

Ruimte voor debat

RUIMTE VOOR DEBAT

Wim Derksen

NAi Uitgevers, Rotterdam
Ruimtelijk Planbureau, Den Haag
2008

INHOUD

Inleiding 9

Ruimtelijk beleid

- Het 'einde' van de ruimtelijke ordening 13
- Afwegingskaders 17
- Oude koeien, nostalgie en een nieuwe visie 19
- Beheersen, onderhandelen of toch vooral inspireren 21
- Centraal wat moet 24

In een complexe werkelijkheid

- De oude bril van de overheid 29
- Brainports bestaan niet 31
- De Randstad bestaat ook al niet 32
- Files als meerkoppig monster 33
- Waarom beleidsdoelen vaak uitblinken in vaagheid 35

En de ruimte verandert steeds

- Steden fragmenteren 39
- Footloose of Silicon Valley 40
- Vinex-mobiliteit 41
- Megawinkels en het ruimtelijk beleid 43
- Het Groene Hart als icoon 44

En steeds weer nieuwe vragen

- Ruimte voor energie 49
- Het kansarme Rotterdam 51
- De toekomst van de landbouw 52
- Een nieuwe opgave voor onze ingenieurs 54
- Zeeland als estuarium 56
- Het spook van de bevolgingskrimp 57

De bestuurlijke werkelijkheid geeft weinig houvast

- Nationale Landschappen: centrale sturing en lokale vrijheden 61
- Woningen worden niet op tekentafels gebouwd 62
- Eurobraafheid is net zo funest als Eurosceptis 63
- Grondmarkt 65
- Grote projecten in de doolhof van het bestuurlijk netwerk 66
- Kleine stapjes 68

En de burgers willen vaak wat anders

- Dorps wonen met stadse geneugten om de hoek 73
- Kleinschalige woonmilieus zijn favoriet 75
- Almere en particulier opdrachtgeverschap 76
- Mensen zoeken veiligheid en geborgenheid 77
- Ook een tweede woning is een woning 80

Inleiding

Anders doen en meer willen

Schiphol: wantrouwen is het echte probleem 85
De toekomst van Schiphol mag je nooit privatiseren 87
Bestuurlijke drukte 88
Ontwikkelingsplanologie of toch liever meer inhoud 90
Behoeftte aan een ruimtelijk kompas 91
De RO van de toekomst 93
De samenleving is maakbaar 95

Intussen proberen onderzoekers dienstbaar te zijn

De rol van het Ruimtelijk Planbureau 99
Het RPB maakt geen ruimtelijke plannen 101
Goed advies laat zich niet leiden door politieke mode 102
Bruikbaar onderzoek 103
Scenario's in onderzoek 104
Goede muziek begint met een exacte weergave van de partituur 106

Stedenbouw is weer een ander verhaal

Moderne en traditionele stedenbouw 115
Bouw nieuwe dorpen, geen valse nostalgie 116
Een monument voor de stad 118
Opgeruimd is niet netjes 120
De Vinex en het gemis aan roots 121

Nederland zien veranderen

Beelden en belangen 129
Kijken 129
Passende bouw 131
Ons cultureel erfgoed 132
Al bouwend poetst Rotterdam zijn monumenten weg 133
Dozenstroop 135
De Belle van Zuylen: mooie naam, slecht plan 136
De landbouw als hoeder van het landschap 137
Niet rommelen in de uiterwaarden 138
Ongerepte natuur 139

Houden van

Mooi Nederland 143
De echte Nota Ruimte 144
Het mooiste gebouw 145
Gelaagdheid 146
Mijn stad 147
Mijn polder 148

Noten 151

Over de auteur 152



INLEIDING

In 2001 besloot de politiek dat drie planbureaus niet volstonden, in 2007 bleken vier planbureaus er ééntje te veel. Daardoor heb ik een unieke functie vervuld: naar het zich laat aanzien ben ik voor jaren de enige directeur van het Ruimtelijk Planbureau in de Nederlandse geschiedenis. Let wel, ik hou te veel van politiek en ben zelf te veel politicus om iemand over de korte levensduur van het RPB een verwijt te maken. Het vervult me vooral met vreugde dat ik die enige directeur heb mogen zijn. Op het grensvlak van beleid en wetenschap. 's Morgens in de Trèveszaal, 's middags bij een promotie aan de Universiteit van Utrecht. Brainstormen met gedreven onderzoekers, vergaderen met gemotiveerde ambtenaren. En dat allemaal in het teken van de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. | Het waren boeiende jaren, ook omdat er in die jaren veel is veranderd. Het RPB opende zijn deuren toen Jan Pronk nog driftig meeschreef aan de *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Hier werd een debat gevoerd over de toekomst van Nederland. Het ging over de inhoud van het beleid, hoewel de kritiek vooral de instrumenten betrof. Men vond de *Vijfde Nota* 'te centralistisch', terwijl men bedoelde te zeggen dat deze te zeer een product was van planmatig denken, dat zijn tijd inmiddels had gehad. | De eerste drie kabinetten-Balkenende vervielen in het tegendeel. Het ging nog maar nauwelijks over de inhoud, maar vooral over het proces. Niet de ruimtelijke, laat staan de sociale ordening van Nederland stond nog voorop, maar de decentralisatie, de gebiedsontwikkeling en het wegnemen van 'hindermacht'. Pas bij het vierde kabinet-Balkenende kwam de inhoud weer terug in het ruimtelijk beleid. Maar niet in de oude gedaante. Waar het bij ruimtelijke ordening altijd gaat om 'belangen en beelden', om het afwegen van belangen en het scheppen van beelden, is het beeld in het tegenwoordige ruimtelijke beleid dominant, gelet op het streven naar een 'Mooi Nederland'. | Dat laatste is niet zo verwonderlijk voor wie de Haagse schermutselingen van dichtbij heeft meegemaakt. Waar ruimtelijke ordening in de jaren zestig en zeventig van de afgelopen eeuw nog bij uitstek 'facetbeleid' was, waarbij de afweging van sectorale claims in de wereld van de ruimtelijke ordening (de Rijksplanologische Dienst en de Rijksplanologische Commissie) plaatsvond, zijn de sectordepartementen gaandeweg steeds meer geïnteresseerd geraakt in de ruimtelijke gevolgen van hun beleid. Ze zijn zich zelfs gaan interesseren voor de integrale afweging van claims voor delen van de ruimte. Zo voelt het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid zich tegenwoordig de hoeder van het platteland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het Urgentieprogramma Randstad aan zich getrokken. Hetzelfde ministerie ontwikkelt een visie

voor de kust die de waterveiligheid verre te boven gaat. Het lijkt erop dat de 'andere' departementen zich in de afgelopen jaren, waarin de ruimtelijke ordening zo nadrukkelijk door het ministerie van VROM in het teken werd gesteld van 'procesdenken', definitief een deel van de integrale afweging van de ruimte hebben toegeëigend. Daarmee kan het interregnum van Sybilla Dekker achteraf nog wel eens een grotere betekenis hebben gehad voor de ruimtelijke ordening van Nederland dan tijdens haar regeerperiode leek. | In 2002 begon het RPB met nagenoeg lege handen. Het was aan ons om databestanden te vergaren, modellen te ontwikkelen, een methode van werken te ontwikkelen, relaties op te bouwen met de opdrachtgevende departementen en bovenal om onszelf op de kaart te zetten. Mij was de taak meegegeven om het RPB een gezicht te geven. Ik heb ervoor gekozen om dat in te vullen door veel te schrijven in kranten en periodieken. Veel van die artikelen en columns leidden tot uitnodigingen voor optredens. Ik vergeet niet te melden dat ik het graag doe: het stimuleren van het publieke debat over de ruimtelijke ontwikkeling, door mij in het weekend een paar uur achter mijn laptop terug te trekken. Ik kan me dan ook geen passender afscheid bedenken dan een boek met een selectie uit al die artikelen die ik in de afgelopen zes jaar heb geschreven. | In deze bundel heb ik 67 artikelen en columns samengebracht. De selectie heb ik persoonlijk gemaakt. Artikelen die niet over 'de ruimte' handelden, zijn per definitie buiten de selectie gelaten. Dat geldt ook voor de artikelen waarin ik niet meer had gedaan dan het samenvatten van een recent boek van het RPB. In dat kader kan ik de lezer beter aanraden de RPB-boeken nog eens ter hand te nemen. Er staat veel lezenswaardigs in. Ook artikelen waarvan het onderwerp inmiddels te gedateerd was, heb ik laten vallen. Voor het overige is het mijn persoonlijke keuze: aan welke artikelen heb ik het meeste plezier beleefd en wat zou ik nog eens gezegd willen hebben? De oorspronkelijke teksten, zoals ze naar de krant of het tijdschrift zijn gestuurd, vormden het uitgangspunt. Dus niet de tekst zoals die uiteindelijk bewerkt door een stagiaire in de krant verscheen. Waar nodig heb ik de teksten verfraaid, ingekort, maar nimmer van strekking veranderd. | Het is geen normaal boek. Het is een aandenken dat ik graag aanbied aan al die mensen met wie ik in de afgelopen jaren heb mogen samenwerken, soms intensief, soms op enige afstand. En het is vooral geschreven voor al die mensen die tussen 2002 en 2007 hebben gewerkt bij dat unieke instituut: het Ruimtelijk Planbureau.

[14 marathons, 2 ultralopen en 13.921 trainingslopen]
Wim Derksen, 6 januari 2008

Vinex Ruimtelijk beleid

len 295.
161.
nd 191.
648.

doel Re
220 7
700 9
880 13
800 9

Ruimte in Debat 2003/01 – ingekort

HET 'EINDE' VAN DE RUIMTELIJKE ORDENING

2002 was een mager jaar voor de ruimtelijke ordening. Door de val van het kabinet-Kok bleef de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* liggen. Het *Strategisch Akkoord* van het kabinet-Balkenende gaf weinig richting. Gelukkig slaagde het nieuwe kabinet er wel in de hoofdlijnen van zijn ruimtelijk beleid in een *Stellingnamebrief* vast te leggen. Het contrast met het vorige kabinet was opvallend. De *Vijfde Nota* van Jan Pronk was een dappere (wanhopige?) poging om de ruimtelijke ordening overeind te houden. Daarmee vergeleken is de *Stellingnamebrief* vooral procedureel van aard. Het is een keuze voor minder Haagse regels, voor minder nota's, voor meer beleidsvrijheid voor lagere overheden én voor minder ambities. | Waar het om de inhoud gaat, hangt er een waterig zonnetje boven de *Stellingnamebrief*. Terwijl Nederland legio ruimtelijke problemen kent, lijken de ambities die het kabinet in de brief tentoonspreidt steeds geringer te worden. Zijn we daarmee getuige van het einde van de ruimtelijke ordening? Of is er iets anders aan de hand? Wordt het geloof in de maakbaarheid van de ruimte (terecht) afgezworen en gaat de keuzevrijheid van burgers het voor het eerst winnen van de grote visies van 'Den Haag'?

Vijfde Nota tussen wal en schip

In de beeldvorming heette de *Vijfde Nota* 'dirigistisch en centralistisch'. Wie de nota leest, komt tot een andere conclusie. De 'stoeptegel', zoals die in Den Haag liefkozend dan wel misprijzend wordt genoemd, is bovenal een mooi boek met plaatjes. Blijkbaar heeft men zich verkeken op het imago van Jan Pronk. Het lijkt er eerder op dat de *Vijfde Nota* juist in de positiekeuze van de overheid tussen de wal en het schip is geraakt. Zo lijkt de *Vijfde Nota* afstand te nemen van de aloude toelatingsplanologie. Ontwikkelingsplanologie heeft de toekomst. Daarmee suggereert het kabinet dat de ruimtelijke ordening vooral in samenwerking met burgers en maatschappelijke organisaties vorm moet krijgen. Helaas blijft onduidelijk wat werkelijk onder ontwikkelingsplanologie wordt verstaan. Het gevoel blijft slechts hangen dat een nieuwe benadering nodig is, zonder dat de oude reeds overboord is gezet. | Het is typerend voor de *Vijfde Nota*. Soms oogde de nota zo modern, en soms zo traditioneel. De nota onderkende het grote belang van de mondiale context, maar werkelijke keuzen werden niet aan die mondiale context gerelateerd. De nota onderkende het belang van stromen voor de ruimte in Nederland, maar infrastructuur werd niet benut als een instrument voor ruimtelijk beleid. De nota onderkende dat de begrippen stad en stedelijkheid 'gebrekking hanteerbaar zijn geworden', maar de volgende paragraaf had als titel: 'Stad en stedelijkheid'. Is het vanwege deze halfslachtigheid de reden dat niemand werkelijk van de *Vijfde Nota* is gaan houden?

De Stellingnamebrieven de schijnbare afwezigheid van ruimtelijke problemen

De *Stellingnamebrief* had een praktisch doel: hoe komen we uit de impasse? Inhoudelijk was zij eerder 'aanvullend': de *Vijfde Nota* bleef gelden zolang deze niet was weersproken. Alleen kwamen de rode contouren goeddeels te vervallen en kwam er voor groene contouren minder emplot. De ambitie verwaterde. Het leek zelfs alsof het einde van de ruimtelijke ordening werd aangekondigd. Alle problemen leken opgelost. | Hoe onjuist is die gedachte! Dat er nauwelijks problemen worden genoemd, betekent niet dat ze niet bestaan. Juist op de grote ruimtelijke problemen van deze tijd lijken de *Vijfde Nota* en de *Stellingnamebrief* geen antwoord te geven. In willekeurige volgorde en zonder volledigheid noem ik:

- De mobiliteit: voor fundamentele oplossingen moeten verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening elkaar ontmoeten,
- Schiphol, dat niet in lengte van jaren zijn wereldpositie kan behouden zonder de aanleg van een zesde en een zevende baan,
- Burgers die veel ruimer willen wonen dan de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid toelaten,
- De toekomst van de landbouw in Europees en mondiaal perspectief: gaan we de glassteden van Winy Maas bouwen of laten we grote delen van Nederland vollopen met warenhuizen?
- De klimaatveranderingen en hoogte van de zeespiegel: is kustverlenging in de toekomst geen betere strategie dan de tot nog toe gevolgde kustverkorting?
- Ecologie en energie: voldoet een ecologische hoofdstructuur van boeren en boswachters aan de normen van Rio en Johannesburg?

Welke ruimtelijke consequenties heeft het gebruik van nieuwe energiebronnen? • De verbloemkoning dan wel verrommeling van Nederland, die optreedt ondanks, of wellicht dankzij, het streven naar concentratie (het water loopt overal over de dijk, als de dijk overal te laag is om maatschappelijke ontwikkelingen tegen te houden).

Ruimtelijke ordening of ruimtelijke accommodering

Zonder dat expliciet te verwoorden leek het kabinet-Balkenende definitief afscheid te nemen van de maakbare ruimtelijke ontwikkeling. Het zij gezegd: de overheid heeft altijd getwijfeld tussen ruimtelijke *ordening* en ruimtelijke *accommodering* en het ruimtelijk beleid is bijna altijd een mengvorm. Laat ik die twee posities verduidelijken. Is het de taak van de overheid om middels het ordenen van de ruimte maatschappelijke idealen te verwezenlijken? Of is het (slechts) de taak van de overheid om de vaak tegenstrijdige maatschappelijke wensen ten aanzien van de ruimte af te wegen en met elkaar te verzoenen? Heeft de overheid een normatieve of een neutrale rol in het ruimtelijk beleid? Is er behoefte aan ruimtelijke ordening of is er behoefte aan

ruimtelijke accommodering? | De ruimtelijke ordening als inhoudelijke, en zelfs ideologische, activiteit heeft veel verwantschap met architectuur en stedenbouw, en met: sociaal-democratie. Eerst waren er alleen architecten die gebouwen naar eigen idee ontwierpen, later kreeg de stedenbouw een waardige plek naast de architectuur. De planologie (het nieuwe woord van De Casseres) voegde zich daar in de twintigste eeuw bij: het ontwerpen van een stad vroeg om het toepassen van sociaalwetenschappelijke kennis. Bij het ontwerpen van steden ging het voortaan niet alleen meer om het inrichten van de ruimte (de onderlinge ligging van gebouwen, het creëren van open ruimtes), maar ook om sociale ordening. De sociale ordening was niet los te zien van de politieke context. Ze had vooral de emancipatie van achtergebleven 'klassen' tot doel. In deze optiek verschaft ruimtelijk beleid 'emancipatieladders' voor bepaalde groepen. | Ruimtelijke ordening is daarmee bij uitstek maatschappelijke ordening, gelegitimeerd door het grote streven naar maatschappelijke gelijkheid. Niet voor niets zijn sociaaldemocraten ruim vertegenwoordigd in de wereld van de ruimtelijke ordening. Hoe goed bedoeld ook, ruimtelijke ordening is in dit denkkader, vooral *top-down*. Wat in de wereld van planologen, architecten, stedenbouwers voor de samenleving 'goed' werd gevonden, was per definitie gelegitimeerd. | Waar de overheid in het denkkader van de ruimtelijke ordening inhoudelijk positie kiest, heeft de overheid in het denkkader van de ruimtelijke accommodering bij uitstek een neutrale positie. De overheid heeft slechts de taak om de verschillende belangen en wensen (van burgers, maatschappelijke organisaties, bedrijven, enzovoorts) tegen elkaar af te wegen en, zo mogelijk, met elkaar te verzoenen. En ruimtelijk beleid is hier niet *top-down*, maar juist *bottom-up*. | Het ruimtelijk beleid is altijd een mengvorm geweest van ruimtelijke ordening en ruimtelijke accommodering, ook al vanwege de verschillende posities die departementen innemen. VROM kiest eerder voor ruimtelijke ordening, sectorale departementen als Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid en Economische Zaken eerder voor ruimtelijke accommodering. Niettemin is door de tijd heen een slingerbeweging te ontwaren. Soms ligt het accent op ruimtelijke ordening, dan weer op ruimtelijke accommodering.

Ruimtelijke accommodering krijgt weer prioriteit

Met de *Stellingnamebrief* kreeg ruimtelijke accommodering weer prioriteit. Ruimtelijk beleid wordt niet op voorhand gezien als instrument voor maatschappelijke ordening, ruimtelijk beleid behoort vooral gericht te zijn op het verbinden van belangen, op het accommoderen van de verschillende ruimtelijke wensen. Dit is te begrijpen in het licht van de ontstaansgeschiedenis van het

kabinet-Balkenende, dat immers geformeerd werd in een tijd waarin het publieke ongenoegen over de rol van de overheid prominent op de publieke agenda stond. Deze nuchtere benadering vind ik op zich verfrissend. Ik heb daarvoor zowel een principieel als een pragmatisch argument.

Principieel

De grote ideologieën hebben aan de wieg gestaan van de Westerse samenleving. Ze hebben bijgedragen aan de emancipatie van tal van bevolkingsgroepen en uiteindelijk tot een grotere mondigheid van burgers geleid. Het is belangrijk om die mondigheid van burgers te benutten, te vergroten en in ieder geval tot uitgangspunt te nemen. Bij die moderne mondigheid is geen plaats voor een betuttelende overheid die op grond van abstracte ideologieën tot ruimtelijke keuzes komt. Om die reden vind ik het paradigma van ruimtelijke accommodering 'verfrissend'.

Pragmatisch

Elk bestuurskundig onderzoek naar de uitvoering van overheidsbeleid leidt maar tot één conclusie: 'overheid wees realistisch! U bent tot veel minder in staat dan u (aan de kiezers) suggereert'. | Ten eerste is het slechts beperkt mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen over een wat grotere tijdsspanne te voorspellen. Het is alleen al om die reden moeilijk om de ruimte zinvol en effectief te ordenen. Ten tweede zijn ruimtelijke ontwikkelingen nauwelijks te sturen; er gaan (veelal) maatschappelijke ontwikkelingen achter schuil, die zich slechts heel beperkt door een overheid laten reguleren. Ten derde is het veel eenvoudiger om overheidsbeleid te bedenken dan het uit te voeren. Dit komt niet alleen door de toegenomen mondigheid van burgers, maar nog veel meer door de institutionele fragmentatie van diezelfde overheid (inclusief lagere overheden als provincies en gemeenten). Overigens bestaat er een nauw verband tussen de pluraliteit aan standpunten binnen de samenleving en dezelfde pluraliteit binnen de overheid.

Toch zal de overheid moeten kiezen

Hoe verfrissend ook, het afwegen van belangen in de ruimtelijke ontwikkeling is niet alleen een kwestie van optellen en aftrekken. Het verbinden van belangen kan niet zonder het maken van keuzen. Niet alle ruimtelijke wensen kunnen worden gehonoreerd. Veel burgers hebben zelf al meerdere wensen die met elkaar strijdig zijn (meer mobiliteit, meer rust). In dat opzicht kies ik dus niet voor een neutrale, maar voor een normatieve positie van de overheid. Zo zal de overheid moeten kiezen als het gaat om: • De economische positie van Nederland in de mondiale en in de Europese context. Hoe moet Nederland zich profileren om binnen deze context van een bestendige economi-

sche groei verzekerd te zijn? Welke ruimtelijke consequenties heeft een dergelijke profilering? • Bereikbaarheid en onbereikbaarheid. Welke ruimtelijke inrichting kan bijdragen aan een grotere bereikbaarheid? Op andere momenten willen burgers echter juist tot rust komen. Het versterken van onbereikbaarheid kan hiertoe bijdragen. In dat opzicht is de tijdsdimensie een nog onderbelicht thema in het ruimtelijk beleid. • Woonwensen van burgers. Hoe verhoudt de wens van veel burgers om 'groen te wonen' zich met het streven naar bundeling en concentratie ter bescherming van 'open ruimte' en 'leegte'? • Variatie in ruimte. Burgers hechten belang aan een gevarieerd landschap. Hoe voorkomen we dat variatie verwordt tot verrommeling en uniformering van het landschap? Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing van nieuwbouw (waarom ontwikkelen we geen nieuwe dorpen?) en een effectieve bescherming van gebieden waarvan de openheid door veel burgers wordt gewaardeerd. • Bescherming van karakteristieken. Voor het gevoel van eigenheid van burgers moeten karakteristieke (elementen van) steden en karakteristieke landschappen behouden blijven. Van Nederland is overigens vooral het water, zowel in de oude steden als in het open landschap, karakteristiek. • Duurzaamheid. Hoewel duurzaamheid een breed draagvlak heeft onder de bevolking, is het de overheid die hiervoor heeft te waken, aangezien keuzen voor duurzaamheid nog wel eens strijdig zijn met individuele belangen van burgers. • Architectuur en stedenbouw. Hoewel ik niets heb tegen *Port Zélande*, moet de overheid niet alleen voor ontwerpen van architecten en stedenbouwers kiezen die aansluiten bij de smaak van de meerderheid. Er zijn andere smaken, die ook aan bod moeten komen.

Conclusie

Ruimtelijk beleid vergt dus het maken van keuzen, ook voor de overheid. Dit laat onverlet dat het goed zou zijn om de komende jaren het accent te verschuiven naar ruimtelijke accommodering. Niet in die mate dat voor de overheid slechts een neutrale positie overblijft. Wel in die zin dat maatschappelijke wensen en behoefte het uitgangspunt vormen voor de afwegingen die de overheid maakt. Wat meer democratie doet de soms technocratische wereld van het ruimtelijk beleid geen kwaad.

Het Financiële Dagblad 18 maart 2004

AFWEGINGSKADERS

Het kabinet legt de laatste hand aan de *Nota Ruimte*. Claims voor de komende 25 jaar worden tegen elkaar afgewogen. Hoeveel ruimte moet er komen voor nieuwe woningen en waar moeten die komen? Welke wegen moeten worden aangelegd? Hoe snel

mag Schiphol nog groeien? En wat blijft erover voor de natuur? Het is de essentie van ruimtelijke ordening: afwegen van de claims op ruimte uit de verschillende maatschappelijke sectoren. Natuurlijk, in de praktijk bepaalt de machtsverdeling tussen de sectoren veelal de uitkomst: de machtigste sectoren winnen. Toch vindt bijna iedereen dat het anders moet. Je zou gezamenlijk moeten kunnen vaststellen welke oplossing de beste is. Kent de ruimte geen ijkpunt waaraan de verschillende sectorale belangen kunnen worden afgewogen? Op het terrein van de economie is dat schijnbaar zo simpel. Alle voorstellen die de welvaart bevorderen, horen voorrang te krijgen. Bij de ruimte ligt dat een stuk ingewikkelder. Er is niet één dominante waarde zoals welvaarts-groei in de economie, waaraan alle claims kunnen worden afgewogen. Erger: in de ruimtelijke ordening zijn er verschillende waarden die bij de afweging van claims een rol spelen. Ik noem er vier. | Ten eerste kunnen ruimteclaims worden afgewogen in termen van sociale rechtvaardigheid. Het is jarenlang een hoofd-doelstelling van het ruimtelijk beleid geweest. Ruimtelijke orde-ning is niet voor niets een pronkstuk van de verzorgingsstaat. De ruimtelijke ordening moest bijdragen aan een rechtvaardiger samenleving, waarin de kansen eerlijker waren verdeeld. Zo werd in de jaren vijftig ruimte gemaakt voor ruime nieuwbouw voor de arbeidersklasse. Het is een legitiem criterium, maar tegelijkertijd één dat minder in de tijdgeest past. | Ten tweede kunnen ruimteclaims worden afgewogen in termen van welvaarts-ontwikkeling. Het criterium luidt: bijdrage aan de welvaart van Nederland. Hiermee wordt overigens iets anders bedoeld dan het simpel faciliteren en volgen van de economie en de markt, omdat marktpartijen altijd zullen proberen kosten en risico's op de overheid af te wentelen. Nee, het gaat juist om de vraag welk voorstel het meest bijdraagt aan de welvaartsontwikkeling van Nederland. | Ten derde kunnen ruimteclaims worden afgewogen in termen van duurzaamheid. Het is geen gemakkelijk criterium. Achter duurzaamheid gaan immers ook verschillende waarden schuil. Denk aan biodiversiteit, vermijden van gezondheidsrisico's en handhaven van natuur om voldoende recreatiemogelijkheden te bieden. Hoewel eerder werd gedacht dat duurzaamheid te vertalen zou zijn naar een absolute ondergrens, is inmiddels gebleken dat die gedachte geen stand kan houden. | Ten vierde kunnen we de belevingswaarde van de ruimte – het landschap, de stad – centraal stellen bij het afwegen van ruimteclaims. Voor-waarde is dat dié claims worden gehonoreerd die de schoonheid van het landschap het minst aantasten. Omdat het Nederlandse landschap een cultuurlandschap is, namelijk gemaakt door men-senhanden, kunnen we ook zeggen dat het hier gaat om het behoud van cultuur. Zouden we louter naar de belevingswaarde

kijken, dan doemt meteen de vraag op om wiens belevingswaarde het moet gaan: van de minister, van de ambtenaren, van de bur-gers? | Het probleem van de ruimtelijke ordening mag inmiddels duidelijk zijn: de vier genoemde afwegingskaders zijn niet tot elkaar te herleiden. Je kunt ook niet stellen dat het ene criterium, zeg welvaartsontwikkeling, per definitie belangrijker is dan een criterium als duurzaamheid. De politiek moet hier kiezen. Hoe belangrijk acht regering of parlement de belevingswaarde in relatie tot de welvaartsontwikkeling, en de duurzaamheid in relatie tot de sociale rechtvaardigheid? Pas als die keuzen zijn gemaakt, kunnen de verschillende ruimteclaims op een zinvolle wijze worden afgewogen. | Zo simpel gaat het meestal niet in de politiek. Het is bekend. De politiek heeft een broertje dood aan het maken van keuzen en al helemaal aan het maken van principiële keuzen. Elk kabinet zal zeggen dat bij de ruimtelijke ordening sociale rechtvaardigheid, welvaartsontwikkeling, duurzaamheid en belevingswaarde van de ruimte belangrijk zijn. En er zullen maar weinig kabinetten zijn die het aandurven om een rangorde in deze criteria aan te brengen. Om die reden is het begrip 'ruimtelijke kwaliteit' zo lang in de mode geweest. Natuurlijk wist ieder weldenkend mens dat dit begrip op zich geen richting gaf. Het is van een grote retorische schoonheid om te melden dat 'de plannen van het kabinet de ruimtelijke kwaliteit versterken', maar daarmee weten we nog steeds niet of de econo-mische ontwikkeling van Schiphol de voorkeur krijgt dan wel het belang van het milieu. En welke afweging zal worden gemaakt wanneer de economische hoofdstructuur botst met de ecolo-gische hoofdstructuur? | Toch worden impliciet wel keuzen gemaakt. Die hebben misschien meer te maken met het tijds-gewricht dan met het toevallige kabinet dat aan de macht is. In het ruimtelijk beleid van de jaren zeventig nam het streven naar sociale rechtvaardigheid een prominente plaats in. Die tijd lijkt voorbij. Ook de duurzaamheid, het milieu, krijgt tegenwoordig minder aandacht dan een tijd geleden het geval was, en dan wenselijk zou zijn. Het is tegenwoordig vooral de welvaarts-ontwikkeling, de economische groei van Nederland, die in het ruimtelijk beleid de doorslag lijkt te geven. Als dat zo is, zou het kabinet er goed aan doen dat eens hardop te zeggen.

Het Financiële Dagblad 19 augustus 2004

OUDE KOEIEN, NOSTALGIE EN EEN NIEUWE VISIE

Adriaan Geuze heeft iets met koeien. Deze boeiende Rotter-damse landschapsarchitect heeft grote opblaaskoeien langs de Nederlandse snelwegen geplaatst. Hij doet het uit protest, uit protest tegen de verrommeling van het Nederlandse landschap.

De koe verwijst naar de befaamde stier van Paulus Potter. Op dit schilderij is niet de stier zo indrukwekkend, maar vooral de horizon. In de tijd van Potter was de Nederlandse horizon nog ongerept en mooi. Nu is hij bijna overal verdwenen. Vandaar het protest van Geuze. | Ik vind het een sympathiek protest. Het Nederlandse landschap verrommelt in snel tempo. Dat stoort veel mensen, mij ook. Toch begrijp ik Adriaan Geuze niet helemaal. We hebben hier toch niet te maken met pure nostalgie? Is het zinvol om terug te grijpen naar een tijd die ver achter ons ligt? Was Geuze bovendien niet de man die bij de herinrichting van het Schouwburgplein in Rotterdam nieuwe beelden wilden scheppen, terwijl hij toch ook had kunnen teruggrijpen op een Breitneriaans idioom? Om over de nostalgie van het tunneltracé in Rotterdam – ook een ontwerp van Geuze – maar geheel te zwijgen. Waarom scheidt Geuze zelf moderne stadslandschappen, terwijl hij tien kilometer verderop het verleden wil behouden? | Vanwaar toch dat wijdverbreide streven de tijd terug te draaien? Want Adriaan Geuze is zeker niet de enige. In de wereld van de Nederlandse ruimtelijke ordening komt zijn nostalgie veel vaker voor. Het is het terugverlangen naar het Nederland dat landschappelijk zo herkenbaar was, en naar een ruimtelijke ordening die daaraan nadrukkelijk bijdroeg. Er was ook lange tijd reden voor trots, trots op het Nederlandse landschap én op de Nederlandse ruimtelijke planning. Voor die trots is in de Randstad – en ook daarbuiten – momenteel echter steeds minder reden. Steden koeken aan en horizonten vervuilen. Toch heeft nostalgie geen zin – zo nostalgie al ergens zinnig is. Het Nederlandse landschap is niet zonder reden veranderd. De samenleving heeft het landschap in haar enorme ontwikkeling meegesleept. Het is daarom beter te zoeken naar nieuwe antwoorden dan oude antwoorden te blijven herhalen – dan wel oude koeien uit de sloot te halen. Als ik het goed zie, heeft de ruimtelijke ordening van Nederland in drie opzichten behoefte aan nieuwe antwoorden. | Ten eerste hebben we behoefte aan nieuwe begrippen om de ruimte te kunnen beschrijven en ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen duiden. Sommigen vervangen de –achterhaalde– begrippen ‘stad’ en ‘land’ door nieuwe begrippen als ‘netwerksteden’ en ‘stedelijke netwerken’. Toch is het begrip ‘netwerk’ nog onvoldoende helder afgebakend om voor iedereen meerwaarde te hebben. Andere planologen spreken dan ook over stedelijk veld en over conurbatie, over suburbaan en over groene woonmilieus. Het atelier van het RPB spreekt over ‘tussenland’, het steeds omvangrijkere gebied tussen waar ooit steden en platteland lagen¹. Hoe algemener de vervaging van oudere scheidslijnen, hoe meer nieuwe begrippen opdoemen. En hoe meer begrippen, hoe groter de verwarring lijkt te zijn. | Ten

tweede hebben we behoefte aan nieuwe visies op de ruimte van Nederland. Met Paulus Potter en met Breitner komen we er niet meer. Waar de samenleving fundamenteel is veranderd, is ook de ruimte onherstelbaar veranderd. Daarmee zeg ik niet dat het landschap verder zou moeten verrommelen. Ik zou juist wensen dat ook in een eigentijdse visie op het Nederlandse landschap ruimte wordt gelaten aan de historische ontwikkelingsgang van dat landschap. Cultuurhistorische landschappen horen evenzeer in het Nederlandse landschap als Schiphol. De polders en de waarden horen herkenbare identiteiten te blijven naast de snelwegen en de soms ondefinieerbare Vinex-locaties. De historie mag niet uit het landschap verdwijnen, maar moet daarvan een onlosmakelijk onderdeel uitmaken. Maar tegelijkertijd zullen mobiliteit, beleveniseconomie en al die andere nieuwe verworvenheden hun weerslag hebben op het Nederlandse landschap. Het streven naar nostalgie gaat aan deze boeiende beleidsopgave voorbij: welke kwaliteiten van het Nederlandse landschap moeten we behouden en welke nieuwe moeten we ontwikkelen? | Ten derde hebben we behoefte aan nieuwe methoden van ordening. Niet voor niets heeft de Nederlandse ruimte in de afgelopen decennia een andere ontwikkeling doorgemaakt dan de ordenaars in hun hoofd hadden. Ruimtelijke ontwikkelingen laten zich tegenwoordig minder goed plannen. Niet alleen is de samenleving, en daarmee de ruimtelijke weerslag van die samenleving, complexer geworden, waardoor de ruimte steeds meer ‘ongekend’ is. Ook laten burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties zich minder gelegen liggen aan ruimtelijke plannen van de overheid. De overheid heeft dus goede redenen om nieuwe methoden te ontwikkelen voor het ordenen van de ruimte. Het kabinet heeft terecht zwaar ingezet op ‘ontwikkelingsplanologie’, waarbij een grote inbreng van alle betrokkenen is voorzien. Tegelijkertijd kan ontwikkelingsplanologie niet zonder nieuwe, eigentijdse visies op de ruimte van Nederland. Bovendien zullen we afscheid moeten nemen van de gedachte dat de overheid in staat is om de ruimtelijke ontwikkelingen voor decennia te plannen. De overheid kan ruimtelijke ontwikkelingen slechts begeleiden. Hopelijk doet ze dat met veel oog voor de beleving van de ruimte. Dat signaal heeft Adriaan Geuze terecht afgegeven.

NRC Handelsblad 13 januari 2005

BEHEERSEN, ONDERHANDELEN OF TOCH VOORAL INSPIREREN

Nederland had altijd een grote reputatie op het gebied van de ruimtelijke ordening. Toch wordt het landschap er de laatste jaren niet mooier op. De oude vormen van ruimtelijke ordening lijken

uitgewerkt. Er is daarom behoefte aan een andere rol van de overheid. Een overheid die haar beleid niet richt op het beheersen van ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd moet de ruimtelijke ordening niet verworden tot een inhoudsloze vorm van onderhandeling. Het wordt tijd voor een overheid die met haar ruimtelijkeorderingsbeleid vooral inspireert. Om die reden is de behandeling van de *Nota Ruimte* volgende week in de Tweede Kamer misschien wel een heel belangrijk moment. De oude vormen van ordening – beheersing en onderhandeling – lijken hun tijd te hebben gehad, een nieuw perspectief van een inspirerende ruimtelijke ordening begint langzaam vorm te krijgen. In het onderstaande zal ik deze drie vormen van ruimtelijke ordening nader typeren. | De meest traditionele vorm van ruimtelijke ordening staat in het teken van het ‘beheersen’. Hier is ruimtelijke ordening in essentie zelfs maatschappelijke ordening. De ruimte wordt bij voorkeur vanuit één punt en vanuit één plan zo geordend dat een ‘betere’ samenleving ontstaat. Ruimtelijke ordenaars weten wat goed voor ‘ons’ was, en de voorkeur van de burgers komt op het tweede plan. Zo zijn eertijds groeikernen ontwikkeld om het platteland niet te belasten met ‘ongebredelde’ woningbouw. Ook recentelijk nog zijn de Vinex-wijken gebouwd om de mobiliteit in te dammen. Die neiging tot beheersen geldt al evenzeer de langjarige liefde voor het openbaar vervoer, vanuit de opvatting dat dit beter is voor samenleving en milieu. Zij geldt ook de zogenaamde Ecologische Hoofdstructuur, een uitgebreid netwerk van natuurgebieden die soms op een onnatuurlijke wijze met elkaar moeten worden verbonden. Toch heeft deze vorm van ruimtelijke ordening zijn beste tijd gehad. Burgers laten zich steeds moeilijker leiden. Mobiliteit laat zich niet terugdringen door Vinex-wijken, omdat die burgers ergens anders gaan werken en winkelen dan voor hen was bedacht. | De tweede vorm van ruimtelijke ordening is veel platvloeser, en weerspiegelt dan ook vaak de praktijk: ruimtelijke ordening als vorm van onderhandeling. Er bestaat behoefte aan bedrijventerreinen, aan bouwlocaties voor nieuwe woningen, aan ruimte voor havens en wegen, aan ruimte voor natuurontwikkeling, aan ruimte voor overtollig water en nieuwe dijken. Deze claims kunnen niet allemaal worden gehonoreerd, gelet op de beperkte ruimte die Nederland rijk is. Dat betekent dat de overheid keuzen moet maken. Maar welke? Aan de onderhandelingstafel wil het toverwoord ‘ruimtelijke kwaliteit’ nog wel eens gehoord worden. Op zich is dit begrip echter onvoldoende onderscheidend: zowel het gebruik als de beleving van ruimte moeten als ruimtelijke kwaliteiten worden gezien. En wat is dan belangrijker: een lelijk bedrijventerrein, een saai bos of nieuwe woningen in retro-stijl? Het huidige kabinet is op dit punt overigens duidelijker dan

voorgaande kabinetten. Het kiest vooral voor de ruimtelijke ingrepen die ‘economische groei’ genereren. Zo’n heldere keuze voorkomt dat het argument het aflegt tegen de macht. Vage compromissen die eigenlijk door niemand zijn gewenst, zijn anders vaak het onvermijdelijk resultaat. Denk aan de hsl-tunnel onder het Groene Hart: een nutteloze tunnel onder een verrommeld gebied dat spoedig verder zal worden bebouwd. De magneet-zweefbaan van Amsterdam naar Groningen – de zogeheten Zuiderzeelijn – dreigt een volgend voorbeeld te worden van een onduidelijk spel om macht. | Is het niet beter – en meer passend in onze huidige samenleving – als de overheid vooral probeert te inspireren? Door anderen ruimte te bieden en door zelf vooral aan bepaalde gebieden ruimtelijke meerwaarde te geven? Ruimtelijke ordening, dus, in de vorm van ‘inspireren’. In deze benadering zijn het vooral de behoeften van burgers en bedrijven die de verdeling van de ruimte bepalen, terwijl de overheid aandacht vraagt voor de kwaliteit van het Nederlandse stedenlandschap. | De overheid kan hier op verschillende manieren voor zorg dragen. Zij kan op belangrijke plaatsen bijzondere architectuur ontwikkelen. Zo heeft de bouw van het Haagse stadhuis een bepalende invloed gehad op een aanvankelijk verziekte omgeving. Denk ook aan de Erasmusbrug, die al spoedig het thuisgevoel van elke Rotterdammer symboliseerde. Het Groninger museum is nog weer een ander voorbeeld. De overheid kan die kwaliteit van het landschap ook bevorderen door ruimtelijk interessante gebieden te ontsluiten, met wegen en bruggen. Denk aan het Oostelijk Havengebied in Amsterdam. Of door de bouw van nieuwe dorpen te stimuleren, geënt op de ontstaansgeschiedenis van bestaande. Deze dorpen zouden op veel plaatsen een verrijking van het landschap betekenen. Of door nieuwe natuurgebieden te ontwikkelen, zoals de Oostvaardersplassen. Meer in het algemeen kan de overheid inspireren door de ‘ruimtelijke identiteit’ van Nederland te formuleren: wat is kenmerkend voor het Nederlandse stedenlandschap, welke elementen zijn onmisbaar, welke elementen zouden we kunnen versterken? | De *Nota Ruimte*, die aanstaande maandag in de Tweede Kamer wordt behandeld, vertoont een mix van deze drie vormen van ruimtelijke ordening. Wel legt het kabinet in de nota minder nadruk op het beheersen. Zo mag de burger in de toekomst meer zelf bepalen waar hij wil wonen. Een voornemen waaraan de nota voorbij gaat in haar streven om Almere met 40.000 woningen te laten groeien. Hier steekt het oude ‘beheersingsdenken’ toch weer op. Evenzeer is de *Nota Ruimte* een product van ‘ruimtelijke ordening als onderhandeling’. Toch lijken al te vage compromissen minder kans te hebben doordat het kabinet in de nota eenduidig inzet op

economische groei als bepalend criterium. | Interessanter is dat de *Nota Ruimte* een aanzet biedt voor het noodzakelijke, nieuwe perspectief dat ik hierboven bepleit: ruimtelijke ordening als inspiratie. Bovenal wenst de regering selectiever te zijn en wil zij de behoeften van burgers en bedrijven meer bepalend laten zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Daarnaast verbindt de regering zich aan het ontwikkelen van concrete projecten, zoals de ontwikkeling van stationsgebieden. Toch blijft de rol van de overheid als inspirator ook in de *Nota Ruimte* onderbelicht. Te weinig verhaalt zij over de ruimtelijke identiteit van Nederland en over de cultuurhistorische betekenis van de Nederlandse steden en het Nederlandse landschap. Ook heeft zij te weinig aandacht voor de belangrijke rol van architecten en stedenbouwkundigen. Over die culturele kwaliteiten van het Nederlandse landschap zou het debat eigenlijk moeten gaan. Immers: pas als duidelijk is wat Nederland tot Nederland maakt, kan de overheid met haar ruimtelijkeorderingsbeleid haar inspirerende rol werkelijk tot uitvoering brengen.

Binnenlands Bestuur 15 september 2006

CENTRAAL WAT MOET

Sybilla Dekker zullen we ons blijven herinneren van de slogan 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Ik heb deze leidraad van de *Nota Ruimte* inmiddels zo vaak uit haar mond mogen horen, dat ik hem inmiddels automatisch met haar eigen stem-geluid associeer. Overigens is dat al een prestatie, want aanvankelijk kwamen bij het aanhoren van de zinsnede allemaal BON-gevoelens bij me boven. Voor de ouderen onder ons slaat BON op de verwoede pogingen uit het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw om te komen tot een nieuwe vorm van integraal regionaal bestuur. Zo'n beetje de discussie die nu weer door de Holland Acht is opgerakeld, terwijl we allemaal nog weten hoezeer BON indertijd aan zichzelf ten onder is gegaan.

| De beleidsregel 'decentraal wat kan, centraal wat moet' vind ik om twee redenen sympathiek, en om twee redenen mislukt. Ten eerste is het sympathiek, wijs, verstandig en goed om gemeenten meer beleidsvrijheid te geven. Het is goed dat we een minister hebben (gehad) die daarvoor zo nadrukkelijk heeft gekozen. Ten tweede lag er een wijze gedachte achter dit streven naar decentralisatie: het blauwdrukdenken in Den Haag moest worden doorbroken. Misschien verheugde dat element me nog wel het meest van het nieuwe beleidsuitgangspunt. De Haagse ruimtelijke ordening vertoonde tot Dekker nog wel erg veel symptomen van het verzorgingsstaatsdenken uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw, gestoeld op een heilig geloof

in de almacht van de staat. Daar heeft Dekker resoluut en terecht een streep doorheen gehaald. Dat het tweede deel van de *Nota Ruimte* soms nog de indruk van het tegendeel wekt, schrijf ik gemakshalve maar toe aan de overgangsfase waarin de ruimtelijke ordening op nationaal niveau zich bevindt. | Maar met het afschaffen van het ouderwetse plandenken zijn we er niet. Het is geen oplossing om het ruimtelijk beleid over de schutting te gooien. Het beleid van Sybilla Dekker is dan ook in tweeërlei opzicht onaf. Wie het beleid aan gemeenten overlaat, moet niet denken dat daarmee automatisch de ruimtelijke ontwikkeling op de wensen van burgers wordt geënt, zoals Dekker lijkt te doen. Maar wat veel belangrijker is: wie het plandenken afschaft, moet zeker niet denken dat het daarmee zonder meer goed komt met de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Is het niet zo dat, zonder hen te dwingen in het keurslijf van het ouderwetse plandenken, gemeenten nog wel aanzienlijk kunnen worden geholpen door een gewenste richting aan te geven? | Bovendien: was Sybilla Dekker het ook niet aan zichzelf verplicht geweest om aan te geven wat 'centraal had gemoeten'? In dat opzicht heb ik slechts horen spreken over de 'ruimtelijke hoofdstructuur', al is het mij nooit duidelijk gemaakt wat die werkelijk inhield. Ik heb slechts mooie woorden gelezen over *ationale* landschappen, zonder dat het rijk daadwerkelijk en effectief de bescherming van die *ationale* landschappen ter hand heeft genomen. Ik heb slechts lippendienst horen bedrijven in de richting van de Randstad, zonder dat ik ooit een visie op de Randstad heb kunnen ontwaren. Nee, met dat decentrale zat het wel goed, maar van het centrale hebben we de afgelopen vier jaar veel te weinig gehoord.



In een complexe
werkelijkheid



DE OUDE BRIL VAN DE OVERHEID

We leven in een kennissamenleving. Toch heb ik het gevoel dat de overheid steeds minder weet van de samenleving waarin we leven. Hoe kan dat? De overheid beschikt toch over de nieuwste informatie- en communicatietechnologie? De overheid is toch in staat om al haar bestanden te koppelen? Waarom zou zij dan eerder minder dan meer over de samenleving weten? De reden is simpel: de huidige samenleving is veel moeilijker te 'kennen' dan de samenleving van de vorige generaties. Kende de vroegere samenleving nog herkenbare categorieën en segmenten, deze zijn in snel tempo verdwenen en daarmee onbruikbaar geworden. Nieuwe simpele onderscheidingen ontbreken. De politiek filosoof Van Gunsteren introduceerde in dit verband de term 'de ongekende samenleving'. Voor de overheid is hier sprake van een belangwekkende ontwikkeling. Immers: het overheidsbeleid is gebaseerd op herkenbare segmenten en categorieën en op de assumptie dat de samenleving wordt 'gekend'. | Ik zal deze abstracte kost verlichtigen met een simpel voorbeeld uit de ruimtelijke ordening. Al lang gaat de ruimtelijke ordening uit van een helder conceptueel onderscheid tussen stad en land. Bovendien is het beleid er al decennia op gericht om de stad de stad te laten en het platteland het platteland. In de praktijk zijn de twee begrippen echter nauwelijks meer onderscheidend. Laat ik dat toelichten. Stad en land zijn niet alleen begrippen die verwijzen naar 'woningdichtheid', maar ook naar verschillende functies (landbouw versus handel, recreëren versus industrie) en naar een andere mentaliteit. Ofwel: stad en land kennen vanouds grote verschillen als fysieke, sociale en mentale ruimte. Maar is daarvan op dit moment nog werkelijk sprake? Natuurlijk is de woningdichtheid in Amsterdam hoger dan in de Achterhoek. Maar hoe helder is Amsterdam nog te onderscheiden van het omliggende 'landelijk gebied'. Of is er zelfs van een omliggend landelijk gebied geen sprake meer? Kortom: zijn de fysieke grenzen tussen stad en land niet ernstig vervaagd? Waar zouden we fysieke grenzen van de 'stad' Amsterdam eigenlijk moeten trekken? Waar begint Rotterdam en waar houdt die stad op? Is Zoetermeer een buitenwijk van Den Haag of van de Randstad als geheel? | Fysiek wordt het verschil tussen stad en land dus steeds minder groot. Sociaal gezien is het niet anders. Stedelijke functies fragmenteren en komen niet meer samen in wat vroeger de stad werd genoemd. Ook het idee van het 'monocentrische stadsgewest' is al lang verlaten. Ruimtelijke wetenschappers praten tegenwoordig liever over een 'stedelijk veld'. We zien overall winkels ontstaan, de bedrijvigheid trekt weg uit de centra van de steden, terwijl die centra zelf meer en meer een recreatie-

functie krijgen. Met name de verkeersknooppunten lenen zich goed voor tal van stedelijke functies. Schiphol is in veel opzichten een stad. En is de Utrechtse heuvelrug een voorbeeld van natuur en platteland of van stedelijk wonen te midden van dienstverlenende bedrijven? Is het Westland platteland of één groot bedrijventerrein? Wie leeft er nog in de stad, en wie op het (platte)land? | Ook mentaal zijn de verschillen een stuk kleiner. Vroeger trokken stedelingen 'naar buiten' en vielen zij op te midden van de autochtonen. Tegenwoordig is het onderscheid met de rest van de bevolking veel kleiner. In de wijde omtrek van de (voormalige) grote steden is het platteland in snel tempo mentaal verstedelijkt. In Graft-de Rijp wordt de laatste boer al verhinderd om door het dorp te rijden. Maar ook de oorspronkelijke bewoners van het platteland zijn als gevolg van de media in snel tempo mentaal 'verstedelijkt'. | Natuurlijk is de vervaging van de grenzen tussen stad en land niet overal zo extreem, met name buiten de Randstad. Toch heeft de overheid hier een groot probleem. Hoe moeten bijvoorbeeld tegenwoordig de woonwensen van burgers worden gemeten en worden begrepen? Ook die woonwensen laten zich immers niet meer simpel vertalen naar de tweedeling tussen stad en land. En dat maakt het lastig voor de 'oude' overheid, om beleid te maken, tenzij de complexe maatschappelijke realiteit wordt ondergebracht in simpele categorieën die aan die realiteit geen recht doen. Zo meende Jan Pronk dat de wens van burgers om landelijk te wonen ook wel in Vinex-wijken kon worden gehonoreerd, als de overheid voor voldoende groen zou zorgen (hetgeen uiteindelijk onder financiële druk niet gebeurde). Niet lang daarna echter concludeerde een commissie uit de Tweede Kamer (de commissie-Duivesteijn) dat de Vinex-wijken niet aansluiten bij de woonwensen van burgers. Het streven van Jan Pronk om de complexe woonwensen van burgers in te passen in oude en bestaande categorieën werkte blijkbaar niet. | Hetzelfde kon op voorhand worden gezegd van het plan van de rijksoverheid om 'rode contouren' om de steden te trekken en zo het platteland te vrijwaren van nieuwe stedelijkheid. Alles wat 'stad' was, moest binnen die contouren blijven. Echter: als de maatschappelijke werkelijkheid zich niet in die simpele categorieën laat vertalen, laat de maatschappelijke dynamiek zich zeker niet binnen denkbeeldige contouren beteugelen. Het voorstel is inmiddels gelukkig van tafel. Ook dit voorbeeld geeft aan dat oude categorieën niet meer onderscheidend zijn. De hedendaagse samenleving is te complex voor simpele onderscheidingen. De overheid zal moeten leren omgaan met die 'ongekende samenleving'. Het heeft geen zin om met een oude bril naar de nieuwe werkelijkheid te blijven kijken.

BRAINPORTS BESTAAN NIET

Het regionaal-economisch beleid heeft onder het huidige kabinet een forse gedaantewisseling ondergaan. Stond dit beleid vroeger vooral in het teken van het opkrikken van economisch zwakke regio's, tegenwoordig richt het zich op het vergroten van de kansen voor economisch sterke regio's. Zoals het kabinet zelf zegt: het gaat om de 'pieken in de delta'. | Daarvoor is veel te zeggen. Het is in het verleden niet erg efficiënt gebleken om achterblijvende regio's te subsidiëren. Bovendien profiteren ook de zwakke regio's van de economische groei die de sterke regio's voor geheel Nederland genereren. Toch zijn ook enkele kanttekeningen op hun plaats. | Ten eerste is niet duidelijk waarop die ondersteuning van sterke regio's zich zou moeten richten. Moet het kabinet de beste bedrijven ondersteunen? Bedrijven die het juist zonder overheidssteun zover hebben gebracht? Of moet de overheidssteun zich richten op andere, mogelijk nieuwe bedrijven die de succesvolle bedrijven scherp houden? Ik geloof er niet in. De overheid moet niet ingrijpen in de markt en sommige bedrijven bevoordelen. Zorgt niet juist een *level playing field* ervoor dat bedrijven in onderlinge concurrentie de hoogste productiviteitsgroei laten zien? | Dit zou betekenen dat de overheidssteun aan sterke regio's zich op andere zaken zou moeten richten, zoals het wegnemen van knelpunten in de infrastructuur, het verbeteren van het onderwijs, het verbeteren van de dienstverlening aan bedrijven (en burgers), het verlagen van de criminaliteit. Maar waarom zou je dat goede beleid beperken tot regio's die economisch sterk zijn? Het lijkt me moeilijk te rechtvaardigen. Bovendien is de economische groei van het gehele land erbij gebaat als ook het onderwijsniveau van werknemers in de zwakke regio's wordt opgekrikt. | Ten tweede is het de vraag of sterke regio's zich zo eenvoudig laten aanwijzen. In een poging om in het kader van de kenniseconomie dergelijke regio's aan te wijzen kwam de regering tot de conclusie dat de regio Eindhoven zo'n brainport zou zijn. Een gedachte die het RPB in een recente studie² heeft gefileerd. Wie de kenniseconomie reduceert tot de uitgaven voor Research & Development, kan inderdaad concluderen dat zij in de regio Eindhoven hoge ogen gooit. Maar waarom zou de kenniseconomie alleen samenhangen met R&D-uitgaven van met name industriële bedrijven? Vinden de werkelijke innovaties in onze huidige economie niet veel meer plaats in de dienstensector? Een sector die zich vooral in het hart van Nederland bevindt. En waar zit de economie van de kenniswerkers? Deze groep hoogopgeleiden blijkt vooral te werken in de grote steden, die in dit opzicht dus de brainports van Nederland vormen. | Kortom: sterke regio's laten zich helemaal niet zo

eenvoudig aanwijzen. Op basis van het ene criterium kom je in Eindhoven, op basis van het andere op de Utrechtse Heuvelrug en op basis van een derde in Amsterdam. De regering doet er dan ook beter aan gewoon een goed economisch beleid te voeren, dat overall in het land de voorwaarden voor innovatie en economische groei schept.

Het Financiële Dagblad 20 november 2006

DE RANDSTAD BESTAAT OOK AL NIET

De Randstad. Ik hoor nooit iemand zeggen dat hij er woont. Toch weet elke Nederlander wat ermee wordt bedoeld. Op internationale lijstjes wordt de Randstad vergeleken met metropolen als London en Parijs. Op diezelfde lijstjes daalt die Randstad de laatste jaren. Het roept allerlei vragen op en allerlei bestuurders maken zich zorgen. Waarom doet de Randstad het minder goed? Schort er iets aan het bestuur waardoor de potenties van het gebied onvoldoende worden benut? | Een commissie onder leiding van oud-premier Wim Kok is aan het werk gezet om te bezien of er aan het bestuur van de Randstad iets moet veranderen. Al die geluiden hebben één ondertoon: de kracht van de Randstad is gelegen in de samenhang tussen de steden, terwijl de concurrentie tussen die steden tegelijkertijd de economische positie van de Randstad ondermijnt. Volgens mij valt daar meer over te zeggen. | Vooropgesteld: de Randstad kent geen eigen bestuur. De Randstad strekt zich uit over vier provincies en omvat vier grote steden en verschillende kleinere. De provincies hebben bovendien weinig grip op de vier grote steden, die hun zaken met de randgemeenten regelen in stadsregio's. Dat is allemaal waar. Het is ook waar dat het gebied een enorme potentie heeft. De economische cijfers van het gebied laten zich inderdaad goed vergelijken met de cijfers van metropolen als London en Parijs.

Maar is deze kracht van de Randstad inderdaad gelegen in de samenhang tussen de steden, zoals velen veronderstellen? En zou het gebied nog beter functioneren als het onder één bestuurlijk regime valt? | Samenhang (in een metropool) vertaalt zich in specialisatie en onderlinge relaties. Ook de Randstad kent op het eerste gezicht specialisatie: in Amsterdam zit de financiële wereld, in Rotterdam de logistiek van de haven. Nader onderzoek leert echter dat deze gedachte sterk moet worden gerelativeerd. In werkelijkheid lijken de vier grote steden, met de hun omringende gemeenten, veel meer op elkaar dan vaak wordt gedacht. Bovendien is die gelijkenis de laatste jaren verder toegenomen: de grote steden leunen steeds meer op zakelijke dienstverlening. Van specialisatie is binnen de Randstad dus niet echt sprake. Ook onderhouden de economieën van de verschillende stadsgewes-

ten veel minder relaties met elkaar dan je op de drukke snelwegen zou denken. Er is bijvoorbeeld wel heel veel woon-werkverkeer rondom de grote steden, maar tussen die steden zijn betrekkelijk weinig vervoersstromen. En bedrijven binnen de Randstad hebben wel veel relaties met bedrijven in andere steden, maar dat zijn vaak steden buiten de Randstad. | Onderzoek leert ons dus dat de Randstad economisch weliswaar heel belangrijk is, maar dat dit niet komt doordat het geheel meer is dan de som der delen. Nee. De Randstad is bij uitstek een verzameling goed renderende stadsgewesten, met Amsterdam als absolute nummer één. Niet de Randstad, maar Amsterdam is dan ook het economisch hart van Nederland. | Het is boeiend om deze twee conclusies met elkaar te verbinden: de Randstad is economisch gezien een heel belangrijk gebied en de Randstad is niet meer dan een verzameling van stadsgewesten. | Beide beweringen zijn waar. Zou het ook kunnen zijn dat er tussen die twee beweringen zelfs een relatie bestaat? Zou het zo kunnen zijn dat juist het niet-bestaan van een centraal gezag in dit gebied de economische kracht van dit gebied bepaalt? Is Holland al niet eeuwen economisch belangrijk omdat steeds andere steden hun kans grijpen? Hebben Amsterdam en Rotterdam niet eerder Delft, Leiden en Haarlem als belangrijkste steden voorbijgestreefd? Licht niet in die concurrentie de kracht van Holland? | Kunnen we wat dat betreft niet veel meer leren van de gedachte dat juist variëteit de Randstad in het verleden veel voorspoed heeft gebracht? Veel bestuurlijke drukte in de Randstad komt ook voort uit het onjuiste besef dat niet variëteit maar uniformiteit het gebied goed zou doen. Er zou al veel gewonnen zijn als de Randstedelijke bestuurders hun natuurlijke neiging om af te stemmen, wat meer onderdrukken en wanneer het rijk de steden en regio's van Holland meer ruimte geeft om zelf te bedenken hoe ze de toekomst het best tegemoet kunnen treden. Een interessant punt voor de commissie-Kok om uit te zoeken, voordat het gebied een nauwsluitend bestuurlijk korset wordt aangemeten.

Cobouw 18 mei 2006

FILES ALS MEERKOPPIG MONSTER

Karla Peijs gaat de A2 tussen Amsterdam en Utrecht aanzienlijk verbreden. In beide richtingen kunnen we straks gebruik maken van vijf banen. In de media trok een stoet deskundigen voorbij om het ministeriële besluit van commentaar te voorzien. Meermalen hoorde ik de zuinige opmerking dat het verbreden van wegen niets helpt, omdat het verkeer vervolgens elders zal vastlopen. Door de A2 te verbreden zouden onvermijdelijk nieuwe files ontstaan aan de randen van Amsterdam. Zonder verdere maat-

regelen zal dit laatste ongetwijfeld waar zijn. Toch zit dat commentaar me niet lekker. | Ten eerste lijkt hier een gelegenheidsargument te worden gebruikt om de groei van het autoverkeer sowieso te kunnen afwijzen. Het autoverkeer bestrijden is heel legitiem, maar zeg dan wel dat dat de doelstelling is! Ten tweede is het hele systeem nu eenmaal zo zwak als de zwakste schakel. Als op dit moment de capaciteit van de A2 de zwakste schakel is en de maatregel die schakel wegneemt, zal per definitie het geheel minder zwak zijn. Belangrijker is dat we behoefte hebben aan een pakket van maatregelen om de mobiliteit te verbeteren. Het vastlopen van de mobiliteit is inmiddels een groot economisch en maatschappelijk probleem dat om een integrale aanpak schreeuwt. Om die reden maak ik me wel zorgen over zo'n afzonderlijke maatregel van de minister. Als we niet uitkijken schieten we alle maatregelen afzonderlijk neer, zodat het totaalpakket nooit meer een kans krijgt. Daarom is het jammer dat de minister in haar *Nota Mobiliteit* geen overtuigende en omvattende aanpak van de mobiliteitsproblemen heeft aangekondigd. Het bleef in die nota te veel bij woorden en de oproep aan volgende kabinetten om meteen besluiten te nemen. Laat het volgende kabinet wel met een totaalpakket komen en dat meteen gaan uitvoeren! | Voor mij zou een dergelijk pakket in ieder geval vijf elementen moeten omvatten. Ten eerste moeten we de mobiliteit verbeteren door (technologische) innovatie. Daartoe behoren rekeningrijden en telewerken, maar ook tal van nog onbenutte mogelijkheden kunnen de doorstroming van het verkeer bevorderen. Ten tweede moeten we hard werken aan de infrastructuur, niet alleen voor de auto's maar ook voor het railverkeer. Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet moeten beter worden onderscheiden en nieuwe vormen van railverkeer moeten een werkelijk alternatief gaan vormen voor de auto. Daar hoort, ten derde, bij dat openbaar vervoer en autoverkeer veel beter aan elkaar worden gekoppeld. Vanwege het publieke belang dat het openbaar vervoer hier heeft te dienen, moet de overheid de gamele aansturing van de Spoorwegen snel aanpakken. Ten vierde moeten we de ruimtelijke ordening beter afstemmen op de mobiliteit. Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Waterstaat zijn ten onrechte nog te veel gescheiden werelden. | Ten slotte zullen de plannen alleen maar kans van slagen hebben als we accepteren dat mensen auto willen rijden. Te veel mobiliteitsplannen zijn mislukt omdat de impliciete, en soms zelfs expliciete, boodschap luidde dat mensen minder in hun auto moesten zitten. Laat de mensen dat nu zelf maar uitmaken. Wel kan en moet de uitstoot van belastende stoffen worden tegengegaan door premies te zetten op het gebruik van filters en van zuinige auto's. Met stiekem autootje pesten zal de mobiliteit niet worden verbeterd, en is bovendien het milieu niet geholpen.

Het Financiële Dagblad 20 augustus 2007

WAAROM BELEIDSDOELEN VAAK

UITBLINKEN IN VAAGHEID

Een discussie over de successen van het ruimtelijk beleid is lastig te voeren. Dat heb ik de afgelopen vijf jaar wel geleerd. Uiteindelijk gaat het vaak om het bekende probleem van het halfvolle of halflege glas. De optimist ziet de successen van het beleid en meent dat het anders nog veel erger was geweest. De pessimist ziet bovenal de verrommeling van Nederland en werpt tegen dat het beleid veel succesvoller had moeten zijn. Het is geen onbekende discussie; ook mensen die actief zijn op andere beleidsterreinen zullen haar herkennen. En het mag duidelijk zijn: de beleidsmakers scharen zich graag onder de optimisten, terwijl de critici vooral pessimisten zijn. Waar de burger staat, weten we vaak niet. | Toch lijkt het op het eerste gezicht allemaal zo eenvoudig. Een beleid is effectief als het ertoe leidt dat de beleidsmaker zijn doeleinden bereikt. Zo is het een doel van het overheidsbeleid dat iedereen een menswaardig bestaan heeft. De overheid heeft daartoe bepaald dat elke werkgever zich moet houden aan een minimumloon en dat – van overheidswege – uitkeringen worden verstrekt aan mensen die geen werk hebben. Maar is dat beleid inderdaad effectief? Sommigen zullen beweren dat er nog steeds armoede bestaat en dat er dus geen sprake is van een menswaardig bestaan. Anderen zullen erop wijzen dat mensen het elders in de wereld veel slechter hebben. Voor de eersten is het beleid niet effectief genoeg en voor de laatsten juist wel. De kern van het probleem is dat de doelstelling van het beleid, 'een menswaardig bestaan voor iedereen', te weinig concreet is en door iedereen op zijn eigen manier wordt ingevuld. | Ook het ruimtelijk beleid kent veel van dat soort problemen. We zijn bijvoorbeeld voor het openhouden van het Groene Hart. We weten ook dat de ontwikkelingen in het Groene Hart snel gaan, net zo snel als in de rest van Nederland. Er is dus alle reden om ons zorgen te maken over het dichtslibben van het Groene Hart. Een cynische geest zal zich zelfs afvragen of daar nog wel sprake is van ruimtelijke ordening. Maar wie landt op de nationale luchthaven Schiphol, kan zich juist weer verbazen over het nette landschap dat zich onder hem ontrolt. Wat een orde, wat een ruimtelijke ordening! En dat in de naaste omgeving van een grote stad. Inderdaad: het glas is halfvol en halfleeg, tegelijkertijd. | Het voorbeeld is met vele andere aan te vullen. Met het Vinex-beleid is er bijvoorbeeld naar gestreefd de verstedelijking van het platteland tegen te gaan en de groei van de mobiliteit af te remmen. Met goede argumenten is vol te houden dat de overheid in beide doelstellingen is geslaagd. Als we niet voor Leidse Rijn en voor Ypenburg en al die andere locaties dichtbij en in de stad hadden

gekozen, was er ongetwijfeld veel verspreider gebouwd. Uit onderzoek van het RPB blijkt inderdaad dat er zonder Vinex (nog) meer automobiliteit zou zijn geweest³. Maar daarmee is de verstedelijking van het platteland nog geen halt toegeeroepen. Bovendien is de automobiliteit gewoon blijven groeien. Waar de optimist zal zeggen dat het zonder het beleid allemaal erger was geweest, zal de pessimist menen dat er onvoldoende is gedaan om Nederland mooi te houden. En wat te denken van het ABC-beleid voor de vestiging van bedrijvigheid? Het heeft zondermeer tot concentratie van nieuwe bedrijven geleid, met name aan de randen van de steden, terwijl tegelijkertijd de snelwegen inmiddels worden afgeschermd door een schier onbeheersbare dozenstroop.

Het vaststellen van de effectiviteit van beleid is dus een normatieve kwestie. Waar de een goede redenen heeft om het beleid succesvol te noemen, heeft een ander al even goede redenen om het tegendeel te beweren. Dat is maar op één manier te verhelpen: de minister (of de wethouder) geeft duidelijker aan wat hij of zij bedoelt. Bij voorkeur formuleert hij meetbare doelen. Het vervelende daarbij is echter dat die minister, of die wethouder, het nooit alleen voor het zeggen heeft. Ook hij wordt omringd door aanhangers van het halflege en aanhangers van het halfvolle glazen. En daarom blijven die beleidsdoelen meestal zo vaag.



En de ruimte
veranderd steeds



Cobouw 03 november 2005

STEDEN FRAGMENTEREN

De overheid staat vaak met de neus vooraan en wekt nogal eens de indruk dat er in Nederland niets kan zonder dat zij dat heeft gewild. Niets is minder waar. Zelfs op het terrein van de ruimtelijke ordening, een beleidsterrein met van oudsher een hoog ambitieniveau. Laat ik op dit laatste terrein een mooi en interessant voorbeeld noemen: de Zuidas. Daar ontwikkelt zich momenteel in hoog tempo een economisch zeer aantrekkelijk gebied. In de directe nabijheid van Schiphol én Amsterdam, met uitstekende verbindingen, wordt de snelweg inmiddels omzoomd door hoge en soms zeer fraaie kantoorgebouwen. Het economische hart van Amsterdam klopt tegenwoordig vooral aan de Zuidas. | Toch was dat aanvankelijk helemaal niet de bedoeling van het gemeentebestuur. In de jaren tachtig van de voorgaande eeuw ontstonden plannen voor de IJ-oevers. Met een indrukwekkend ontwerp van Rem Koolhaas schetste de gemeente Amsterdam haar nieuwe toekomst aan het IJ. Daar zouden de nieuwe bedrijven moeten komen! Het bedrijfsleven beschikte echter anders. ABN AMRO, dat zijn hoofdvestiging nog had aan de Vijzelstraat, koos voor nieuwbouw aan de A10, later Zuidas geheten. Het gemeentebestuur stribbelde fors tegen. Pas onder het dreigende vertrek van ABN AMRO naar Rotterdam ging het gemeentebestuur overstag. Snel volgden andere bedrijven naar de Zuidas, die voor het bedrijfsleven veel attractiever was dan de IJ-oevers met hun slechte verbindingen. Niet het gemeentebestuur bepaalde de ruimtelijke ontwikkelingen; nee, die werden bepaald door maatschappelijke trends. | Wat er bij Amsterdam gebeurde met de Zuidas, is niet uniek. In alle wereldsteden zien we vergelijkbare ontwikkelingen. Geografen spreken in dit verband zo mooi over de overgang van de monocentrische naar de policentrische stad. Waar vroeger alle belangrijke functies, ook de economische, zich concentreerden in de binnenstad, heeft tegenwoordig bijna elke functie haar eigen 'centrum'. Funshoppen in de binnenstad, runshoppen aan de rand van de stad, zakelijke dienstverlening in het economische hart, terwijl cultuur zich op weer een andere plaats concentreert. De gedachte van een economisch hart langs de IJ-oevers, in de directe nabijheid van het oude centrum, was dus al achterhaald op het moment dat zij werd verwoord. Kijk naar La Defense in Parijs en naar de Docklands in Londen. Kijk naar Alexandrium bij Rotterdam, de nieuwe bedrijven rondom de Brieneroordbrug en de wegblijvende bedrijven op de Kop van Zuid. Steden fragmenteren, omdat er meerdere centra ontstaan. | Het gemeentebestuur van Amsterdam heeft er goed aan gedaan om deze 'deconcentratie van functies' uiteindelijk niet tegen te gaan. Ze heeft er ook goed aan gedaan om vervolgens de verdere ontwikkeling van de Zuidas met groot enthousiasme te begeleiden.

den. Toch ben ik bang dat dit enthousiasme momenteel te groot dreigt te worden. De overheid wil de Zuidas namelijk een enorme impuls geven door snelweg, trein en metro onder de grond te brengen. Daarmee zou een nieuw stadshart moeten ontstaan. Woningen, winkels, theaters; er werd zelfs al een nieuw museum voor hedendaagse kunst geopperd. Maar dreigt de lokale overheid daarmee niet dezelfde fout te maken van weleer door het nieuwe economische centrum meteen tot nieuw stadshart te willen maken? Laten de snelle ruimtelijke ontwikkelingen, die zo op fragmentatie zijn gericht, dat wel toe? Stel dat we nu voor veel geld dat hele gebied gaan ondertunnellen? Wie draait er dan op voor de strop als toekomstige bedrijven zich toch liever in Schiphol City willen vestigen? De genoemde fragmentatie zal niet ophouden bij de Zuidas.

Het Financiële Dagblad 27 november 2003

FOOTLOOSE OF SILICON VALLEY

Enkele jaren geleden hoorden we nog wilde bespiegelingen over de maatschappelijke gevolgen van de informatie- en communicatietechnologie. Die tijd lijkt voorbij, mede omdat de hype op de beurzen voorbij is. Met het terugvallen van de Nasdaq werd ICT een normaal verschijnsel en werden alle verwachtingen drastisch bijgesteld. Daarbij wordt gemakkelijk de tegenovergestelde fout gemaakt: waar de gevolgen van ICT eerder werden overschat, lijken ze tegenwoordig vaak te worden onderschat. Daarvoor is geen reden. ICT heeft immers al grote gevolgen gehad voor onze samenleving. Vergeet niet dat ICT breder is dan internet. Hoeveel heeft ICT al niet bijgedragen aan het ontstaan van de huidige netwerkeconomie, waarin vele bedrijven wereldwijd rechtstreeks met elkaar zijn verbonden? De beloofde 'nieuwe economie' is een luchtballon gebleken, maar voor de mondiale samenleving heeft de ICT ingrijpende gevolgen gehad. | Er is dus alle reden om alert te blijven op de gevolgen van ICT, bijvoorbeeld voor de regionale economie. | Er werd wel gedacht dat ICT de economie *footloose* zou maken en dat bedrijven zich voortaan overal konden vestigen. Overal zouden ze immer rechtstreeks met 'de rest van de wereld' zijn verbonden. De praktijk heeft tot op heden vooral voorbeelden van het tegendeel opgeleverd. Veel ICT-bedrijven zijn op elkaar geklit in Silicon Valley en het Flat Irongebouw op Manhattan huisvestte in de jaren negentig alle belangrijke internetuitgevers ter wereld. Niks *footloose*; men zocht elkaar juist op. De tweede hypothese was daarmee geboren: ICT leidt tot een specifieke clustering van bedrijven. | De twee hypothesen zijn kenmerkend voor de wijze waarop vaak over ICT wordt gesproken. De ene overdrijving lokt de

andere uit. Wat zijn echter de feiten? Wat voor gevolgen heeft ICT voor de verdeling van de ruimte? Worden de bedrijven *footloose* of willen ze zich juist allemaal in Amsterdam vestigen? In een studie van het Ruimtelijk Planbureau⁴ wordt de kennis die inmiddels over dit vraagstuk is opgedaan, op een heldere wijze samengevat. De waarheid blijkt, ook hier weer, in het midden te liggen. | Het mag duidelijk zijn dat ICT veel veranderingen mogelijk maakt in het ruimtelijk gedrag van mensen en bedrijven. Maar vaak doen die veranderingen zich (nog) niet voor. Telewerken is bijvoorbeeld nog steeds niet populair. Werknemers hebben nog steeds behoefte om veel zaken 'face to face' te bespreken. | En hoewel de consument in toenemende mate gebruik van het internet om tal van producten (reizen, boeken, cd's) aan te schaffen, deze e-commerce beslaat nog maar twee procent van de totale omzet. Daarentegen is de digitale handel tussen bedrijven wel (al) substantieel groter. Een achterliggende ontwikkeling is hieraan mede debet: ICT heeft de netwerkeconomie bevorderd, waardoor ketens van bedrijven zijn ontstaan. Bovendien worden activiteiten binnen bedrijven ruimtelijk meer gespreid, bijvoorbeeld doordat frontoffice en backoffice van elkaar gescheiden worden. Daarmee vindt een zekere deconcentratie van bedrijvigheid plaats. | Overigens is dit geen trendbreuk met het verleden. Al decennia lang kent de economische bedrijvigheid een verdergaande spreiding rondom de mainports en de belangrijke steden als hart van de economische bedrijvigheid. Het is boeiend dat ICT dus eerder een jarenlange trend lijkt te bevestigen en te bevorderen dan dat zij tot een ander vestigingspatroon van bedrijven leidt. Simpel gezegd: door de opkomst van ICT worden bedrijven niet *footloose*, maar vindt binnen de belangrijkste stedelijke netwerken een verdere fragmentatie plaats. ICT biedt Oost-Groningen geen nieuwe kansen, maar versterkt de netwerken die al langer het hart van de economische bedrijvigheid vormen. Amsterdam is niet voor niets een belangrijk centrum voor ICT-bedrijven en de vaak genoemde call centers, als voorbeelden van *footlooseness*, hebben zich vooral geconcentreerd in de regio's rondom Amsterdam en Utrecht. Voorwaar geen revolutionaire ontwikkelingen. Maar laten we niet de fout maken meteen te denken dat ICT ook op ander gebied bestaande trends eerder versterkt dan trendbreuken veroorzaakt. De ontwikkeling van ICT vergt op elk gebied haar eigen feitenonderzoek.

Cobouw 14 juli 2005

VINEX-MOBILITEIT

Enige jaren geleden bleek uit een studie dat de mobiliteit van bewoners van de nieuwe Vinex-wijken, zoals Leidsche Rijn en

Ypenburg, opvallend hoog is. Dat was nogal verbazingwekkend. Die wijken zijn immers niet zonder reden in de directe nabijheid van de steden ontwikkeld. De beleidsmakers hoopten op deze manier de mobiliteit te kunnen beperken, vanuit de gedachte dat de mobiliteit geringer is naarmate men dichterbij de stad woont. Ze gingen ervan uit dat Ypenburgers braaf in Den Haag en Leidse Rijners braaf in Utrecht zouden gaan werken. | Wie echter wijken bouwt aan de randen van de stad, bouwt al snel wijken aan de snelweg. En wie bij een snelweg woont, is ook in staat om zijn auto in een andere richting te sturen. Zo is Ypenburg een ideale plek van waaruit je niet alleen in Den Haag kunt gaan winkelen, maar ook in de Koopgoot van Rotterdam. En Leidsche Rijn is een ideale woonplaats voor gezinnen waarvan de ene partner in Amsterdam werkt en de ander in Den Bosch. Utrecht hebben ze daarvoor niet nodig. Heeft de overheid met de aanleg van deze grote Vinex-wijken de mobiliteit dan ongewild versterkt in plaats van ingedamd? | Die conclusie gaat te snel. Laten we eerst vaststellen dat de bewoners van nieuwbouwwijken sowieso erg mobiel zijn. Ze reizen meer dan de gemiddelde Nederlander, om precies te zijn vier kilometer per dag meer. Ze bezitten duidelijk meer auto's en ze reizen ook meer per auto, terwijl ze minder frequent gebruik maken van het openbaar vervoer, de fiets of de benenwagen. Dat heeft te maken met hun levensfase (veel jonge kinderen) en met het feit dat, vaker dan in andere gezinnen, beide ouders werken en beiden zich dus regelmatig naar het werk moeten spoeden. Laten we bovendien vaststellen dat de overheid onder de vlag van Vinex niet alleen de genoemde grote uitbreidingswijken heeft gerealiseerd. Vinex-wijken zijn ook aangelegd binnen de bebouwde kom van de grote steden, de zogenaamde inbreidingslocaties. De mobiliteit van de mensen die daar wonen, is aanzienlijk geringer dan de mobiliteit van de bewoners van de grote en bekende uitleglocaties. In dat opzicht heeft het ruimtelijk beleid dus geleid tot een geringere mobiliteit. | En laten we ten slotte vaststellen dat de mobiliteit van bewoners van nieuwbouwwijken die niet onder het Vinex-beleid vielen, nog een tikkeltje hoger was. Blijkbaar was daar de aandacht voor het realiseren van een goed systeem van openbaar vervoer geringer. En zijn de inwoners wel gedwongen om zich met de auto naar elders te bewegen. We moeten bovenal concluderen dat het vooral persoonlijke kenmerken zijn die het reisgedrag van mensen bepalen, en niet zozeer de plek waar men woont. Maar het ruimtelijk beleid is niet geheel zonder betekenis. Zonder Vinex-beleid werd er in Nederland nog meer in auto's rondgereden dan nu al het geval is. | Het lijkt dus toch nog een klein succesverhaaltje te worden. Ik schrijf met nadruk 'lijkt', omdat het beleid inmiddels is veranderd. Lange tijd was het beleid om de mobiliteit, en met

name de automobilititeit, in te dammen. Het leek wel alsof de Haagse beleidsmakers niet van de auto hielden, zeker niet als die van een ander was. Die tijd is voorbij. Tineke Netelenbos zei als eerste minister openlijk dat autorijden 'mocht'. Voor het huidige kabinet is dan ook niet meer de automobilititeit het probleem, maar de daarmee gepaard gaande files. Het vervelende is nu dat het Vinex-beleid juist op dat punt averechts heeft gewerkt. Door de mobiliteit te concentreren rondom de grote steden, zijn juist de files in aantal en lengte toegenomen. Daarmee verbleekt het kleine succes van het Vinex-beleid. Nee, het slaat om in zijn tegendeel. Als we de nieuwbouwwoningen meer over het land hadden verspreid, dan hadden we nu minder files gehad.

Cobouw 26 januari 2006

MEGAWINKELS EN HET RUIMTELIJK BELEID

De ontwikkeling van megawinkels is onontkoombaar. Deze conclusie uit een recent onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau⁵ heeft de media ruimschoots gehaald. Projectontwikkelaars hebben de conclusie toegejuicht. Dit betekent niet dat ik, of het RPB, bij een dergelijke conclusie sta te juichen. Ten eerste is het niet onze primaire taak om aan elke constatering een waardeoordeel te verbinden. Ten tweede wil ik in dit geval zonder schroom zeggen dat de komst van (meer) megawinkels me grote zorgen baart. Vooral aan de randen van de steden is dat niet zonder gevaren. Een belangrijk deel van de consumenten kan uit de binnenstad worden weggevoerd, met alle negatieve gevolgen voor de binnensteden vandien. Bovendien zie ik de verdere verrommeling van het landschap rond de steden al voor me. Nog meer onduidelijke en goedkope bouwwerken, nog meer 'dozen' langs de snelweg. Toch zou het een verkeerde reactie zijn om onze kop in het zand te steken voor de gevolgen van maatschappelijke ontwikkelingen die al langer plaatsvinden. | Wat zijn immers de voordelen van deze megawinkels langs de randen van de steden? Ten eerste kan de consument er gemakkelijk komen (met zijn auto) en ten tweede zijn de grondprijzen daar veel lager dan in de binnenstad, wat niet alleen gunstig is voor de winkelier, maar ook voor de consument die lagere prijzen zal hoeven te betalen. Je kan wel tegen megawinkels, of shopping malls, aan de snelweg zijn, maar daarmee vallen de toegenomen mobiliteit, de moeilijke bereikbaarheid van en de torenhoge grondprijzen in de binnensteden nog niet te ontkennen. | Mijn opmerkingen mogen gelezen worden als een algemene waarschuwing tegen ruimtelijk beleid. In hun enthousiasme voor een mooi en geordend Nederland hebben ruimtelijke ordenaars wel vaker de neiging om onontkoombare ontwikkelingen niet te willen zien, zoals het vollopen van het Groene Hart ook liever over het hoofd wordt gezien. In mijn

opinie is dit een onverstandige houding, omdat de gevolgen niet zelden averechts zullen zijn. Ruimtelijk beleid kan gewoonweg niet *dwaars* tegen de maatschappelijke ontwikkelingen ingaan. En die indruk moeten we ook niet proberen te wekken. Dit geldt te meer waar het ruimtelijk beleid het effect is van gepolder tussen bestuurslagen en concurrentie tussen gemeenten. Laten we niet vergeten dat de meubelboulevards ook nooit het doel van ruimtelijk beleid waren, maar gaandeweg onder de druk van winkelier en consument zijn toegestaan. Tegen die achtergrond heeft het RPB de komst van megawinkels ‘onontkoombaar’ genoemd. | Daarmee pleit ik niet voor de houding van het huidige kabinet, dat niet zelden uit angst om te veel te willen ordenen de neiging vertoont om ‘alles over de schutting te gooien’. De overheid hoort juist in te spelen op de ontwikkelingen die gaande zijn, in plaats van ze te verbieden of te ontkennen. Juist dan valt nog veel te bereiken, ja zelfs te voorkomen. Zo kan de overheid bepalen waar megawinkels wel en waar niet mogen worden gebouwd. Wat mij betreft, had de overheid zich niet moeten beperken tot de uitspraak dat een megawinkelcentrum bij Geldermalsen onwenselijk is, maar had ze ook moeten zeggen waar dat centrum dan wel moet komen. Straks is Geldermalsen gevrijwaard, maar is de maatschappelijke uitkomst uiteindelijk alleen maar slechter. | Een ander voorbeeld: de overheid kan de verloedering van de binnensteden voorkomen door het funshoppen aan de randen van de stad tegen te gaan. Concentreer het runshoppen (de snelle boodschappen) of het doelshoppen (gerichte aanschaf) in megawinkels aan de randen van de stad, en versterk het funshoppen in de binnenstad. Bovendien moet de overheid zich krachtig tegen de architectuur aan bemoeien. Zo kunnen interessante vormen van nieuwe stedelijkheid ontstaan, ook aan de randen van de steden. Het winkelcentrum van Sjoerd Soeters in Nootdorp is hiervan het bewijs. Een goed ruimtelijk beleid schept randvoorwaarden.

Het Financiële Dagblad 17 september 2005, met Nico Pieterse

HET GROENE HART ALS ICOON

Over het Groene Hart wordt al jaren gepraat, terwijl de ontwikkelingen en met name de verstening in het gebied gewoon doorgaan. Misschien is het ook wel beter om het begrip Groene Hart in het beleid los te laten. Alleen dan kan recht worden gedaan aan de diversiteit van en de dynamiek in het Groene Hart. En alleen dan kunnen in enkele interessante deelgebieden de waardevolle karakteristieken worden behouden. Anders zal het gehele gebied steeds verder versnipperen en verstenen. | Dat is de conclusie die zich laat trekken uit een recente studie van het Ruimtelijk

Planbureau⁶. Het is natuurlijk met schroom, dat we die conclusie trekken. Het Groene Hart is immers een goed merk. Het merk is een halve eeuw geleden door planologen bedacht voor het open middengebied van de ‘Randstad’ – ook al zo’n blijvertje in het ruimtelijk beleid van Nederland. Inmiddels is het merk zo bekend dat het Algemeen Dagblad één van haar edities ernaar heeft vernoemd. Het Groene Hart heeft niet alleen een vaste plek gekregen op de planologische kaarten maar ook in de beleving van de mensen die er wonen. Dat is voorwaar een prestatie voor een gebied dat toch niet zo heel veel samenhang vertoont. De Loosdrechtse Plassen, de Nieuwkoopse Plassen, de Alblasserwaard, de Vijfheerenlanden, en al die andere regio’s binnen het Groene Hart; ze hebben slechts één ding gemeen: ze worden alle (min of meer) omsloten door de ring van de vier grote steden van Nederland. | Bovendien staat het Groene Hart voor meer dan een gebied. Het staat ook voor een sterk restrictief beleid, dat erop gericht is om het ‘open gebied tussen de steden’ open te houden. Een restrictief beleid dat ervoor moet waken dat het typische Nederlandse cultuurlandschap van sloten en lage weilanden voor de toekomst behouden blijft. Als constante in al die nota’s over de ruimtelijke ordening is het Groene Hart zelfs geworden tot het icoon van het ruimtelijk beleid. En ook in dat opzicht is het Groene Hart een goed merk: alle achtereenvolgende ministers van Ruimtelijke Ordening sinds 1958 waren het goedgunstig gezind. | Hoe goed het merk echter ook mag zijn, één ding is duidelijk uit de studie van het Ruimtelijk Planbureau: het werkt niet. Zo blijkt dat 25 procent van het open gebied dat in 1958 als Groene Hart werd aangeduid, inmiddels is bebouwd, geasfalteerd of op een andere manier van functie is veranderd. Deze gebieden maken geen deel meer uit van het gebied dat nu formeel tot het Groene Hart wordt gerekend. En dat is niet het enige probleem. De ontwikkelingen binnen het resterende Groene Hart zijn namelijk vergelijkbaar met de ontwikkelingen in de rest van Nederland. Wonen en werken rukken op, verstening van het gebied is het gevolg. Er is een oost-westas ontstaan met veel woningbouw en bedrijvigheid, en een noord-zuidas met veel glastuinbouw. Grootchalige woningbouwlocaties worden gerealiseerd rondom bestaande woonkernen, en bedrijventerreinen worden gerealiseerd in de buurt van infrastructuur aan de stadsranden. Met die uitbreiding van wonen en werken neemt ook de hoeveelheid infrastructuur toe. Simpel gezegd: we souperen het Groene Hart gewoon op. En we lijken daarvoor de ogen te willen sluiten. | Het ziet er niet naar uit dat de ontwikkelingen in de komende jaren zullen worden afgeremd. De melkveehouderij staat met name in het Groene Hart onder grote druk. De grootste tijdbom vormt de daling van het veen: we kunnen niet eeuwig

blijven doorgaan met het verlagen van het waterpeil, terwijl de agrarische bedrijfsvoering daar juist om vraagt. We kunnen ook niet eeuwig doorgaan met het subsidiëren van boeren en het afschermen van die boeren van concurrentie uit andere delen van de wereld. En dat terwijl we weten dat veel boeren hun pensioen naderen en geen natuurlijke opvolgers hebben. De ontwikkelingen in het Groene Hart zouden het komende decennium dan ook wel eens in een stroomversnelling kunnen geraken. Land zal in handen vallen van mensen die andere ambities hebben dan het houden van melkvee. De druk op het gebied zal daarmee worden vergroot. | Natuurlijk gaan we niet voorbij aan het gevoel van urgentie dat ook vele bestuurders uit het gebied bekruipt. Er ontstaan tal van nieuwe overlegorganen op lokaal en provinciaal niveau waaruit een grote betrokkenheid met het Groene Hart blijkt. Met praten alleen komen we er echter niet. Bovendien is de coalitie voor behoud van het Groene Hart nogal broos. Iedereen wil het Groene Hart behouden, maar tegelijkertijd lijkt iedereen iets anders te willen beschermen. In dat licht kunnen we ook van de geschiedenis leren. Er zijn altijd mensen geweest die voor het openhouden van het Groene Hart hebben geijverd. Het Groene Hart is altijd in warme bewoordingen in de rijksnota's beschreven. Toch heeft het niet mogen baten. Het zou daarom goed zijn om nu eens te stoppen met praten over het Groene Hart. Actieve bescherming hebben we nodig. | Het is ook om andere redenen goed om te stoppen met praten over het Groene Hart, dat wil zeggen: over het Groene Hart als één geheel. Het gebied vormt geen geheel. De kwaliteiten van het gebied verschillen van regio tot regio. Juist daarom zou ook het beleid van regio tot regio moeten verschillen om de specifieke karakteristieken van de deelgebieden te kunnen behouden. Verdrievoudig de Nieuwkoopse Plassen, versterk in het westen van het Groene Hart de woonfunctie door nieuwe dorpen te bouwen, cluster de bedrijvigheid op plaatsen waar de landschappelijke schoonheid al grotendeels is verdwenen, versterk elders de recreatiefunctie en bewaak de openheid van de waarden. Behoud de specifieke kwaliteiten van elke regio en benut de ontwikkelingen om de specifieke schoonheid van elke regio te versterken. Een gedifferentieerd beleid is in ieder geval beter dan vast te houden aan de gedachte dat het hele gebied met hetzelfde restrictieve beleid kan worden behouden.

Juist om het Groene Hart te behouden zullen we het dus niet meer als één geheel moeten zien. Als dat zou helpen om de kwaliteiten die nog reesteren te behouden, hebben we er geen moeite mee om van het (lege?) concept Groene Hart afscheid te nemen.

En steeds weer nieuwe vragen



RUIMTE VOOR ENERGIE

De chauffeur van de LPG-tankwagen kwam om. Het verkeer was uren gestremd. Toch ontkwamen we vorige week bij Eindhoven aan een catastrofe. Als de tankwagen was ontploft was een vuurbal van meer dan honderd meter hoog en honderden meters breed het gevolg geweest. De brand was overgeslagen op panden in de omgeving en had veel slachtoffers gemaakt. | Het is zo'n moment waarop we ons weer even bewust worden van de risico's van het vervoer van LPG over de weg. LPG is veel gevaarlijker dan aardgas, omdat bij vermenging met zuurstof een explosieve wolk ontstaat. De risiconormen worden op de transportroutes geregeld overschreden. Dit geldt ook voor honderden LPG-tankstations. Om aan de risiconormen te voldoen zouden we veel meer ruimte moeten reserveren. Toch speelt het transport van LPG, en energie in het algemeen, in het ruimtelijk beleid nauwelijks een rol. | Dit laatste is opvallend omdat energiebronnen en energietransport in het verleden grote ruimtelijke consequenties hebben gehad. Denk aan het steken van turf, waardoor nieuwe meren ontstonden, terwijl voor het vervoer een uitgebreid stelsel van kanalen werd aangelegd. Denk aan het ontstaan van de petrochemische industrie in Rotterdam op de plaats waar olie aan land werd gebracht. Denk aan de 14.000 hoogspanningsmasten, die het landschap fundamenteel hebben veranderd. | Ook in de toekomst zal energie grote ruimtelijke consequenties hebben. In de komende decennia zal energie blijven rusten op de pijlers van olie en gas. Kernenergie wordt, zeker in Nederland, nog te risicovol geacht om een belangrijk deel van de energieopwekking over te nemen. Tegelijk bestaat nationaal en internationaal het nadrukkelijke streven om zoveel mogelijk over te gaan op duurzame energie. Het is belangrijk om die nieuwe energiebronnen op hun ruimtelijke consequenties te bezien en daarmee in het ruimtelijk beleid rekening te houden. | Zonne-energie is voor Nederland geen oplossing, gelet op ons klimaat, hoewel ik deze column schrijf op een zonovergoten terras op Schiermonnikoog dat het tegendeel lijkt te bewijzen. Windenergie past veel beter bij ons klimaat. Voorzichtig zijn in de laatste decennia her en der, en vooral in de open gebieden, windmolens in het landschap verschenen. De wijze waarop de molens ten opzichte van elkaar worden geplaatst is van grote invloed op de beleving ervan door de omwonenden. Als de windmolens schijnbaar willekeurig zijn geplaatst, zoals in Friesland ter hoogte van de Afsluitdijk, is er voor mensen eerder sprake van horizonvervuiling dan wanneer de molens netjes in het gelid staan, zoals bij Lelystad en Urk en in de Wieringermeer. Ook in een industrieel landschap of een havengebied is een rij wind-

molens vaak een aanwinst. Toch willen we heel Nederland niet volbouwen met windmolens, bovendien waait het in het binnenland minder hard. De werkelijke oplossing is dan ook op zee gelegen. Er bestaan plannen om grote windparken aan te leggen op de Noordzee. Niet alleen bij ons, maar ook in Duitsland, Denemarken, Engeland en België. Die plannen vergen nog wel veel studie en besluitvorming. Het is aan de regering om hiermee haast te maken. Op de Noordzee moeten we ruimte reserveren, de elektrische infrastructuur moet worden aangelegd en de noodzakelijke offshoreactiviteiten moeten worden ontwikkeld. | Ook energieopwekking middels biomassa heeft grote ruimtelijke gevolgen. Het gaat hier om een relatief nieuwe techniek waarbij door vergassing energie wordt opgewekt. In Nederland gaat het om huishoudelijk afval en andere restproducten. Om substantieel energie op te wekken door het vergassen van biomassa zou heel veel hout, koolzaad, enzovoorts moeten worden geteeld. Dit vergt heel veel ruimte. Natuurlijk kan de huidige landbouw voor een deel worden ingewisseld voor het telen van de gewenste gewassen. Toch zal dit nooit genoeg zijn, zeker in vergelijking met andere landen. Energiewinning uit biomassa zal om die reden naar verwachting in Nederland altijd marginaal blijven. Het voorbeeld geeft aan dat energie niet alleen relevant is voor het ruimtelijk beleid, maar dat ook het omgekeerde geldt. Wanneer er onvoldoende ruimte blijkt te zijn, heeft dat consequenties voor het energiebeleid. Nieuwe energiebronnen kunnen slechts worden aangewend, als daarvoor de ruimte aanwezig is. In het volle Nederland is dat lang niet altijd het geval. | Eenzelfde redenering geldt niet alleen voor energiebronnen maar ook voor het transport van energie. Daarmee ben ik terug bij het onderwerp waarmee deze column begon, de LPG. Het vervoer van LPG brengt grote risico's met zich mee. Als auto's LPG kunnen tanken, is frequent vervoer van LPG over de snelwegen onvermijdelijk. Dit betekent dat alle snelwegen geheel vrij zouden moeten liggen van bebouwing. Dat is bijvoorbeeld bij Amsterdam en Rotterdam niet het geval. Bovendien liggen veel LPG-tankstations te dicht bij bestaande bebouwing. En is een verdere verdichting van de bebouwing al helemaal niet mogelijk. Willen we dit? Of moeten we concluderen dat er onvoldoende ruimte is om de risico's van het rijden op LPG tot aanvaardbare proporties terug te brengen. Wordt het tijd om het rijden op LPG te ontmoedigen? Eén ding is duidelijk: niets doen schaadt de veiligheid en het treurige ongeluk in Eindhoven vorige week heeft dit nogmaals aangetoond.

Het Financiële Dagblad 11 december 2003

HET KANSARME ROTTERDAM

Als oud-Rotterdammer, met hart voor die stad, had ik blij moeten zijn. De plannen voor de aanpak van de sociale problemen van de stad krijgen veel aandacht. Waarom dan voel ik me alles behalve blij? Alle aandacht gaat namelijk uit naar dat ene voorstel: kansarmen mogen de stad niet meer in. Rotterdam gaat een hek bouwen. Dat leek het enige nieuws, en helaas het belangrijkste. | Het hoeft geen betoog dat Rotterdam het moeilijk heeft. De stad was een echte arbeidersstad. Maar tegenwoordig heeft de haven bijna geen arbeiders meer nodig; de automatisering heeft haar werk gedaan. En het is nooit echt gelukt om een ander economisch profiel te ontwikkelen. Dat Rotterdam bovendien al zestig jaar worstelt met het ontwikkelen van een nieuwe binnenstad, heeft daar ongetwijfeld mee te maken. Bovendien hebben grote steden als Rotterdam (en Amsterdam) te lijden onder de komst van, laagopgeleide, kansarmen en het vertrek van, goedopgeleide, welgestelden. Dat is overigens niet helemaal een 'natuurlijk' proces, zoals vaak wordt gesuggereerd. Rotterdam heeft het lange tijd hartstochtelijk in de hand gewerkt door vooral in te zetten op de bouw van sociale huurwoningen en door de stadsvernieuwing geheel in het teken te plaatsen van 'bouwen voor de buurt'. Hoe progressief en modern dat indertijd ook was, achteraf gezien heeft het bijgedragen aan de verdere verpaupering van de stad. Nog steeds heeft de stad veel te weinig aantrekkelijke woningen voor welgestelden die graag in de stad zouden willen blijven wonen. | Laten we niet vergeten dat het Rotterdamse bestuur ook veel goede dingen heeft gedaan. Ik denk aan de indrukwekkende moderne architectuur. Ook cultureel is Rotterdam de laatste twintig jaren in de ogen van mensen die bereid zijn zonder vooroordelen naar die stad te kijken, aanzienlijk vooruit gegaan. Ik doel niet alleen op het Filmfestival en Gergjev, maar verwijs ook naar de vele interessante architectenbureaus die de stad inmiddels rijk is: OMA, MVRDV, West 8 om de belangrijkste te noemen. Die veranderingen zijn mede ontstaan door gemeentelijk beleid. Soms waren die veranderingen vooral mogelijk doordat het gemeentebestuur een onverwoestbaar geloof in de stad uitstraalde: Rotterdam is een geweldige stad, voor wie dat per ongeluk nog niet mocht weten! Natuurlijk laten bedrijven zich niet helemaal door dit enthousiasme leiden. Ze komen niet alleen vanwege de blauwe ogen van de burgemeester. Toch kan het geloof in eigen kunnen dat een gemeentebestuur uitstraalt, twijfelende bedrijven net over de streep trekken, vanuit de gedachte: 'Hier moet het wel goed komen!' | Tegen deze achtergrond is het nieuwe plan van de gemeente Rotterdam om kansarmen uit de stad te weren slecht te begrijpen.

Over het stigmatiserende effect van het plan voor allochtonen en kansarmen zal ik hier niet spreken. Wél over het stigmatiserende effect voor Rotterdam zelf. Eén beeld doemt nu op: het beeld van het kansarme Rotterdam, de stad waar alle asielzoekers en illegalen naartoe trekken, de stad waar mensen de straat niet meer op durven, waar geen werk is te vinden en waar witte rijken niet meer willen wonen. | Ik hoor u denken: dat is oude politiek, die Derksen is een prototype van de Haagse kaasstolp. Dat lijkt een relevante tegenwerping, maar is het niet. Ik zal de laatste zijn om de problemen van Rotterdam te bagatelliseren. Ik heb er geen enkele behoefte aan om de werkelijke problemen geen naam te geven. Ik ben zelfs bereid ze een kleur te geven. Maar hier gaat het om een stadsbestuur dat een oplossing zoekt voor zijn problemen. En daar hoort één vraag bij: hoe succesvol zal dit voorgenomen beleid zijn? | Ik geef dat beleid weinig kans. Niet alleen zal 'Den Haag' niet bereid zijn allerlei wetten te veranderen. Belangrijker is dat wetgeving nauwelijks effectief zal zijn. Nu al moet de overheid lijdzaam toezien hoe tienduizenden illegalen in de grote steden wonen. Zou het dan wel lukken om legale kansarmen bij de gemeentegrens tegen te houden? Nee, bij dit beleid gaat het om een staaltje maakbaarheidsdenken dat vaak al te gemakkelijk aan 'links' wordt toegeschreven. Het door Rotterdam voorgenomen beleid zal dus alleen symbolisch zijn. | Erger: het uiteindelijke effect zou wel eens negatief kunnen zijn. Hier wordt een imago verpest. Hier wordt de zieligheid van Rotterdam breed uitgemeten, een stad met armoede en werkloosheid alom. En dat is niet de eerste keer bij dit college. Burgemeester Ivo Opstelten roept al langer dat Rotterdam 'alle verkeerde lijstjes aanvoert'. Maar trek je met zo'n constatering, hoe waar ook, nieuwe bedrijven aan? Straal je daarmee daadkracht uit? Het tegenovergestelde is het geval. Ooit was er een tijd dat in Rotterdam de slogan gold: 'Rotterdam maakt het!' Hoe gebrekkig ook, die slogan straalde energie uit. Daar wilde je bij horen. Dat zal voor het 'kansarme Rotterdam' niet gelden.

Cobouw 15 december 2005

DE TOEKOMST VAN DE LANDBOUW

Per dag stoppen in Nederland tien boeren met hun bedrijf. De helft van die boeren is ouder dan 55 jaar en velen van hen hebben geen opvolger. Op zich hoeven deze cijfers nog niet zo alarmerend te zijn. Er is veel schaalvergroting in de landbouw en dan is een jaarlijkse teruggang van het aantal agrarische bedrijven met ongeveer vijf procent niet schrikbarend. | Toch is er meer aan de hand. Ten eerste is de toekomst van de landbouw onzeker, vooral voor die sectoren die erg afhankelijk zijn van Europese

subsidies en Europese protectie. De landbouwsubsidies staan in het huidige Europa onder druk, mede door de uitbreiding van de EU van het afgelopen jaar, en de protectie valt niet tot in lengte van dagen vol te houden. Ik kan me dus wel voorstellen dat de boerenzonen van nu er geen zin in hebben het bedrijf van hun vader over te nemen. | Ten tweede weerspiegelen de grondprijzen in belangrijke delen van Nederland steeds minder de agrarische waarde. Dat heeft alles te maken met de oprukkende verstedelijking. Op zich zou die verstedelijking de grondprijzen niet hoeven opjagen. De overheid voert immers een restrictief beleid; niet overal mag zomaar worden gebouwd. Maar blijkbaar verwachten veel partijen dat de overheid in de praktijk zo streng niet zal zijn. Een stijging van de grondprijzen in Midden-Nederland is het gevolg. Dat treft de boerenzonen die nog wel van plan waren het bedrijf van hun vader voort te zetten. Om andere erfgenamen schadeloos te stellen zullen zij zich dieper in de schulden moeten steken. Daarmee krijgt de rentabiliteit van het bedrijf een nieuwe knauw en komen nog meer boeren zonder opvolger te zitten. | Ten derde zijn er veel andere kapers op de kust. Overal in het land schieten de golfbanen, de maneges, de recreatieparken als paddenstoelen uit de grond. Er staan in Nederland al meer paarden in de wei dan koeien, die hun leven voornamelijk in het donker doorbrengen. Waar er geen nieuwe gegadigden voor de grond zijn, zien we een ander fenomeen: grond komt braak te liggen omdat er geen vraag meer naar is. Er zijn al veel gemeenten die zich afvragen wat ze met die braakliggende gronden moeten doen. | Nee, de cijfers duiden zeker niet alleen op schaalvergroting van de landbouw. Het was een goede reden voor het RPB om de verdere toekomst van de landbouw nader te verkennen⁷. Op basis van economische scenario's die ook door het CPB worden gebruikt, konden interessante conclusies worden getrokken. Daarbij was het RPB met name geïnteresseerd in de vraag waar in Nederland de landbouw mogelijkerwijs zou verdwijnen. Dat de landbouw helemaal zal verdwijnen uit het duinlandschap en het lösslandschap, zal niemand verbazen. Maar dat in bepaalde scenario's de landbouw geheel uit het veenweidegebied zou kunnen verdwijnen, roept wel grote beleidsmatige vragen op. Op het zand zal de landbouw vooral met andere bedrijvigheid en met wonen worden gemengd, terwijl de boer steeds meer zijn bedrijf met andere bezigheden zal moeten combineren. | Hoewel de landbouw geenszins uit Nederland zal verdwijnen, zullen delen van Nederland straks zonder landbouw verder moeten. Dit heeft grote consequenties voor ons landschap, dat immers in belangrijke mate door de landbouw wordt bepaald. Ik vraag me overigens wel af of we daarom heel lang moeten rouwen; denk aan de ruilverkaveling, de bestrijdingsmiddelen,

de schaalvergroting, de ligboxenstallen en de voedersilo's. Waar de landbouw verdwijnt, doen zich in ieder geval kansen voor om het landschap te herstellen van de aanslag die de landbouw daarop de afgelopen decennia heeft uitgevoerd.

Trouw 14 januari 2006

EEN NIEUWE OPGAVE VOOR ONZE INGENIEURS

Het leek even allemaal zo goed geregeld met het water. Nederland heeft een lange historie van dijkdoorbraken én van heldhaftige pogingen om het water te weerstaan. Na de afschuwelijke ramp van 1953 moest de strijd definitief in het voordeel van de mens worden beslist. De Deltawerken waren in meerdere opzichten een sluitstuk. De laatste zeearmen werden gedicht en Nederland leek definitief veilig. Maar hoe veilig kun je zijn in een land dat voor de helft onder de zeespiegel ligt? Een zeespiegel die snel stijgt als gevolg van klimaatveranderingen. | En er is meer aan de hand: het eeuwenoude beleid van dijken graven en polders leegpompen moet worden bijgesteld. Er is een fundamenteel andere aanpak nodig. Om te beginnen moeten we de gedachte loslaten dat alle risico's zijn uit te bannen. Het huidige beleid gaat nog uit van een overstromingsrisico van eens in de 10.000 jaar, maar in werkelijkheid blijkt de overstromingskans vele malen groter. De dijk kan wel hoog genoeg zijn, maar als het onderhoud faalt, neemt de afweerkracht snel af. Sluisdeuren kunnen sterk genoeg zijn om het water te weerstaan, maar als ze niet op tijd (kunnen) worden gesloten, is het overstromingsrisico een stuk groter. Als we deze 'faalmechanismen' meenemen in onze berekeningen, dan is de kans op een overstroming aan de kust veel groter dan de beloofde eens in de 10.000 jaar en bij de grote rivieren vele malen groter dan de beloofde eens in de 1.250 jaar. Het is nu eenmaal beter je voor te bereiden op risico's dan te denken dat ze zijn uit te sluiten. | Ten tweede zullen we de strijd met het water niet meer winnen door het verder verhogen van dijken en het wegpompen van water, zoals we eeuwenlang hebben gedaan. Simpel gezegd maakten we geleidelijk een einde aan de delta die Nederland ooit was. Het water stroomde vroeger door tal van kreken en rivieren naar de zee. In de delta vermengde het rivierwater zich met het zeewater in brede zeearmen. Overstromingen waren daarbij vanzelfsprekend. Tegenwoordig stroomt nagenoeg al het water van Rijn en Maas door de Nieuwe Waterweg – een kanaal – naar de zee. Beken en rivieren zijn veelal gekanaliseerd, opdat het water zo snel mogelijk kan worden afgevoerd. Het waterpeil in de polders is eeuwenlang naar beneden bijgesteld. We hebben ons letterlijk verschanst achter de dijken en het water zoveel mogelijk uit onze omgeving geweerd. | Aan die ontwikkeling moest eens een einde komen. Door water weg

te blijven pompen klinkt het land in, zodat we gaandeweg steeds verder onder zeeniveau zijn verdwenen. Daarmee kun je niet onbeperkt doorgaan, zeker niet als de zeespiegel tegelijkertijd stijgt. De overheid heeft daarvoor oog, zij het schoorvoetend. Er worden plannen ontwikkeld om de rivieren weer meer ruimte te geven. Beekjes die enkele decennia geleden gekanaliseerd zijn, worden in oude staat teruggebracht. Een deel van de Westerschelde wordt teruggegeven aan de zee en ook elders in Zeeland wordt voorzichtig geëxperimenteerd met het opnieuw binnenlaten van het zeewater. De kustverdediging neemt een andere gestalte aan. Veel meer wordt ingespeeld op het 'gedrag' van de zee. Soms is het beter die zee meer ruimte te geven, in plaats van de kracht van het water te willen breken. Het scheppen van nieuwe eilanden voor de kust zou wel eens veiliger kunnen zijn dan het verder verhogen van duinen en dijken. | Ten derde vraagt ook het milieu om een andere aanpak; zie de milieuproblemen die het resultaat zijn van het beleid uit het verleden. Het afsluiten van de Zeeuwse stromen heeft tot ernstige milieuvuiling geleid, het Ketelmeer heeft al een grote schoonmaakactie moeten ondergaan om überhaupt leefbaar te blijven, en de polders liggen op sommige plaatsen inmiddels zo laag dat verzilting in de zomer onvermijdelijk is. Het kanaliseren van beken en rivieren heeft veel landschappelijk schoon gekost. Een omslag ten gunste van milieu en natuur is gewenst. In dat verband heeft Staatsbosbeheer, dat over veel meer gaat dan bos, onlangs een interessante visie gepubliceerd voor het rivierenlandschap, onder de titel 'Lonkend rivierenland'. Staatsbosbeheer stelt voor om de Biesbosch in oppervlakte tweemaal te vergroten, om omvangrijke nieuwe rivierarmen aan te leggen bij Rijn, Waal en IJssel (ook ten behoeve van de veiligheid van steden als Zutphen en Deventer), om de uiterwaarden overal aanzienlijk breder te maken en om ervoor te zorgen dat het water veel langer wordt vastgehouden op de plaats waar het valt. Op die manier kan niet alleen de veiligheid op een natuurlijke wijze worden vergroot, maar kan ook het voor Nederland kenmerkende landschap worden behouden en hersteld. | De klimaatverandering en de stijging van de zeespiegel vragen dus niet om meer van hetzelfde. De strijd tegen het water moet een heel ander karakter krijgen. Gelukkig is een voorzichtige omslag in het beleid momenteel zichtbaar. Het water krijgt langzaam weer wat ruimte, waardoor de bedreiging beter kan worden afgewend. De natuur profiteert daarvan soms al opvallend. Maar het is nog mondjesmaat. Het is ook nog vaak te onuitgesproken. Waarom zegt het kabinet niet gewoon dat het voortaan het water meer de ruimte zal geven en de natuur waar mogelijk zal herstellen?

ZEELAND ALS ESTUARium

In de zomer van 1959 stond ik, als vele andere Nederlandse kinderen, met een schepje aan het strand. Toch was de plek bijzonder. Op enige afstand waren de werkzaamheden voor het aanleggen van de Veerse Dam in volle gang. Ik was erdoor gebiologeerd en kan me goed herinneren nog heel wat spreekbeurten op school aan de Deltawerken te hebben gewijd. Ongetwijfeld zal de toon optimistisch, zo niet euforisch, zijn geweest: hier werd iets heel groots verricht. Nederland zou de zee definitief een lesje leren. | Tegenwoordig sta ik in het weekend regelmatig met vrouw en hond aan het Volkerak. Een bord verbiedt ons te zwemmen: 'Levensgevaarlijk'. De blauwalg, die het water overigens vooral poepgroen kleurt, heeft zijn intrede weer gedaan. Het Volkerak is een voormalige zeearm. Hier hoort de rivier richting zee te stromen. Het water staat echter stil. De Brabantse landbouw doet vervolgens effectief zijn werk: nitraten worden niet meer weggespoeld en verpesten het milieu. | Wat is er gebeurd? De oorspronkelijke Zeeuwse delta was een echt estuarium, met een getijdenbeweging en een natuurlijke overgang van zoet en zout water. Het tussengebied met brak water kende een boeiende flora en fauna. Met de Deltawerken zou niet alleen aan de getijdenbeweging voor een belangrijk deel een einde komen, maar ook aan dat vervloeiën van zoet en zout. Het belangrijkste rivierwater zou bij laag water bij de Haringvlietsluizen worden geloosd en het zoute water zou door diezelfde sluisen worden gekeerd. Bij de Oosterschelde gebeurde uiteindelijk het tegenovergestelde. Dankzij het protest van de natuurbeweging bleef de Oosterschelde grotendeels open. Aan de achterzijde moesten de Krammerdam en de Philipsdam ervoor zorgen dat het sterk vervuilde rivierwater het nieuwe natuurgebied dat zo ontstond, niet zou kunnen bereiken. Haringvliet en Oosterschelde bleven stromen, zonder dat zoet en zout water elkaar nog konden bereiken. Wat dat betreft, is de situatie in het Volkerak echt desastreus: de zaak ging aan twee kanten op slot, met de blauwalg tot gevolg. | Het wordt hoog tijd dat zoet en zout water in deze zeearmen weer gaan samenvloeien. Gelukkig beseft de regering dat de Deltawerken niet alleen maar veiligheid hebben gebracht, maar ook veel ecologische schade hebben aangericht. Het Veerse Meer en de Grevelingen hebben inmiddels alweer een inlaat van zout water. Maar dat is niet genoeg. De Oosterschelde moet opnieuw worden gevoed door (het weer schone) rivierwater. Het Haringvliet moet opnieuw worden geopend voor zout zee-water en het Volkerak moet weer naar twee kanten open worden gemaakt. | Er zijn genoeg plannen, maar de uitvoering gaat traag. De landbouw is bang voor verzilting van de grond, waar het zoute

water nota bene nog maar net is verdwenen! En de provincie Zeeland was – terecht – bang voor een aantasting van de veiligheid die pas sinds kort is bereikt. Het was Thijs Kramer, de onlangs bij een ongeluk in China omgekomen gedeputeerde van Zeeland, die voor het eerst in staat was om de Zeeuwen te laten zien dat ook ecologische rampen moeten worden bestreden. Laten we hem postuum eren door de plannen om van Zeeland weer een estuarium te maken met spoed ter hand te nemen.

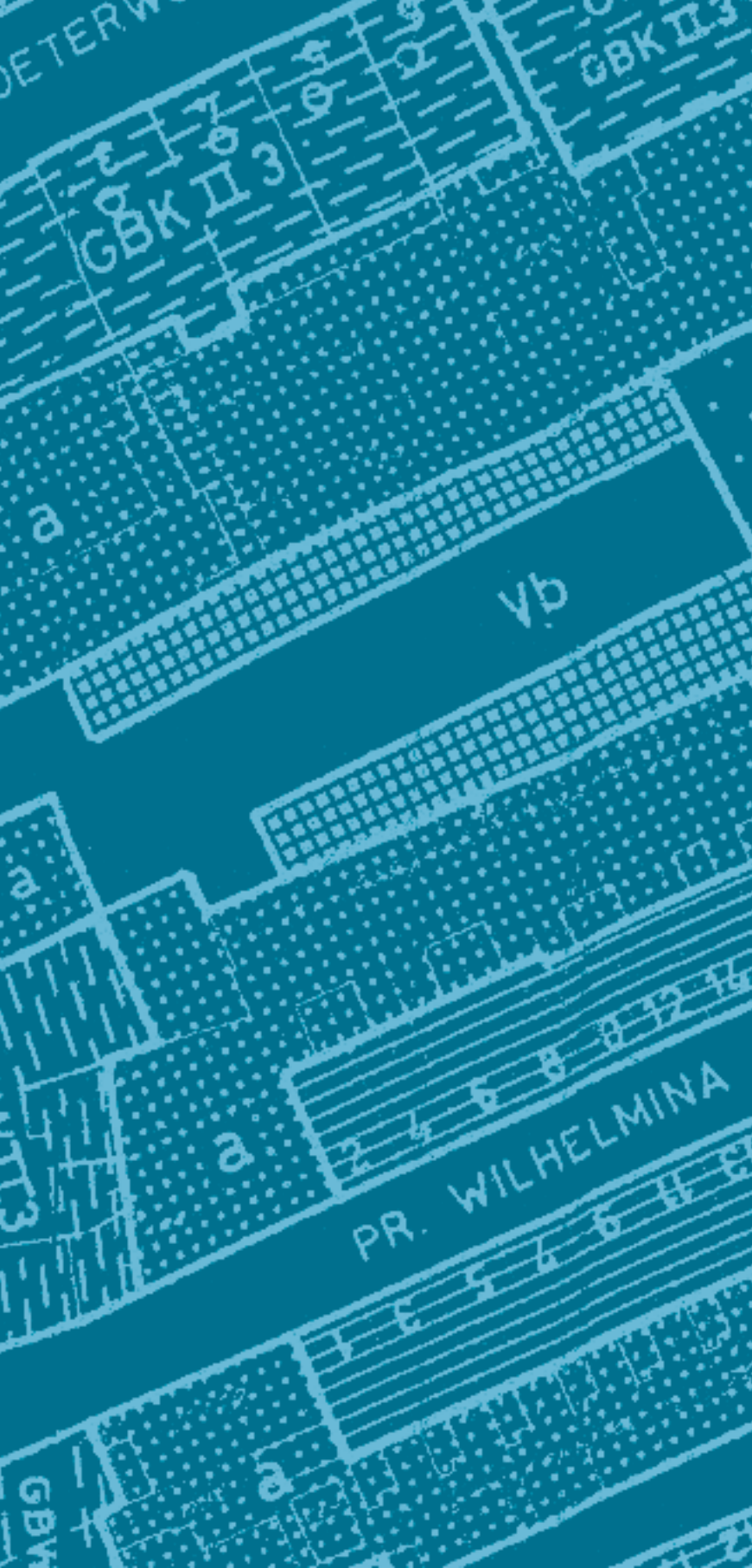
HET SPOOK VAN DE BEVOLKINGSKRIMP

Het spook van de bevolkingskrimp waart door Den Haag. De overbezorgde ambtenaar meent dat Nederland voor enorme opgaven staat vanwege het dalende inwonertal. De optimistische ambtenaar meent dat door de krimp van de bevolking veel maatschappelijke problemen vanzelf zullen oplossen. Ik wil beide gedachten graag nuanceren. | De deskundigen zijn het erover eens: die krimp die komt er. Niet meteen op nationale schaal. Volgens het CBS telt Nederland in 2050 meer inwoners dan op dit moment. Wel op regionale schaal. Een aanwas op nationale schaal kan gepaard gaan met regionale krimp. Op dit moment zien we al dat de bevolking in Groningen afneemt. Voor 2025 zullen ook Limburg en Zeeland krimpen. | Hoe erg is die regionale krimp? Zal er sprake zijn van woningleegstand? Dat is niet vanzelfsprekend. De vraag naar woningen hangt niet af van de ontwikkeling van het inwonertal maar juist van de ontwikkeling van het aantal huishoudens. En dat aantal huishoudens heeft eerder de neiging om te blijven groeien. Gezinnen worden kleiner en het aantal alleenstaanden neemt verder toe. De kans op leegstand is dus veel kleiner dan de regionale krimp van de bevolking op het eerste gezicht doet vermoeden. We mogen aannemen dat de woningmarkt geleidelijk zal ontspannen, maar nieuwbouw zal nodig blijven omdat stijgende welvaart de kwalitatieve vraag naar woningen zal veranderen. Nee, de projectontwikkelaars hoeven zich geen zorgen te maken. | Hoe erg is het voor de regionale economie als het inwoneraantal daalt? Zullen bedrijven wegtrekken als er minder arbeidskrachten zijn of trekt een tekort aan arbeidskrachten juist nieuwe mensen uit andere regio's aan? De wetenschap geeft niet zonder meer een antwoord op die vraag. We weten wel dat economische groei bovenal wordt bepaald door een stijging van de arbeidsproductiviteit en door een verbetering van de participatiegraad. Het regionale product kan dus wel kleiner worden omdat het aantal arbeidskrachten in de regio daalt, maar daarmee hoeft het gemiddelde inkomen in de regio nog helemaal niet te dalen. | Hoe gunstig is het voor de mobiliteit

wanneer het aantal inwoners daalt? We weten dat de groei van de mobiliteit voor 85 procent wordt veroorzaakt door de economische groei en slechts voor 15 procent door de bevolkingsgroei. Minder inwoners kunnen dus heel goed samengaan met een hogere mobiliteit. Eenzelfde redenering geldt voor de milieubelasting. De milieubelasting wordt in belangrijke mate bepaald door de welvaart en de technologische mogelijkheden. Er zal dus veel technologische vernieuwing aan te pas moeten komen om de milieubelasting te verlagen, ook bij een dalend inwonertal.

| Een laatste vraag: hoe nadelig is het voor de lokale voorzieningen wanneer het aantal inwoners van een gemeente daalt? In de laatste decennia is het aantal bankfilialen en postkantoren op het platteland snel afgenomen, ook in groeiende gemeenten. Dit is niet alleen een kwestie van efficiëntie. We hebben immers bijna allemaal een auto om elders boodschappen te doen, we hebben bijna allemaal internet om thuis te bankieren. Schaalvergroting is de trend en daarop heeft groei of krimp van de bevolking weinig invloed. Bevolkingsgroei kan de afname van het aantal voorzieningen op het platteland hoogstens vertragen. | Sommige regio's zullen in de komende decennia krimpen. De ruimtelijke gevolgen van deze krimp zullen echter relatief beperkt zijn. Veel maatschappelijke problemen hangen slechts zijdelings samen met de ontwikkeling van het inwonertal. Een eventuele bevolkingskrimp is dan ook nauwelijks een reden voor zorg. Tegelijkertijd mogen we ons ook niet rijk rekenen. Een krimp van de bevolking zal geen oplossing bieden voor persistente problemen zoals de belasting van het milieu en de mobiliteit.

De bestuurlijke werkelijkheid geeft weinig houvast



NATIONALE LANDSCHAPPEN: CENTRALE STURING EN LOKALE VRIJHEDEN

Nederland kent Nationale Landschappen, maar het lukt niet of nauwelijks om ze te beschermen. Het gaat zelfs zover dat we ze ook niet meer willen beschermen. In de *Nota Ruimte* staat dat ontwikkelingen binnen de Nationale Landschappen mogen plaatsvinden, mits de landschappelijke waarden behouden blijven. In jargon spreken we tegenwoordig dus over 'ja, mits'. Vroeger spraken we nog over 'nee, tenzij'. | Een buitenstaander vraagt zich misschien af waarom het rijk niet gewoon verbiedt dat er wordt gebouwd in die Nationale Landschappen; landschappen die die titel dragen omdat hun schoonheid van nationaal belang wordt geacht. Waarom is er niet gewoon 'centrale sturing', waaraan gemeenten zich hebben te conformeren? Ik zou het graag wensen. | De bestuurlijke praktijk is helaas wat ingewikkelder. Het binnenlands bestuur wordt in de moderne bestuurskunde wel beschreven als een netwerk van 'onderling afhankelijke partijen'. Het rijk kan gemeenten wel verplichten een bepaald beleid te voeren, maar de gemeenten hebben voldoende 'machtsbronnen' om die 'centrale sturing' te frustreren. Zo kennen ze de lokale omstandigheden vanzelfsprekend veel beter dan het rijk, dat voor het succes van zijn beleid onvermijdelijk afhankelijk is van die lokale kennis. Bovendien kunnen de gemeenten heel goed gebruik maken van de verdeeldheid op rijksniveau. De departementen voeren immers niet allemaal hetzelfde beleid. Als vROM een Nationaal Landschap (zeg: het Groene Hart) wil beschermen, is er op EZ altijd wel steun om een bedrijventerreintje los te kunnen zetten; een voorbeeld om de 'nuanceverschillen' in Den Haag enigszins te chargeren. | Wat stelt het rijk daar tegenover? Wetten en geld: het rijk stelt nationale wetten vast waarnaar gemeenten zich moeten schikken en het rijk heeft bovendien veel geld te verdelen. Toch is dat volgens de gangbare bestuurskundige theorie niet voldoende om je wil op te leggen aan het lokaal bestuur. Het rijk doet er dan ook goed aan om voorzichtig te opereren. Met goed proces- en netwerkmanagement zal de rijksoverheid moeten proberen nog iets van haar doelstellingen te bereiken. Vandaar dat in ons land Nationale Landschappen gebieden zijn die zich verder mogen ontwikkelen; inderdaad, mits... | Toch is het boeiend om dan eens over de grens te kijken. In een recente studie van het Ruimtelijk Planbureau⁸ is de bescherming van natuurgebieden in Engeland en Denemarken onder de loep genomen. Van dit soort internationale vergelijkingen kun je altijd veel leren, met name over je eigen land. Zo blijkt die centrale sturing in Denemarken en Engeland ten aanzien van Nationale Landschappen wel heel effectief te zijn. De schoonheid van een gebied als het Peak District in de buurt van Manchester wordt al jaren niet

meer aangetast, en dat geldt zelfs voor de overgangsgebieden tussen Manchester en dit Nationale Landschap. Dat is niet alleen een zegen voor Engeland, maar ook uitermate interessant voor Nederland. Waarom lukt die centrale sturing in Engeland (en in Denemarken) wel en in Nederland niet? Waarom lukt het Italië (*sic*) om Toscane onaangestast te houden? Hebben de gemeenten in die landen geen macht en geen machtsbronnen waarvan het rijk afhankelijk is? | Het lijkt me goed om twee conclusies te trekken. Ten eerste: onze bestuurlijke cultuur is een echte overlegcultuur waarin tegen bijna elk besluit wel ergens bezwaar kan worden gemaakt. Ten tweede: we zouden gewoon ook meer lef moeten hebben en al die 'wederzijdse afhankelijkheden' gewoon een beetje moeten indammen. De nieuwe wet op de ruimtelijke ordening geeft de minister de mogelijkheid om zelf bestemmingsplannen vast te stellen, bijvoorbeeld voor kwetsbare gebieden. Dat lijkt me een goed begin. Laten we ook niet te veel gaan geloven in de onmacht van het rijk.

Cobouw 6 april 2006

WONINGEN WORDEN NIET OP TEKENTAFELS GEBOUWD

De minister wil veel huren vrijgeven, de Kamer meent dat eerst meer woningen moeten worden gebouwd. Met die eis raakt de Kamer een gevoelig punt. De woningproductie loopt namelijk achter bij de doelstellingen en zal aanzienlijk moeten versnellen, willen de gestelde doelen voor 2010 worden gehaald. Overigens is het hoopvol dat zich de laatste jaren een zekere versnelling van de woningproductie heeft voorgedaan. Maar waaraan is die achterlopende woningproductie te wijten? Het is belangrijk dat te weten. En ervan te leren. | Natuurlijk: de economie zat de laatste jaren tegen, en de projectontwikkelaars moesten hun plannen bijstellen en minder dure woningen produceren. Dat heeft tijd gekost. Maar wie de bouw van nieuwe woningen analyseert, moet vooral constateren dat de doelstellingen niet zijn gehaald door de institutionele veranderingen die de overheid vanaf het begin van de jaren negentig van de vorige eeuw zelf heeft doorgevoerd. Door deze veranderingen hebben bijna alle partijen een nieuwe rol gekregen. Het rijk trok zich grotendeels uit de woningbouw terug. De woningcorporaties werden 'maatschappelijk ondernemer'. De positie van de projectontwikkelaars werd dominant. En de gemeente ten slotte kreeg de regie. Met name op de grote bouwlocaties rondom de grote steden duurde het lang voordat alle partijen aan hun nieuwe rol en aan elkaar waren gewend: wat wordt van wie verwacht en wie gaat over welk probleem? Nu dat langzaam duidelijk wordt, komt de woningproductie recentelijk zichtbaar op gang. | We hebben

hier te maken met twee problemen die we ook op veel andere beleidsterreinen tegenkomen. Ten eerste denkt de wetgever op een tekentafel de nieuwe verhoudingen tussen alle partijen te kunnen uittekenen. Met name de vraag wie door wie zal worden geprikkeld, is vooraf exact uitgetekend. Ten tweede denken beleidsmakers vaak dat met het vaststellen van de wet de nieuwe verhoudingen direct realiteit zijn. | De werkelijkheid is weerbarstiger. Ten eerste gedragen mensen en organisaties zich niet volgens de tekentafelmodellen van de overheid. Ze bepalen zelf door wie of wat ze worden geprikkeld, gestimuleerd dan wel geïnspireerd. Daarnaast moeten ze rekening houden met omstandigheden die de overheid in haar modellen over het hoofd heeft gezien; denk aan het simpele feit dat de projectontwikkelaars de grond vaak al in hun bezit hadden voordat de gemeente plannen begon te maken. Ten tweede vergt het tijd voordat alle betrokkenen op de nieuwe wettelijke verhoudingen zijn ingespeeld. Ze moeten hun eigen positie bepalen en bezien of hun verwachtingen ten aanzien van de partners ook werkelijkheid worden. Dan spreek ik nog niet over praktische zaken als het leren kennen van het nieuwe netwerk waarin men terechtkomt. Kortom: het vergt tijd om een nieuwe 'beleidspraktijk' te ontwikkelen. | Die tijd wordt de betrokken partijen veelal niet geboden. Den Haag heeft de neiging veel overhoop te halen en vervolgens al na één jaar teleurgesteld te zijn over het resultaat. Een resultaat waarover diezelfde politici hoge verwachtingen hadden gewekt. Denk aan de discussie over de arbeidsongeschiktheidswetgeving. De WAO moest alweer op de schop toen net de eerste positieve resultaten van de vorige operatie zichtbaar werden. Denk ook aan alle privatiseringen die niet alleen onvoldoende uit de verf komen omdat de mens meer is dan de veronderstelde *homo economicus*, maar ook omdat de betrokkenen niet de tijd krijgen om eens rustig een nieuwe praktijk te ontwikkelen. | Ik zou zeggen: geef het eens de tijd! Wie zich zorgen maakt over de achterblijvende woningproductie, moet de verhoudingen tussen alle betrokken partijen voorlopig laten zoals ze zijn. Gewoon meehelpen dat vergunningen sneller worden afgegeven en geld eerder over de brug komt, kan al heel belangrijk zijn. Hoe groots en meeslepend stelselwijzigingen ook mogen zijn, het is beter om eerst maar eens de bestaande verhoudingen een echte kans te geven.

Ruimte in Debat 2004 nr. 4

EUROBRAAFHEID IS NET ZO FUNEST ALS EUROSCEPSIS

Formeel kent Europa geen ruimtelijk beleid. Er worden in Brussel geen ruimtelijke plannen getekend, en de EU grijpt niet in als het gaat om het ruimtelijk beleid van de lidstaten. Niettemin heeft het

sectorale EU-beleid grote ruimtelijke gevolgen. Het Nederlandse landschap is bijvoorbeeld ingrijpend veranderd door de schaalvergroting in de landbouw, die door Brussel werd gestimuleerd. De ruimtelijke gevolgen zullen overigens nog groter zijn als Europa haar handen geleidelijk van de landbouw aftrekt. Ook de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen en de Kaderrichtlijn Water beperken de ruimtelijke ontwikkeling. Het is niet uitgesloten dat de laatste ertoe bijdraagt dat op termijn de helft van de Nederlandse landbouw moet verdwijnen, vooral in de veenweidegebieden. | Moeten we dan werkelijk accepteren wat in Brussel wordt besloten? Het valt niet te ontkennen dat de Euro-sceptis momenteel breed wordt gedeeld. Velen willen niet vanuit een onvoldoende democratisch Brussel worden bestuurd. Hoezeer ik die gevoelens soms kan begrijpen, ik deel ze principieel niet. Europa biedt immers prachtige kansen. De Unie verbindt culturen die al eeuwenlang op elkaar betrokken zijn, en belangrijker: zij symboliseert het definitieve einde van oorlogszuchtige neigingen. | Laten we echter ook niet vervallen in die andere houding die je in Nederland vaak tegenkomt: voorstander van de EU zijn omdat het nu eenmaal zo hoort. Ik zou dat 'eurobraafheid' willen noemen. Eurobraafheid is net zozeer een gebrek aan interesse voor Europa als Euro-sceptis. Nee, we moeten echt internationaal denken en de kansen grijpen die Europa ons biedt. Tegelijkertijd zouden we ook kritischer moeten zijn op hetgeen in Brussel wordt bedacht. Kritiek, niet uit sceptis maar uit interesse; dat is wat Europa verdient. | Het is daarom zaak het Europees beleid strikter te bezien in het licht van het streven naar subsidiariteit: waar geen supranationale belangen in het geding zijn, beslissen de lidstaten zelf. Waarom zou Europa ons bijvoorbeeld eisen opleggen voor de lokale luchtkwaliteit middels de Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit? Is dat niet iets wat de lidstaten bij uitstek zelf moeten uitmaken? Zo zouden we ook vaker moeten protesteren tegen het te uniforme beleid van Europa. In een dichtbevolkt land als Nederland pakt dat immers anders uit dan op het uitstervende platteland van Frankrijk of Spanje. | Interesse voor Europa betekent meer dan aandacht voor Brussel; het impliceert vooral aandacht voor de internationale context. Wordt het in internationaal perspectief bijvoorbeeld niet hoog tijd dat de havens van Antwerpen en Rotterdam nauw gaan samenwerken in plaats van elkaar stiekem en openlijk te blijven beconcurreren? En moet de discussie over de luchthaven Schiphol niet snel in Europees perspectief worden gevoerd, nu Brussel op korte termijn de *open skies*verdragen van de nationale staten zal overnemen? Het zijn vragen waarover ik zo weinig hoor. | Ik houd hier geen pleidooi voor Antwerpen of tegen de Nitraatrichtlijn. Ik pleit wél voor een politiek die zich interesseert voor Europa

en die vanuit die interesse kritisch is en tegelijkertijd veel meer aandacht heeft voor de Europese context van het beleid. Dat vraagt een andere manier van denken in het ruimtelijk beleid: niet langer vanuit de Europese restricties die aan het einde van het traject worden ondervonden, maar juist met de Europese context als uitgangspunt.

Cobouw 30 juni 2005

GRONDMARKT

Zonder overheid geen markt. Een markt functioneert in de regel niet zomaar. Elke markt heeft een marktmeester nodig: een partij die erop toeziet dat vragers en aanbieders zich aan de spelregels houden. De overheid heeft vaak de rol van marktmeester. Er is dus een goede reden voor de overheid om zich met de markt te bemoeien. | Maar te veel bemoeienis door de overheid is ook niet goed. De grondmarkt geeft daarvan sprekende voorbeelden. We zien hier een overheid die niet één, maar wel drie rollen vervult. De overheid is op de grondmarkt niet alleen marktmeester, zij bepaalt bovendien de bestemming van de grond en is vaak ook nog marktspeler: zij koopt en verkoopt grond. Allemaal met goede bedoelingen, maar het effect is niet zelden het tegenovergestelde van wat ermee wordt beoogd. Een recente studie van het RPB laat dit mooi zien⁹. | Zo geeft de overheid aan grond niet alleen een vaste, maar vaak ook een nieuwe bestemming. Dat maakt het interessant om met de grond te gaan speculeren. Alleen al omdat de grond in de toekomst wel eens voor nieuwbouw kan worden bestemd, is de landbouwgrond in Centraal-Nederland momenteel tweemaal zo duur als de agrarische gebruikswaarde. Ook in de perifere delen van het land neemt de prijs van landbouwgrond snel toe, onder druk van boeren die hun grond in Centraal-Nederland voor een mooie prijs hebben verkocht. | De overheid heeft goede bedoelingen met het bestemmen van grond. Toch snijdt zij daarmee niet zelden zichzelf in de vingers. Andere goede bedoelingen van diezelfde overheid worden erdoor gefrustreerd. Omdat agrarische grond duur is, hebben nieuwkomers in de landbouwsector het extra zwaar. De hoge grondprijzen maken woningbouw extra duur en wat te denken van de hoge grondprijzen die de overheid ook zelf moet betalen voor het realiseren van natuur- en recreatiegebieden? Misschien moeten we de conclusie trekken dat het bestemmen van grond door de overheid te stringente vormen heeft aangenomen. Nu de overheid in haar derde rol: de overheid als marktspeler. Bij nieuwbouw van woningen treedt de overheid vaak op als marktspeler, zij het in concurrentie met private partijen. Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen is van die concurrentie zelfs geen sprake

meer. Gemeenten zijn in de regel zo bang dat bedrijven hun keuze op een andere gemeente laten vallen, dat zij ver onder de kostprijs eigen grond aanbieden. De ruimtelijke gevolgen zijn inmiddels overal zichtbaar. Waar de overheid bij nieuwbouw van woningen zo zuinig is met ruimte, kan het bij de bedrijventerreinen niet op. Van de elders bepleite functiemenging (bijvoorbeeld wonen én werken op dezelfde plek) is bij de goedkope bedrijventerreinen geen sprake. Functiescheiding leidt op haar beurt tot een toename van mobiliteit. En omdat de grond zo goedkoop is, zijn bedrijven veel minder geneigd te investeren in het onderhoud van het eigen pand en het bedrijventerrein als geheel. Veel erger: het permanente aanbod van goedkope grond stimuleert bedrijven om na verloop van tijd te verhuizen naar een nog nieuwer bedrijventerrein. Het oude terrein blijft onbemind achter en het is aan de overheid om (met veel geld) voor een nieuwe bestemming te zorgen. | Het is goed voor te stellen dat een gemeentelijke overheid zelf grondposities wil verwerven. Het bezit van de grond geeft een grotere grip op de ruimtelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd laat de ontwikkeling van bedrijventerreinen zien welke averechtse effecten het optreden van de overheid als marktspeler met zich mee brengt. Het is een wel heel sterk argument om de overheid te verzoeken het kopen en verkopen van grond voortaan aan private partijen over te laten. Immers: hoe zou de politiek oordelen als private partijen zo met bedrijventerreinen morsen?

Cobouw 27 januari 2005

GROTE PROJECTEN IN DE DOOLHOF VAN HET BESTUURLIJK NETWERK

Het klonk als een wanhopig slotoffensief, het interview met Hans Alders in *De Volkskrant* begin vorige week. De Commissaris van de Koningin in de provincie Groningen deed een weinig subtiele poging om de magneetweefbaan naar het Noorden alsnog te redden. Met het verschijnen van het rapport van de commissie-Duivesteijn¹⁰ leek immers alle politieke steun voor dat project plotseling weg te vallen. De commissie was weinig vleiend over de plannen van een Zuiderzeelijn, de beoogde magneetweefbaan naar het Noorden. Ze kwam tot dat standpunt mede op basis van een heldere analyse van de ontstaansgeschiedenis van de HSL naar het Zuiden en van de Betuwelijn. | De reactie van Alders was extra interessant, omdat ze zo illustratief is voor het gedoe rondom grote infrastructurele projecten. De commissie-Duivesteijn had zich geen beter bewijs van haar analyse kunnen wensen. Ten eerste was het argument van Alders dat er al zoveel studies waren verschenen die het belang van de Zuiderzeelijn

onderschreven, dat een nieuwe discussie in feite zinloos was. Hij vergat daarbij echter te melden dat nagenoeg al die studies, en zeker de betrouwbaarste, aangeven dat de maatschappelijke kosten van deze nieuwe spoorlijn de maatschappelijke baten (verre) overstijgen. Inderdaad: het lijkt soms vreemd dat we nog over deze spoorlijn discussiëren! Ten tweede meldde Alders, geheel in tegenspraak met de eerste opmerking, dat het Centraal Planbureau nog nooit een positief advies heeft uitgebracht over enig infrastructureel project. Een constatering die niet alleen onjuist is maar bovendien geen reden vormt om goede adviezen te negeren. Ten derde vernamen we nogmaals hoeveel behoefte de economie van het Noorden aan deze spoorlijn heeft. Dit terwijl onderzoek aangeeft dat het effect gering zal zijn en dat er op nationale schaal geen sprake is van welvaartsstijging, maar hoogstens van een geringe herverdeling van de welvaart. En tot slot had het kabinet de Zuiderzeelijn al beloofd! | In het indrukwekkende rapport van de commissie-Duivesteijn kunnen we het in veel wetenschappelijker en deftiger termen allemaal teruglezen: dit soort omvangrijke projecten hebben een grote complexiteit, niet alleen in technisch opzicht, maar met name in maatschappelijk opzicht. Die complexiteit leidt ertoe dat veel partijen – inclusief alle verschillende onderdelen van de overheid en de verschillende politieke partijen in de Kamer – niet alleen een mening hebben, maar ook daadwerkelijk bij het project betrokken zijn. Zij vormen als het ware een netwerk van partijen die van elkaar afhankelijk zijn (geworden). Al is de overheid in dit netwerk wel een dominante partij, het is in de regel nog maar moeilijk vast te stellen wie werkelijk de leiding heeft. Bovendien is het netwerk erg dynamisch: onderlinge verhoudingen wisselen in de loop der tijd en dat geldt al evenzeer voor de doelstellingen die de verschillende partijen met het project nastreven. Kennis speelt daarbij geen objectiverende en neutraliserende rol. Nee, iedereen gebruikt de aanwezige kennis voor zover die hem uitkomt. Zie Alders, zie de informatievoorziening over dit soort projecten aan de Kamer en zie de betogen van de individuele Kamerleden. | Het stemt tevreden dat de commissie-Duivesteijn dit alles heeft willen opschrijven. Het mag duidelijk zijn dat de commissie daarbij ook harde noten kraakt over het optreden van de Kamer. Dat is eerlijk en verfrissend. Maar tegelijkertijd roept het rapport de vraag op hoe dit soort procedures beter kunnen. Niet alleen zijn bij grote projecten te veel partijen van elkaar afhankelijk – zeg: aan elkaar uitgeleverd –, de Kamer is ook onvoldoende in staat om politieke sturing te geven en achteraf de uitvoering van de genomen besluiten te controleren. Het is tegen die achtergrond zeker zinvol om uit te spreken dat het voortaan anders moet; het is de vraag of het voortaan ook anders zal gaan. De commissie-

Duivesteijn geeft aan dat de Kamer voortaan veel eerder een heldere lijn moet uitzetten, met name om afwijkingen van die lijn sneller te kunnen herkennen. Maar willen alle Kamerleden wel een heldere lijn om afwijkingen daarvan snel te kunnen herkennen, bijvoorbeeld als de geloofwaardigheid van de eigen minister in het geding is? Simpel gezegd: kun je structurele problemen met één dringend advies definitief veranderen? De reactie van Korf, oud-projectleider van de HSL, in Cobouw getuigt daarvan. Korf zegt terecht dat nut- en noodzaakdiscussies altijd blijven spelen, ook als de Kamer van de nut en de noodzaak van het project is overtuigd. Er zijn immers altijd weer andere partijen die goede argumenten denken te hebben waarom het project geen doorgang moet vinden. | Laat ik niet te somber zijn. Ook structurele problemen kunnen en moeten worden aangepakt. Juist in dat kader is het zo belangrijk dat een goede analyse van het probleem voorligt, als eerste stap naar een oplossing. Zoals het stopzetten van de plannen voor de Zuiderzeelijn op zich al een prachtig resultaat van de commissie zou zijn. Toch bekruipt me ook een andere vraag: leidt het door de commissie-Duivesteijn voorgestelde toetsingskader er vooral toe dat in de toekomst eerder een halt wordt toegeroepen aan politiek broddelwerk, met hoge maatschappelijke kosten en onzekere maatschappelijke baten zoals Betuwelijnen en Zuiderzeelijnen tot gevolg? Of moeten we haar analyse zo serieus nemen dat werkelijk grote projecten in de toekomst niet meer mogelijk zijn, omdat politiek broddelwerk een bijna onvermijdelijk gevolg is van een complexe maatschappelijke omgeving?

Cobouw 25 augustus 2005

KLEINE STAPJES

Het volgende citaat kwam me onlangs onder ogen: 'De beleidskaders zijn onvoldoende helder en voorspelbaar [...]. Elke beslissing wordt daarmee een politieke beslissing, waarover telkens nieuwe gepolariseerde discussies losbarsten. De huidige bestuursstructuur is niet slagvaardig en niet transparant; beleid en bestuur dragen daarmee bij aan de stagnatie in plaats van aan oplossingen. Veel spelers hebben hindermacht, vrijwel niemand heeft doorzettingsmacht. [...] Feitelijk gevolg is een defensief beleid en beheer.' | Het zou een leuke tentamenvraag zijn voor mijn studenten bestuurskunde: 'Geef aan naar welk beleidsterrein hier wordt verwezen, en motiveer uw antwoord.' Zou het de studenten helpen als ze weten dat het citaat wordt gevolgd door het advies om eerst heldere beleidskaders te schetsen en daarna verantwoordelijkheden helder af te bakenen? Of wordt het daardoor

alleen maar erger? Zou het hier gaan om de privatisering van de spoorwegen, de geluidsoverlast rondom Schiphol, de aanleg van IJburg of van de Zuiderzeelijn, de hervorming van de sociale zekerheid, de invoering van een basisverzekering in de gezondheidszorg of om het beleid van het kabinet-Balkenende in zijn totaliteit? Het lijkt een onmogelijke opgave, maar is dat niet. Alle antwoorden zijn immers goed. Dergelijke adviezen worden tegenwoordig voor bijna elk beleidsterrein geschreven. | Het citaat komt van de Waddenzeecommissie van Wim Meijer. Inderdaad, een glimlach valt hier niet te onderdrukken. Want was het niet diezelfde commissie die uiteindelijk een platte uitruil bepleitte tussen de belangen van het milieu en de belangen van de economie? Werd niet voorgesteld om gasboringen in het Wad voortaan toe te staan, op voorwaarde dat het kokkelvissen tegelijkertijd zou worden verboden? Van een nieuw helder beleidskader bleek geen sprake. | Het is de vraag of de commissie dit laatste mag worden verweten. Misschien moet zij wel worden gecompimenteerd met het vinden van een compromis dat voor alle partijen acceptabel was. Misschien is de samenleving wel zo complex en is de tegenstand op elk beleidsterrein zo massief, dat een regering al blij mag zijn met kleine stapjes. | In de bestuurskunde werd een halve eeuw geleden al gesproken over de noodzaak van besluitvorming middels kleine stappen. Deze theorie zet zich af tegen de theorie van de 'rationele planners'. Een rationele planner omschrijft eerst zijn idealen en stelt vervolgens een groots plan vast waarmee die idealen in de komende decennia kunnen worden bereikt. De man van de kleine stappen verzet zich daartegen, omdat hij weet dat de toekomst zich moeilijk laat kennen. Juist omdat de toekomst zo ongewis is, is het beter compromissen te sluiten en vooral kleine stapjes te zetten. | Die oude bestuurskundige theorieën blijken nog grote zeggingskracht te hebben. Politici gaan er prat op rationele planners te zijn, terwijl zij in de praktijk slechts kleine stapjes zetten. Hoe vaak beloven politici niet dat een probleem definitief zal zijn opgelost als een nieuw beleidskader is vastgesteld? Hoeveel nieuwe stelsels en stelselherzieningen worden ons niet in het vooruitzicht gesteld? Uiteindelijk blijkt er van al die nieuwe stelsels en plannen vaak bar weinig terecht te komen. We gaan een beetje gas boren, we gaan Schiphol een beetje laten groeien, we gaan – ondanks alle grote woorden – de wao een beetje aanpassen, we gaan meestal een beetje privatiseren en het idee van een Zuiderzeelijn wordt een beetje opgeborgen. | Dat politici niet verder komen dan kleine stapjes, is overigens helemaal niet erg. De samenleving is – zoals gezegd – te ingewikkeld en de toekomst te ongewis om meer te wensen. Maar waarom beloven politici dan zoveel meer? En waarom moet het eigen falen altijd al op voorhand worden

geweten aan de 'hindermacht' van anderen. Laten we blij zijn dat die hindermacht voorkomt dat allerlei wilde en ondoordachte plannen van politici werkelijkheid worden. En laten we politici vragen eens een tijdje niet meer te suggereren dan ze ooit kunnen waarmaken.

En de burgers, die willen vaak wat anders



Trouw 7 november 2005

DORPS WONEN MET STADSE GENEUGTEN OM DE HOEK

We bouwen niet alleen te weinig woningen, we bouwen ook de verkeerde woningen op de verkeerde plek. Vorige maand vroeg het Ruimtelijk Planbureau al voor de tweede keer binnen twee jaar aandacht voor de discrepantie tussen de woningen die worden gebouwd en de woningen die worden gewenst¹¹. In 2003 becijferde het RPB dat er in kleinere dorpen in de periferie van Nederland een tekort bestaat van ongeveer 100.000 woningen¹². Niet omdat de natuurlijke aanwas van de bevolking daar zo groot is, maar omdat veel mensen uit de steden naar de rust van het buitengebied verlangen. Recent becijferde het RPB de behoefte aan landelijk wonen in de directe nabijheid van stedelijke voorzieningen. Die behoefte blijkt nog veel groter te zijn. Veel mensen zoeken een kleinschalige woonomgeving (in sociologische termen kunnen we spreken over 'dorps') die bovenal groen is, maar toch gelegen in de directe nabijheid van de geneugten van de stad. Ook aan die woningen bestaat een groot tekort, in de orde van grootte van 200.000 woningen. De vraag dringt zich op waar die mismatch tussen het beleid en hetgeen mensen willen, vandaan komt. | Het ruimtelijk beleid van de overheid heeft een prachtige traditie. Na de Tweede Wereldoorlog heeft de overheid ervoor gezorgd dat in hoog tempo niet alleen veel woningen, maar ook fraaie woonwijken zijn gerealiseerd. De tijd van de arbeiderswoningen was voorbij, iedereen had recht op licht, lucht en ruimte. Niet voor niets is het ruimtelijk beleid dan ook te betitelen als een hoogtepunt van de Nederlandse verzorgingsstaat. Maar misschien ligt daar meteen ook het probleem. In de verzorgingsstaat werd vooral voor burgers gedacht en was er voor eigen keuzes veel minder plaats. Een wijziging van het ruimtelijk beleid kon dan ook niet uitblijven. Met name het tweede paarse kabinet baarde opzien met de nota *Mensen, wensen, wonen*, waarin nadrukkelijk werd gepleit voor een beleid dat tegemoet kwam aan de woonwensen van burgers. | Toch blijkt het moeilijk om die gedachte goed vast te houden. In de *Nota Ruimte* van het huidige kabinet zoekt men tevergeefs naar een overzicht van de woonwensen van burgers; en dat terwijl het kabinet op dit punt veel onderzoek laat verrichten. Te vaak kom ik ook nog bestuurders tegen die melden dat ze wel weten wat de gemiddelde burger wil: 'Namelijk met de voordeur aan de Kalverstraat en met de achterdeur op de Veluwe', om één van de vele clichés op dit gebied maar eens te noemen. Ze voegen daar meteen aan toe dat 'dat natuurlijk niet kan'. Inderdaad, vrijheid voor de burger gaat niet goed samen met een paternalistische en regenteske houding. | Daarmee ontken ik niet dat het moeilijk is om de werkelijke woonwensen van burgers te

achterhalen. Velen willen nu eenmaal meer dan het eigen huishoudbokje toelaat. Het is eenvoudiger om aan een onderzoeker te laten weten dat je in een mooie villa in het groen wil wonen dan om een dergelijke villa ook zelf te kopen. Anderszins bepaalt het aanbod de vraag: velen laten hun woonvoorkeuren mede afhangen van de mogelijkheden die de overheid hen biedt. (Het is de reden waarom nog veel mensen zo gelukkig zijn met hun nieuwe Vinex-woning.) Maar waarom zouden we de woonwensen van burgers eigenlijk precies moeten kennen? Om de overheid de juiste woningen te laten plannen? Het zou veel beter zijn als de burgers op een transparante markt zelf hun eigen voorkeuren kunnen nastreven. | Zijn er dan geen argumenten die pleiten voor een ingrijpen van de overheid? Natuurlijk zijn die er. Maar er kan ook beleid worden gevoerd dat burgers niet in hun woonwensen frustreert. | Denk aan het argument dat de steden ernstig zullen verarmen als alle mensen die het kunnen betalen, op het platteland gaan wonen. Maar je moet mensen om die reden niet verplichten om in steden te blijven wonen waar ze liever niet wonen. Je kunt beter de stadsbesturen ertoe aanzetten een beleid te voeren dat wonen in de stad aantrekkelijker maakt. Een stad maak je niet aantrekkelijker door mensen de kans te ontnemen om elders te gaan wonen; een stad maak je aantrekkelijker door goede woningen te bouwen, door de veiligheid te vergroten en door het huisvuil op tijd op te halen. Dat dit kan, is de laatste jaren al bewezen. De uittocht uit de grote steden is al gestopt. Vergeet niet: er blijven voldoende mensen over die liever 'echt stedelijk' wonen dan 'dorps'. | Denk aan het argument dat er zonder overheidsingrijpen onvoldoende woningen zullen worden gebouwd voor mensen met een lager inkomen. Het is over jaren een terecht argument voor overheidsingrijpen. Maar dit betekent niet dat de overheid hoeft te bepalen in wat voor huizen en in welke woonmilieus arme mensen moeten wonen! Het 'landelijke wonen' wordt door veel mensen met een lager inkomen zeer gewenst. | En misschien wel het belangrijkste argument: Nederland zou ernstig verrommelen als iedereen maar kan bouwen waar hij wil en wat hij wil. Natuurlijk is dat waar! Dat zouden we ook niet moeten willen. De overheid heeft ervoor te waken dat de schoonheid van het Nederlandse stedenlandschap niet verder wordt aangetast. Maar de overheid moet die verantwoordelijkheid niet waarmaken door te beslissen waar moet worden gewoond, maar door te beslissen waar niet moet worden gewoond (natuurgebieden, karakteristiek cultuurlandschap). En daarbij doel ik op een krachtiger en consistentere beleid dan het beleid voor het Groene Hart. Het Groene Hart staat zo langzamerhand immers model voor een goed bedoelde poging om bouwen te verbieden in waardevol landschap, terwijl het bouwen

in de praktijk nauwelijks restricties lijkt te ondervinden. Daarnaast moet de overheid zijn architectuur niet opleggen aan burgers, maar burgers binnen randvoorwaarden voor hun eigen architectuur laten kiezen. Formeel is dat al lang mogelijk, in de praktijk houdt de overheid zich echter vaak in detail met de vormgeving van nieuwe huizen bezig. | De overheid is ervoor om juist de kaders aan te geven waarbinnen burgers de vrijheid hebben om hun eigen woonwensen te realiseren. En wie zei dat Nederland zou verrommelen als de woonwensen van burgers het uitgangspunt zouden zijn? Verrommelt Nederland momenteel dan niet in hoog tempo, door de Leidsche Rijnen, de Leidschenvenen en de Ypenburgen? Dan is het beter om de woonwensen van de burger als uitgangspunt te nemen en met een zorgvuldig ruimtelijk beleid ervoor te zorgen dat de karakteristieken van het Nederlands landschap wel behouden blijven.

Het Financiële Dagblad 5 oktober 2005

KLEINSCHALIGE WOONMILIEUS ZIJN FAVORIET

Je ziet ze steeds vaker, in nieuwbouwwijken: de jarendertigwoningen. Er zit een normaal dak op, de dakgoten steken een beetje uit, de ramen zijn relatief klein en de woningen hebben bij voorkeur een voortuintje naast een ruimere achtertuin. Ze zijn gewild, met name bij de nieuwe bewoners. Toch zul je ze niet tegenkomen in het nieuwe *Jaarboek van de Nederlandse architectuur*. Ze zijn niet alleen weinig vernieuwend, ze worden door de gemiddelde architect zelfs met *dédain* besproken. Je moet als architect dan ook lef hebben om een dergelijke woning te bouwen. Je zou bijna zeggen dat de bouwers van jarendertigwoningen de echte tegendraadse vernieuwers zijn in de stedenbouw. | Ik ben geen architect; ik ben een geïnteresseerde toeschouwer. Ik mag dus genieten van deze nieuwe ontwikkeling. Wel vraag ik me af waarom hierover in vakkringen zo meewarig wordt gedaan. De geschiedenis van de architectuur kent toch altijd weer herhaling? En altijd is de nieuwe versie een simpeler uitvoering van de oorspronkelijke. Dat de jarendertigwoningen van dit moment dan ook soberder zijn dan de echte, past geheel in de geschiedenis van de architectuur. Bovendien, en dat argument lijkt me van groter gewicht: de consument wil het graag. Is dat geen reden om ze te bouwen? Het lijkt me wel. Natuurlijk besef ik dat de architect als kunstenaar een bijzondere relatie heeft met zijn gebruiker. Een schilderij kun je opslaan in een depot, aan een concert van een nieuw muziekstuk kun je voorbijgaan, maar in een huis behoort iemand te wonen. Het huis is dus niet alleen van de architect, maar in belangrijker mate van de bewoner. En diens smaak gaat derhalve voor. Ik zie dan ook geen enkel bezwaar

tegen de komst van die 'neotraditionele' architectuur. | Waar ik wel bezwaar tegen heb, is het gemis van een neotraditionele stedenbouw. Vroeger ontstonden nieuwe wijken veel geleidelijker. Zo ontstonden heel afwisselende wijken, met heel gevarieerde woningen. Kijk ook naar onze dorpen, die eeuwenlang heel geleidelijk, organisch, zijn gegroeid. Van die natuurlijke ontwikkeling van steden en dorpen zien we tegenwoordig nog maar weinig terug. Vaak is het een kwestie van het 'uitrollen van het stedelijk tapijt', om die mooie uitspraak van Sjoerd Soeters nog maar eens te gebruiken. Op dat tapijt staan in willekeurige volgorde allerlei goedbedoelde woningen van goedbedoelende architecten, met soms een straatje neotraditionele woningen. In een recente studie heeft het Ruimtelijk Planbureau laten zien dat het anders kan¹³. Nieuwbouw van steden en dorpen zou veel meer gebruik kunnen maken van de tradities die door de eeuwen zijn ontstaan. Daarbij zou de stedenbouw ook veel beter kunnen aansluiten bij het bestaande landschap. Daarmee slaan we twee klappen in een: de hedendaagse burger houdt immers niet alleen van een neotraditionele woning, maar ook van een landelijke en kleinschalige omgeving.

Cobouw 24 april 2007

ALMERE EN HET PARTICULIER OPDRACHTGEVERSCAP

Almere is weer in het nieuws. En niet in positieve zin. Er zou geen cultuur zijn, er zou niets te doen zijn. Toch ben ik net terug ben van een prachtig congres in Almere over 'particulier opdrachtgeverschap'. Daarmee wordt bedoeld dat individuele burgers zelf hun huis laten bouwen. Adri Duivesteijn maakt zich hier in Almere sterk voor. Hij zou daarmee wel eens goud in handen kunnen hebben. | Stadsuitbreidingen associëren we sinds de twintigste eeuw met geplande nieuwbouwwijken. Geleidelijk werd niets meer aan het toeval, of beter: aan de burger, overgelaten. Stedenbouw werd symbool voor de maakbare samenleving en moest ertoe bijdragen dat iedere burger licht, lucht en ruimte zou krijgen. Bovendien moest de stedenbouw ervoor zorgen dat functies zo goed mogelijk werden gescheiden. Geen fabrieken in woonwijken en, ter vergroting van de veiligheid, een duidelijke scheiding tussen verkeersstromen en woondomein. Niet de burger bepaalde hoe zijn huis eruit zou zien, maar stedenbouwkundigen, projectontwikkelaars, woningbouwcorporaties en gemeenteambtenaren. Zo werd de maquette gaandeweg symbool voor de stedelijke uitbreiding. | Wel veranderde de vorm van de nieuwbouwwijken regelmatig. Naoorlogse wijken waren niet te vergelijken met de woonerven van de zeventiger jaren. En de Vinex-wijken van de laatste tien jaar werden bovenal

gekenmerkt door variatie. Maar fundamenteel veranderde er weinig: er was nog steeds sprake van planning van bovenaf. De variatie van de Vinex was geen onregelmatigheid die ontstond doordat burgers de vrijheid kregen om hun eigen woning vorm te geven. De variatie ontstond op de tekentafel door per groepjes huizen een andere architect aan te wijzen. | Een fundamentele omslag deed zich voor met de introductie van het 'wilde bouwen', waarvoor met name Carel Weeber heeft geijverd. Kavels moesten worden uitgegeven aan individuele burgers die zelf hun woning gingen bouwen. Helaas kwamen die burgers met hun aller-individueelste bouwwerken vaak niet verder dan een simpele woning uit de catalogus. Op deze ongeplande stedenbouw kwam dan ook snel kritiek. Een stedelijke structuur ontbrak en de architectuur voldeed niet aan de normen die binnen de architectenwereld gangbaar zijn. Regie was nodig. | Die regie was er op Borneo-eiland in Amsterdam, waar burgers onder leiding van Adriaan Geuze hun eigen huis bouwden aan een nieuwe 'Amsterdamse gracht'. In Almere zou dit experiment de komende jaren wel eens groots kunnen worden herhaald. Almere wil burgers veel vrijheden geven om hun eigen huis te laten bouwen binnen bepaalde stedenbouwkundige randvoorwaarden die van de afzonderlijke woningen een buurt moeten maken, met identiteit en geborgenheid. | In Almere mag er dan sprake zijn van een omslag in het denken, elders blijft het maquetedenken nog steeds dominant. Dat is op zich niet vreemd gezien de wijze waarop het bouwproces is georganiseerd. Projectontwikkelaars hebben de stedelijke uitbreiding in hun greep. Daardoor krijgt de individuele opdrachtgever nauwelijks kans en is het aanbieden van een nieuwe wijk als totaalpakket het meest logische gevolg. Toch zou 30 procent van de mensen graag zelf zijn eigen woning bouwen. Gelet op de welvaart en de mondigheid van de burger mogen we verwachten dat deze behoefte in de komende jaren alleen maar groter zal worden. Almere heeft dus de toekomst!

Voorwoord bij Lohof & Reijndorp red. (2006), *Privé-terrein. Privaat beheerde woondomeinen in Nederland*, Rotterdam: NAI Uitgevers

MENSEN ZOEKEN VEILIGHEID EN GEBORGENHEID

Enige jaren geleden werd ik met enkele collega's rondgeleid in de nieuwe wijk Haverleij bij Den Bosch. Zoals bekend is daar onder de bezielende leiding van Sjoerd Soeters een geheel afwijkende Vinex-wijk ontstaan. Woningen zijn gegroepeerd in de vorm van kastelen en het tussengebied is bestemd voor recreatie en groen. Het kasteel van de Italiaanse architect Natalini wordt zelfs omringd door een fraaie slotgracht. Vanzelfsprekend opperde

één van de aanwezigen dat van Natalini's bouwwerk heel eenvoudig een *gated community* zou kunnen worden gemaakt. Eén hefboom bij de brug over de slotgracht zou volstaan. De ambtenaar die ons rondleidde, reageerde als door een adder gebeten. De gemeente zou erop toe zien dat het kasteel nooit met een hefboom zou worden afgesloten; ze was namelijk zeer gekant tegen de vorming van *gated communities*! | Inderdaad, voor velen zijn *gated communities* een vies begrip. Ze passen ook slecht in de Nederlandse ruimtelijke ordening, die niet alleen veel idealen kent, maar soms ook door een zekere politieke correctheid wordt omgeven. Tegen idealen heb ik niets; daarvan zijn er tegenwoordig eerder te weinig dan te veel. Tegen politieke correctheid maak ik wel bezwaar, omdat het een zinnig gesprek over tal van onderwerpen, zoals de *gated communities*, vaak onmogelijk maakt. Dat deze Amerikaanse wooncultuur – waar groepen mensen de kans hebben zich nagenoeg geheel op privaat terrein terug te trekken – ons niet past, zal duidelijk zijn. Maar laten we het begrip niet meteen als scheldwoord gebruiken als kleine gemeenschappen een zekere geborgenheid bij elkaar zoeken, achter een simpele hefboom. Vanuit die nuchtere grondhouding wil ik in dit voorwoord enige argumenten in het debat over *gated communities* van commentaar voorzien. | Waarom moeten we tegen *gated communities* zijn? De eerste, en meest fundamentele, premisse: de mens moet de medemens ontmoeten om tot volle ontplooiing te kunnen komen. Als mensen zich op privaat terrein verschansen, verschaalt het publieke domein en komt er van die zelfontplooiing nog maar weinig terecht. Ik wil niet weerspreken dat een samenleving gebaseerd is op contact tussen mensen. Waar mensen geen contact met elkaar onderhouden, zal geen samenleving zijn. Tegelijkertijd moeten we dit idee niet romantiseren. De socioloog Tönnies heeft al heel lang geleden geconstateerd dat onze samenleving van een *Gemeinschaft* tot een *Gesellschaft* was geworden. In de moderne samenleving leven we minder met en veel meer langs elkaar. Het is de vraag hoe erg dat is. Toch is dat streven naar de *Gemeinschaft*, dat streven naar het directe contact ter wille van de individuele zelfontplooiing, nog volop levend. Denk ook aan het streven om wijken met relatief veel allochtonen te mengen met, bij voorkeur rijke, autochtonen. Alsof een werkloze, slecht opgeleide allochtoon, die de Nederlandse taal onvoldoende beheerst, door de komst van een rijke buur meteen een stuk meer is geïntegreerd. Persoonlijk geloof ik dat beter onderwijs en meer werkgelegenheid aan de onderkant van de arbeidsmarkt veel effectiever zijn. | De tweede premisse: de overheid moet ervoor zorgen dat een publiek domein ontstaat waarin de mens in onderling contact met zijn medemens tot zelfontplooiing komt. Vanzelfsprekend is dit bovenal een politiek argument. Ook

al zou het publieke domein, waarin iedereen elkaar ontmoet, goed zijn voor de ontplooiing van het individu en voor de samenleving als geheel, dan nog blijft het een politieke vraag of de overheid het recht heeft zodanig in te grijpen in het leven van haar onderdanen. Moeten we de vrijheid van de één opofferen ten bate van de zelfontplooiing van de ander? Een liberaal zal daarin vanzelfsprekend terughoudender zijn dan een sociaal-democraat. | Overigens zijn hier ook nog wel wat minder zwaarwichtige argumenten in te brengen. Wie beweert dat de overheid het contact tussen burgers tot stand moet brengen, kan zich afvragen of die overheid op andere terreinen wel zo'n gelukkig beleid voert. Het streven naar *gated communities* komt immers voort uit een behoefte aan geborgenheid en veiligheid. Blijkbaar voelen sommigen zich in het publieke domein onvoldoende beschermd. En juist daar ligt een taak voor de overheid. Ook heeft de stedenbouw van de afgelopen eeuw, en wie is daarvoor meer verantwoordelijk dan de overheid, niet altijd bijgedragen aan een groter gevoel voor geborgenheid. Niet voor niets is de Bijlmer alweer grotendeels verdwenen. Zou het modernisme het streven naar *gated communities* misschien hebben uitgelokt? | Een laatste premisse: de overheid is ook in staat een publiek domein te creëren waarin mensen tot zelfontplooiing kunnen komen. De overheid zou hier niet alleen een morele taak hebben, maar ook het sturend vermogen bezitten om het gewenste doel daadwerkelijk te bereiken. Vanzelfsprekend schept de overheid belangrijke randvoorwaarden voor het publieke domein. Ze stelt regels op en laat burgers elkaar ontmoeten, niet alleen op straat, maar ook in scholen, in algemene ziekenhuizen, in het openbaar vervoer enzovoort. Maar ontmoeten al die mensen elkaar daar ook echt? Reijndorp & Hajer schreven eerder zo treffend over de 'parochialisering' van het publieke domein. Mensen verkeren wel in hetzelfde publieke domein, maar ontmoeten slechts hun eigen subcultuur. Ieder mens is op zoek naar 'ons soort mensen'. Zo zijn er restaurants waar je nooit naar binnen gaat en kroegen waar je altijd onder elkaar bent. En wie kom je op de golfbaan tegen? Hoe komt het dat aan de Marathon van Rotterdam bij uitstek beter opgeleide witte blanke mannen meedoen, en tegenwoordig ook steeds meer beter opgeleide witte vrouwen? Laten we de betekenis van het publieke domein in ieder geval relativeren. Ook daar zijn mensen heel selectief in hun contacten. | Heb ik daarmee gezegd dat die *gated communities* er maar gewoon moeten komen? Nee. Ik heb weinig met de Amerikaanse wooncultuur waarvoor ze model staan. Ik pleit ook voor een overheid die bijzondere aandacht heeft voor het publieke domein. Toch is het gezond om de afkeer van *gated communities* in beleidskringen te relativeren. Mensen zoeken veiligheid, geborgenheid en hun

'eigen mensen'. Daar hebben ze recht op. Aan die wens kan recht worden gedaan zolang de samenleving niet uiteenvalt. En voor dat laatste moet er meer gebeuren dan het sluiten van een enkele hefboom.

Geografie 2003 nr. 10

OOK EEN TWEDE WONING IS EEN WONING

Het was toeval. In dezelfde week dat de Raad van State permanente bewoning van tweede woningen in het Gelderse Lienden verbood, werd ik ervaringsdeskundige in Ooltgensplaat. We kochten daar een tweede huis, te midden van honderd andere tweede woningen. We ervoeren meteen de spanning tussen regels en praktijk. Driekwart van deze woningen wordt namelijk, in strijd met het beleid, permanent bewoond. Moeten we dat ernstig vinden? Of wordt het hoog tijd om de hypocrisie van de tweede woningen door te prikken? | In ieder geval zijn tweede woningen populair. Volgens een studie van het Ruimtelijk Planbureau telt Nederland ongeveer 380.000 tweede woningen en dit aantal neemt snel toe. Waarom is er zo'n behoefte aan tweede woningen? De eerste reden is simpel: de stijgende levensstandaard. Dit geldt met name voor mensen in de derde levensfase (tussen 55 en 75 jaar). Zij zijn (vervroegd) met pensioen, zijn nog kernegezond en hebben alle tijd. De tweede reden is verrassend: het overheidsbeleid, terwijl de overheid nu juist de groei van het aantal tweede woningen wil indammen. Maar het ruimtelijk beleid leidt er wel toe dat velen niet in staat zijn om in stedelijke gebieden hun droomhuis te vinden. Dat zet aan tot het kopen van een tweede huis. Daarnaast hebben mensen die op het platteland hun brood verdienen, vaak moeite om een fatsoenlijke woning te vinden, vanwege het restrictieve ruimtelijke beleid. Het permanent bewonen van een zogenaamde tweede woning is dan een aardig alternatief. | Mensen willen dus tweede woningen. Waarom doet de overheid dan zo moeilijk? Waarom mogen mensen niet gewoon twee woningen hebben? De overheid is niet helemaal gek. Zij doet dit omdat we zuinig moeten zijn op het landelijk gebied en op kwetsbare natuurgebieden. Toch zal op veel plaatsen het bouwen van tweede woningen geen landschappelijke schade opleveren. Bovendien kunnen de voorzieningen op het platteland, een andere zorg van de overheid, door de bewoners van de tweede woningen enigszins op peil worden gehouden. | Ik heb dan ook het gevoel dat de werkelijke weezin dieper ligt. Er lijkt een moreel oordeel schuil te gaan achter het beleid tot beperking van het aantal tweede woningen. Het lijkt niet te 'horen' om een tweede woning te hebben. Het is overdaad en dat past niet in het

rechtvaardigheidsstreven dat de ruimtelijke ordening in Nederland wel vaker eigen is. Zoals je geen tweede auto hoort te hebben, hoor je ook geen tweede woning te hebben. Het hebben van een tweede huis lijkt 'zondig'. | De tijd van dit soort morele oordelen is voorbij. De overheid moet er slechts voor waken dat kwetsbare gebieden door woningbouw worden bedreigd. En de mensen moeten het zelf weten of ze één of twee woningen willen bezitten. Het wordt hoog tijd om voortaan alleen over 'woningen' te spreken.

Anders doen en
meer willen



SCHIPHOL: WANTROUWEN IS HET ECHTE PROBLEEM

Het kabinet besluit deze week over de toekomst van Schiphol. Het lijkt weer te gaan om de eeuwige strijd tussen economie en ecologie, de strijd tussen het belang van groei van de luchthaven en de geluidsoverlast van de omwonenden. Maar wat is eigenlijk het probleem? Uit een recente evaluatie van het beleid blijkt dat Schiphol ruim binnen de wettelijke geluidsnormen blijft. Nog duidelijker: terwijl Schiphol de laatste tien jaar fors is gegroeid, is de geluidsoverlast afgenomen. Alleen niemand wil het geloven. | Het probleem is dus niet het geluid. Het echte probleem is het wantrouwen dat 'Schiphol' beheerst. Aan het geluid van de aardige buurman stoor je je bijna nooit; van geluid heb je vooral last als de onderlinge verhoudingen verstoord zijn. Bij luchthavens ligt dat niet anders. Omwonenden wantrouwen Schiphol en de overheid, omdat ze het gevoel hebben dat deze hun afspraken zelden nakomen. Maar ook de andere partijen wantrouwen elkaar. Schiphol wantrouwt 'Den Haag', omdat op basis van de politieke waan van de dag geen (groei)strategie valt op te bouwen. 'Den Haag' op zijn beurt wil alle touwtjes in handen houden en durft Schiphol en de omwonenden niet het vertrouwen te geven om de problemen samen op te lossen. Over wantrouwen zou het debat dan ook moeten gaan. En het nieuwe Schipholbeleid moet zich vooral richten op het wegnemen van het wantrouwen tussen alle partijen. | Daarmee ontkennen we niet dat veel burgers hinder ondervinden van Schiphol. Maar 'ervaren hinder' is hier duidelijk een optelsom van decibellen en gebrek aan vertrouwen. Schiphol is in vergelijking met andere luchthavens niet opvallend lawaaiig. Toch zijn er relatief veel klachten. Omwonenden ervaren het geluid vooral als hinder omdat ze Schiphol en de overheid niet vertrouwen. Schiphol trekt zich ook te weinig aan van de omwonenden; voor klachten kunnen burgers niet bij Schiphol terecht, maar moeten ze zich wenden tot een regionaal samenwerkingsorgaan. En Den Haag heeft over jaren veel wantrouwen opgeroepen door te veel te beloven en te veel te veranderen. Hoe groter de onzekerheid, hoe meer last mensen hebben van geluid. | Jarenlang waren Schiphol en Den Haag 'twee handen op één buik'. Maar vanaf het moment dat het adagium gold dat Schiphol als 'een normaal bedrijf' moest worden behandeld, ging het mis. Schiphol voelde zich verweesd en begon ten onrechte steeds meer te tamboereren op de noodzaak van groei. Daarmee verpestte de luchthaven niet alleen de relaties met bevriende gemeentebesturen, maar wekte bovendien de indruk dat de sterke positie van Schiphol als overstapluchthaven op de tocht zou staan. Geen handige strategie, lijkt ons, als je die internationale hubfunctie juist wil versterken,

zeker als daarvoor ook binnen de huidige wettelijke normen nog voldoende groeimogelijkheden zijn. | Tegelijkertijd zagen de politici in Den Haag Schiphol in werkelijkheid steeds minder als een normaal bedrijf. Ze bedachten een uitermate complex en ondoorgroendelijk instrument om de geluidsoverlast te beperken. Het instrument – een ingewikkeld rekenmodel op basis van scenario's van jaren geleden – betekent enerzijds dat het vliegverkeer rondom Schiphol veel meer wordt belemmerd dan nodig is om de wettelijke normen voor geluidsoverlast te halen. Anderzijds baseert het instrument zich op berekend en niet op gemeten geluid. Het zal duidelijk zijn dat dit laatste het vertrouwen van de burgers niet vergroot. | Deze week formuleert het kabinet een nieuw standpunt over Schiphol. De discussies in de kranten beloven weinig goeds. Alle partijen bevestigen vooral hun eigen wantrouwen. De commissie-Eversdijk bepleitte om het complexe computermodel dat het geluid moet intomen, verder te verfijnen en toe te passen over een groter gebied. Elke verfijning zal het model echter alleen maar complexer en onbegrijpelijker maken. Daarmee neemt de geloofwaardigheid van het model alleen maar verder af en worden omwonenden en Schiphol slechts in hun wantrouwen gesterkt. Het beleid gelooft in cijfers, in techniek. Hoe jammerlijk is het dat de overheid daardoor voor een belangrijk deel aan haar doel voorbijschiet. | Daarom is er juist behoefte aan een beleid dat zich richt op het echte probleem van de discussie: het wantrouwen tussen alle partijen. Hoe kan dit wantrouwen worden aangepakt? Ten eerste door niet te morrelen aan de geluidsnormen zoals die bij wet zijn vastgelegd. Wie morrelt aan de wet, ontnemt omwonenden het noodzakelijke vertrouwen in de overheid. Ten tweede moet Den Haag Schiphol meer als partner in de publieke zaak gaan zien, in plaats van als 'bedrijf'. Schiphol is geen normaal bedrijf en zal dat ook nooit worden. Ten derde moet Den Haag Schiphol niet vanuit het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voorschrijven hoe het geluid moet worden beperkt, maar juist de gelegenheid bieden zijn eigen probleem op te lossen binnen de kaders van de wet. Dat zet, ten vierde, Schiphol aan tot innovatie. Het vliegen met stillere vliegtuigen moet nadrukkelijk worden gestimuleerd, het schrappen van nachtvluchten die niets van doen hebben met de hubfunctie van de luchthaven moet worden bevorderd. De charters die evenmin meerwaarde hebben voor zijn internationale positie en alleen goed zijn voor de kas van Schiphol (winkeltjes en parkeren), moeten zo snel mogelijk worden overgeplaatst naar de luchthaven van Lelystad, waar veel ruimte is zonder dat omwonenden daarvan veel hinder zullen ondervinden. Ten slotte moet vooral samenwerking tussen Schiphol en zijn omwonenden – burgers en gemeenten – worden bevorderd. Waarom zouden die niet samen

kunnen bepalen hoe de luchthaven binnen de wettelijke normen blijft? Is niet juist samenwerking de beste remedie om wantrouwen weg te nemen?

Het Financiële Dagblad 5 februari 2007

DE TOEKOMST VAN SCHIPHOL

MAG JE NOOIT PRIVATISEREN

Gerrit Zalm deed vlak voor de verkiezingen nog een verwoede poging om Schiphol te privatiseren. Het is hem niet gelukt. Amsterdam kon verhinderen dat het rijk een deel van zijn aandelen in de luchthaven verkocht. Ik hoop dat het nieuwe kabinet zich nog eens op de privatisering van Schiphol beraadt, zeker nu de hoogtijdagen van marktwerking en privatisering inmiddels achter ons liggen. Niet dat we voortaan geheel van privatisering en marktwerking zouden moeten afzien. Wel is er goede reden om beide onderwerpen niet meer zo ideologisch te benaderen en om een pragmatische invalshoek te kiezen. Voor mij gaat het bij privatisering om twee heldere vragen. Ten eerste: welke publieke belangen zijn hier in het geding? En ten tweede: is de overheid in staat ervoor te zorgen dat die publieke belangen worden behartigd? | In het geval van Schiphol spelen vanzelfsprekend meerdere publieke belangen. De nationale luchthaven is van belang voor de nationale welvaart. De luchthaven biedt ons allen de mogelijkheid om verre reizen te maken, maar zorgt ook voor geluidsoverlast bij omwonenden. Schiphol zorgt voor veel mobiliteit, maar legt ook beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. | Wat zegt dit over de wenselijkheid van privatisering? Nog maar weinig. Een privaat Schiphol kan al evenzeer bijdragen aan de economische groei van Nederland en biedt dezelfde mogelijkheden om verre reizen te maken als een privaat Schiphol. En wetten en regels kunnen de geluidsoverlast van een privaat Schiphol indammen, zoals ook nu al gebeurt. De borging van deze publieke belangen staat een privatisering van Schiphol dus niet in de weg. | Twijfel krijg ik pas als het gaat om de toekomst van de luchthaven. Hoeveel grip heeft de overheid op die toekomst als Schiphol zou zijn geprivatiseerd? Nu al heeft de overheid daar weinig grip op. Voor mij is dit daarom de cruciale vraag: is de overheid na privatisering van Schiphol nog in staat om de toekomst van de nationale luchthaven mede te bepalen? Omdat ik die vraag negatief beantwoord, zou ik niet voor privatisering kiezen. | Dit betekent niet dat alles bij het oude hoeft te blijven. Laten we eerst nader bepalen waarover we het hebben. De nv Schiphol bepaalt niet welke luchtvaartmaatschappijen hoe vaak per jaar op Schiphol mogen vliegen. Dat doet de slotcoördinator. De nv Schiphol bepaalt ook niet op welk moment

en vanuit welke richting die maatschappijen hun vliegtuigen mogen laten aanvliegen. Dat doet de Luchtverkeersleiding. | De nv Schiphol is welbeschouwd een raar conglomeraat. Enerzijds gaat zij over de winkeltjes, het langparkeren, de bagage en het kantorenvastgoed. Anderzijds is ze in het bezit van de luchthaven inclusief terminals en start- en landingsbanen. Juist dit laatste verschaft de nv Schiphol zo'n belangrijke positie in het strategische debat over de toekomst van de luchthaven. Simpel gezegd: de nv Schiphol is een raar conglomeraat van bovenal private activiteiten en tegelijkertijd een club met grote publieke verantwoordelijkheden. | Persoonlijk lijkt het me een goede gedachte als dat uitbaten van winkeltjes en parkeerplaatsen, het verhuren van vastgoed en het zoekraken van bagage op Schiphol geheel in private handen komt. Anders ligt het echter met al die strategische vragen rondom de luchthaven. De beantwoording daarvan mag nooit worden overgelaten aan een privaat bedrijf. En ik ben bang dat nu juist dát de logische consequentie van een privatisering van Schiphol zal zijn. | Mijn advies: privatiseer winkeltjes, kantoren, langparkeren en bagage, maar behoudt de strategische ontwikkelfunctie van Schiphol geheel bij de overheid. Ligt hier niet een prachtige combinatie met de publieke Luchtverkeersleiding voor de hand?

pp. 55-57 in: Meuleman & Sietaram red. (2007), *Bestuurlijke drukte en bestuurlijke daadkracht*, VOM-Jaarboek 2007, Den Haag: VOM

BESTUURLIJKE DRUKTE

'Bestuurlijke drukte, dat ben jezelf.' De uitspraak is van Camiel Eurlings, de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat. Daarmee bracht hij het probleem van het openbaar bestuur in de Randstad al snel terug tot behapbare proporties. En maakte hij de weg vrij voor een stille aftocht van het rapport van de commissie-Kok. Maar zijn uitspraak had ook een andere lading. Hij gebruikte, zoals vele anderen dat al voor hem deden, 'bestuurlijke drukte' als een scheldwoord: 'Jullie, bestuurlijkedruktemakers, zijn tot niets in staat! Ga eens aan het werk.' Daarmee gaat Eurlings aan het werkelijke probleem voorbij, hoewel hij tegelijkertijd niet helemaal ongelijk heeft. | Het begrip 'bestuurlijke drukte' wordt vooral gehanteerd voor al het bestuurlijk overleg op bovenlokale schaal. Vroeger spraken we in dit verband al even oneerbiedig over 'het regionale gat'. Dat de bestuurders daar over elkaar heen rollen in vele overleggen, heeft twee oorzaken. De eerste is maatschappelijk, de tweede cultureel. | De maatschappelijke schaalvergroting heeft ertoe bijgedragen dat steeds meer bestuurlijke onderwerpen het lokale schaalniveau zijn gaan overstijgen. Maar de schaal waarop al die bovenlokale problemen

spelen, verschilt nogal eens. Amsterdam opereert op wereldschaal, en vormt tegelijkertijd met Almere een dubbelstad. Schiphol ligt formeel in de gemeente Haarlemmermeer, valt binnen de brandweerregio van Haarlem, maar is formeel eigendom van Amsterdam. Zo treffen de gemeentebestuurders elkaar vaak in regionaal verband, maar steeds weer in een iets andere samenstelling. Elke nieuwe grens zal dus toevallig zijn en zal om die reden de oplossing van problemen al evenzeer hinderen als de huidige gemeente- en provinciegrenzen. | Daarnaast heeft de 'horizontalisering' van het bestuur bijgedragen aan de bestuurlijke drukte. Het binnenlands bestuur heeft geen baas meer. Provincies zijn alleen in formele zin boven de gemeenten gesteld. In de praktijk zijn alle partijen in het binnenlands bestuur meer of minder afhankelijk van elkaar. Het rijk beschikt in dit bestuurlijke netwerk over veel geld, de gemeenten over hun lokale expertise en de provincies hebben vaak het nakijken. In die realiteit heeft het weinig zin om op te zoek te gaan naar een 'nieuwe baas'. Als Job Cohen en Ivo Opstelten zich in de huidige situatie weinig gelegen laten liggen aan het oordeel van respectievelijk Noorden Zuid-Holland, moet men niet verwachten dat ze zich wél zullen schikken naar het oordeel van een nieuw op te richten Randstadprovincie. En dat is maar goed ook, op voorwaarde dat ze bereid zijn om iets aan de uitwassen van deze nieuwe cultuur, de bestuurlijke drukte, te doen. | En dat is heel goed mogelijk. Ten eerste moeten bestuurders de onderlinge spelregels veranderen. Die spelregels moeten betrekking hebben op twee zaken: hoe onderhandelen we en hoe houden we elkaar aan de gemaakte afspraken? Met Ernst ten Heuvelhof heb ik al jaren geleden voor de regio Den Haag dergelijke spelregels ontworpen. Bij het onderhandelen is het zaak ervoor te zorgen dat onderwerpen tegen elkaar kunnen worden uitgewisseld. Op die manier kan iedereen aan zijn trekken komen, terwijl bovendien het gezamenlijk belang wordt gediend. Ook moeten de spelregels ertoe leiden dat gemeenten het regionale belang internaliseren, bijvoorbeeld door af te spreken dat zij alleen tegen de regionale meerderheid mogen ingaan als ze bereid zijn daarvoor anderen te compenseren. Het aardige is dat al die spelregels in de praktijk helemaal niet nodig bleken. In de Haagse regio zijn inmiddels vele gezamenlijke besluiten genomen die vroeger door individuele gemeenten werden gefrustreerd. Bestuurlijke samenwerking is dus ook een kwestie van gewoon doen. In dat opzicht hebben de bestuurlijkedruktemakers zichzelf inderdaad wel wat te verwijten. | Ten tweede zijn naast culturele oplossingen structurele oplossingen denkbaar. Daarbij denk ik overigens geenszins aan nieuwe bestuurslagen, stadsprovincies, Randstadbesturen, stadsregio's en wat dies meer zij. Al dat soort voorstellen miskent

de twee oorzaken van het probleem. Ze zijn gebaseerd op twee verouderde gedachten: als de bestuurlijke schaal maar groot genoeg is, dan zullen er geen grensoverschrijdende problemen meer zijn en als het nieuwe orgaan maar genoeg bevoegdheden heeft, dan zullen de inliggende gemeenten wel luisteren. *Quod non*. | Wie wat aan de structuur wil doen, doet er overigens wel goed aan om bestuurslichamen gewoon op te heffen. Zo is er niets op tegen om de waterschappen te integreren in de provincies. Beide organen zijn hun natuurlijke schaal allang kwijt en voor de waterschappen zou het slechts een laatste stap in het fusieproces zijn dat ze de laatste decennia hebben door-gemaakt. En waar bestuursorganen samengaan, zullen er minder bestuurders aan tafel zitten. Simpel gezegd: het wordt minder druk.

Column in: Van Rooy e.a. (2006), *NederLandBovenWater. Praktijkboek gebiedsontwikkeling*, Den Haag: Habiforum/Nirov/vROM

ONTWIKKELINGSPLANOLOGIE OF TOCH LIEVER MEER INHOUD

Ontwikkelingspolitiek, ontwikkelingsplanologie, gebieds-ontwikkeling. Ik heb aan de wieg gestaan van het eerste begrip, hoe zou ik dan een tegenstander van het laatste begrip kunnen zijn? Nee, dat ben ik natuurlijk niet. Wel maak ik me zorgen, maar daarover straks meer. | In 1998 bracht de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid een rapport uit onder de titel *Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek*. [Dat in dat rapport ook het wijze advies werd gegeven om een Ruimtelijk Planbureau op te richten, bleek ik later, toen ik solliciteerde naar de functie van directeur van dat bureau, te zijn vergeten ...] Met mensen als Rudy Rabbinge en Maarten Hajer schreef ik mee aan dat rapport, waarin veel wijze zaken stonden, vooral ontsproten aan de wijze geest van de (toen nog) jonge Hajer. Persoonlijk pleitte ik sterk voor een ruimtelijk beleid dat veel minder zou zijn gericht op het passief bestemmen van grond en veel meer op het actief benutten van grond. We meenden dat in de ruimtelijke ordening de methodiek van bestemmingsplannen en streekplannen al lange tijd werd overschat. De grootste successen had de Nederlandse ruimtelijke ordening vooral geboekt bij een actieve overheid, vanzelfsprekend in samenspraak en samenwerking met vele private partijen. Niet op papier vaststellen wat niet mag, maar actief zelf bouwen! Daarmee was vanouds de Nederlandse ruimte effectief geordend. Ik denk niet alleen aan de aanleg van wegen, de Zuiderzeepolders, de groeikernen, maar ook aan alle uitbreidingen van gemeenten in de afgelopen halve eeuw. Dat noemden we 'ontwikkelingspolitiek': op die actieve manier kon

de overheid het beste de ruimte blijven ordenen. | Wie vervolgens het begrip 'ontwikkelingsplanologie' heeft geïntroduceerd, is me onbekend [overigens een vreemd begrip, omdat 'planologie' een wetenschap is ...]. Ook is het begrip 'ontwikkelingsplanologie' overigens alweer achterhaald, omdat het de suggestie wekte dat we aan bestemmingsplannen geen behoefte meer zouden hebben. Die suggestie heeft de WRR in ieder geval niet gewekt. In de vruchteloze discussie tussen 'ontwikkelingsplanologie' en 'toelatingsplanologie' koos men uiteindelijk voor de uitweg van een nieuw begrip: 'gebiedsontwikkeling'. | Als het hier nog steeds gaat om het inmiddels uitgestorven 'ontwikkelingspolitiek', zou ik een groot voorstander moeten zijn van 'gebiedsontwikkeling'. Dat ben ik vooral omdat ik steeds dezelfde gedachte proef: vooral met actief ingrijpen in de ruimte kan de ruimte effectief worden geordend. Tegelijkertijd kan ik een zekere vrees niet geheel onderdrukken. Inmiddels hebben namelijk zoveel mensen zich een voorstander getoond van al die mooie begrippen, en zijn er zoveel congressen over ontwikkelingsplanologie, gebiedsontwikkeling, procesarchitectuur, netwerksturing en dergelijke gehouden, dat we ons serieus de vraag moeten stellen of al deze belangwekkende begrippen nog steeds dezelfde inhoud hebben. We moeten ons zelfs afvragen of die vragen überhaupt nog inhoud hebben. | Het wordt dan ook tijd voor een nieuwe omslag in het denken. Van proces naar inhoud! Ten eerste moeten we in de ruimtelijke ordening de ruimtelijke en maatschappelijke problemen weer voorop durven stellen. Ten tweede moeten we weer een debat durven voeren over de kwaliteit die de ruimtelijke ordening moet leveren. Want: ik mis tegenwoordig in de ruimtelijke ordening toch vooral een debat over het ontwerp dat de schoonheid van onze omgeving kan vergroten.

Cobouw 1 juni 2006

BEHOEFTE AAN EEN RUIMTELIJK KOMPAS

Vinex staat voor *Vierde Nota Extra*, en de *Vierde Nota* staat voor de *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening*. Dat is de formele waarheid. In werkelijkheid staat 'Vinex' voor veel meer: vooral voor grote, misschien zelfs saai grote nieuwbouwwijken, en daarnaast voor het verder 'uitrollen van het stedelijk tapijt' over de laatste groene ruimte die Nederland rijk zou zijn. Zeker in de vakwereld had 'Vinex' lange tijd geen positieve klank. Ik kan me daar wel wat bij voorstellen; van buitenwijken heb ik nooit gehouden. | Toch zijn Vinex-wijken geen uniforme wijken. Wie de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van deze nieuwe buitenwijken beter bestudeert, moet wel tot de conclusie

komen dat hier sprake is van een grote variëteit. Vergeet niet dat er 93 Vinex-wijken zijn. Daarvan kennen we vaak alleen de grote: Leidsche Rijn, Ypenburg en IJburg. Maar ook binnen deze grote Vinex-wijken is er veel variëteit. Of die variëteit, die soms een gezochte indruk maakt, op den duur weer saai kan zijn, laat ik hier verder maar even buiten beschouwing. Variëteit in bouwstijlen, in gezochte identiteit, in inrichting: het is er allemaal binnen de Vinex-wijken. | Daarmee wijken deze wijken in ieder geval duidelijk af van de wijken uit de decennia die aan deze periode voorafgaan. In die tijd, en in die wijken, was uniformiteit troef. Zeker de naoorlogse wijken uit de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw hadden een nadrukkelijk ideaal: iedereen moest fatsoenlijk kunnen wonen. En fatsoenlijk wonen betekende: veel lucht, veel licht en veel ruimte. Weg van de donkere krotwoningen, op naar de schone, lichte flatwoning met een douchebak voor iedereen. De stedenbouw en de architectuur waren bij uitstek functioneel, en wel aan een gedeeld doel. Daarbij werd vooral voor en niet door burgers gebouwd. De overheid wist immers, in een nauwe coalitie met architecten en stedenbouwkundigen, wat goed voor hen was. | In dat opzicht laat 'Vinex' een boeiende omslag zien. Nog steeds is het de overheid, in samenspraak met de grote projectontwikkelaars, die buitenwijken doet verrijzen. Omdat burgers meer identiteit en meer eigenheid eisen, wordt daaraan in het ontwerp enige aandacht geschonken. Toch zijn het nog steeds niet de burgers zelf die bepalen welke woning ze zouden willen bouwen, enkele experimenten daargelaten. | Het grote ideaal lijkt in het Vinex-bouwen echter verdwenen. De enorme variëteit binnen de Vinex-wijken laat een bonte stoet aan idealen zien: idealen voor wonen, voor leven, voor stad en ommeland, voor vervoer, voor het wel of niet combineren van wonen en werken, enzovoort. En al die idealen vertalen zich in een bonte morfologie. Er is niet meer één waarheid, er zijn tegenwoordig vele waarheden. Vinex blijkt aldus een postmoderne uitingsvorm van (fundamenteel nog steeds) modernistisch denken te zijn. Want dat top-downdenken – de overheid weet wat goed voor de burger is – past veel meer bij het modernisme van de jaren vijftig en zestig dan bij het postmodernisme van de jaren negentig van de afgelopen eeuw. | Overigens gaat het huidige kabinet nog een stap verder. De *Nota Ruimte* gaat bij uitstek over het proces, en veel minder over de inhoud. Als er nog idealen zijn, dan hebben die te maken met de snelheid van de uitvoering van plannen en met het toedelen van verantwoordelijkheden, en nog maar nauwelijks met de schoonheid van het landschap of de wenselijkheid van een bepaalde ruimtelijke inrichting. Het departement van VROM spreekt tegenwoordig liever over gebiedsontwikkeling. Een begrip dat model staat voor doorzettingsmacht en

het afronden van langlopende projecten, zonder dat nog een ruimtelijk ideaal wordt genoemd. Ruimtelijke ordening wordt verengd tot processen en instrumenten, met als enige doel het 'bevorderen van de economische groei'. | Intussen verrommelt het landschap in snel tempo, omdat een helder kompas op elk bestuursniveau lijkt te ontbreken. Laten we hopen dat het volgende kabinet het wel de moeite waard vindt om een ruimtelijk kompas te bieden. Immers: waarom zou de overheid geen richting mogen geven?

Cobouw 15 juni 2006

DE RO VAN DE TOEKOMST

De ruimtelijke ordening heeft weer behoefte aan een kompas, aan een nieuw ruimtelijk kompas. Het gaat me op dit moment te veel over procedures, er is te weinig publiek debat over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de idealen zijn verbleekt. Ik geef toe: het is een gevaarlijke stellingname. Is de ruimtelijke ordening immers niet te zeer in haar eigen idealen, haar eigen iconen en haar eigen interngerichte debat verstrikt geraakt? De ruimtelijke ordening van de toekomst zal dan ook niet in oude patronen mogen vervallen. Ik schets vier lijnen voor een inspirerende ruimtelijke ordening van de toekomst. | Mijn eerste uitgangspunt: ruimtelijke ordening begint bij de problemen van de mensen. Ruimtelijke ordening mag een interessant spel zijn voor planologen en stedenbouwkundigen, de politiek heeft zich te bekommeren om de (ruimtelijke) problemen die mensen ervaren. Mijn ruimtelijk kompas zou zich daarom ten eerste richten op de segregatie tussen allochtonen en autochtonen, met name in de grote steden, maar ook op de segregatie tussen asielzoekers, in hun eigen centra, en de lokale bevolking. Hoewel dit bij uitstek ruimtelijke problemen zijn, wil dat niet zeggen dat ruimtelijke instrumenten hier de meeste kansen voor oplossing bieden. In de oude wijken hebben we vooral behoefte aan een sociale aanpak gericht op werk, opleiding en armoedebestrijding. En er zijn meer ruimtelijke problemen waarmee burgers worstelen. Wat te denken van de files, en van de geluidsoverlast rondom Schiphol? Is het bovendien niet te gek voor woorden dat we in een welvarend land als Nederland nog steeds kampen met een groot tekort aan woningen? Zo bezien is ook de hypotheekrenteaftrek nadrukkelijk een ruimtelijk probleem. Uitgangspunt zou moeten zijn dat er voor iedereen een woning is die hem schikt: financieel én kwalitatief. | Mijn tweede uitgangspunt: ruimtelijke ordening gaat ook over de problemen waarmee burgers in de toekomst te maken zullen krijgen. Het is bij uitstek een taak van de overheid om niet alleen stil te staan bij het hier en nu. We moeten ons


ruimtelijk instellen op klimaatveranderingen, die vooral voor de waterstand in en rondom Nederland grote gevolgen kunnen hebben. Iedereen kent het probleem, maar we gedragen ons nog als een konijn in het licht van een koplamp: verblind en bevangen door angst. Duurzaamheid is een ander belangrijk thema: ook in de toekomst moet de biodiversiteit in Nederland verzekerd zijn, om maar één element van duurzaamheid te noemen. | Mijn derde uitgangspunt: ruimtelijke ordening moet gaan over idealen. De 'oude politiek' mag, evenals de 'oude' ruimtelijke ordening, wel eens te weinig oor hebben gehad voor de problemen van burgers, toch zal het politieke antwoord altijd door de politiek zelf moeten worden gegeven. Wie niet alleen de probleemdefinitie maar ook de oplossing klakkeloos van burgers overneemt, is niet meer dan een populist en brengt de afweging van de verschillende belangen in gevaar. Politieke antwoorden hangen samen met idealen. Persoonlijk zou ik voor een mooi Nederland willen pleiten. Ruimtelijke dynamiek moeten we niet willen tegenhouden. Maar de overheid heeft er wel voor te zorgen dat karakteristieken van de Nederlandse steden en het Nederlandse landschap behouden blijven. | Voor mij staat 'water' daarbij centraal. De delta, de polders, de Waddenzee, de oude veengebieden, de grote rivieren, de steden met de grachten; mijn Nederland kan niet zonder water en de bijbehorende luchten. Belangrijker echter is dat de ruimtelijke ordening daarnaast in het teken zal moeten staan van rechtvaardigheid. Mensen in achterstandswijken verdienen betere kansen. Herstructurering blijft daarom een belangrijke opgave. Iedereen heeft recht op leefbaarheid en iedereen moet in zijn eigen wijk een beter huis kunnen vinden als het hem of haar beter gaat. Hetzelfde geldt voor achterstandsregio's. Bij de groei van de economie van Nederland moet het niet alleen gaan om dat ene cijfer voor Nederland als geheel. Het gaat hier ook om een verdelingsvraagstuk. Al is Amsterdam bij uitstek de economische motor van Nederland, dat betekent niet dat al onze aandacht zich alleen daarop moet richten. Andere gebieden moeten de kans krijgen zich verder te ontwikkelen. Niet door fabrieken van overheidswege te verplaatsen, wel door budgetten vrij ter besteding te geven. | Mijn vierde uitgangspunt: we hebben behoefte aan een nieuw bestuurlijk repertoire. De afgelopen decennia hebben geleerd hoe gemakkelijk we de sturingsmogelijkheden van de overheid op ruimtelijk gebied overschatten. Laten we juist op dat punt niet in oude fouten vervallen. Een nieuw repertoire is heel goed denkbaar; een repertoire dat inspirerend is voor al degenen die de ruimte uiteindelijk vorm moeten geven.

Het Financiële Dagblad 5 maart 2007

DE SAMENLEVING IS MAAKBAAR

Er is een nieuw kabinet. De beloftes die tijdens de verkiezingscampagnes zijn gemaakt, moeten nu worden waargemaakt. De cynici onder ons zijn al gauw van mening dat er de komende jaren weinig zal veranderen. Niet alleen omdat de koers van 'het schip van staat' zich moeilijk laat verleggen, maar ook omdat de overheid tot weinig in staat zou zijn. Dat is niet alleen een populistisch geluid. Nee, ook in mijn vakgebied – dat van de bestuurskunde – is het *bon ton* om de sturingsmogelijkheden van de overheid te relativeren. De overheid zou maar één van de partijen zijn te midden van vele belangenorganisaties, projectontwikkelaars, grote bedrijven, milieubeweging, lobbyorganisaties en dergelijke. De tijd van de maakbaarheid van de samenleving zou ver achter ons liggen. | Wat een borrelpraat! Immers, kijk eens naar de praktijk. De afgelopen vijftien jaar zijn vele overheids-taken geprivatiseerd en is op veel maatschappelijke terreinen marktwerking ingevoerd. Op het eerste gezicht lijkt dit een teken van de afnemende betekenis van de overheid. Maar wie heeft al die stelselwijzigingen doorgevoerd? Wat dat betreft, is de voormalig minister van volksgezondheid Hans Hoogervorst een zegen voor de bestuurskunde. Hij heeft in één regeerperiode de gehele zorg gereorganiseerd. Voorwaar een grote prestatie, los van de vraag of hij ook de juiste veranderingen heeft doorgevoerd. De overheid is blijkbaar best in staat om ingrijpende wijzigingen in het maatschappelijke verkeer door te voeren. En wat te denken van de snelheid waarmee de immigratiestromen richting Nederland zijn ingedamd? Ook hiervoor geldt dat het van mij niet had hoeven. Maar ook dit is een bewijs dat de overheid binnen korte tijd tot ingrijpende beleidswijzigingen kan komen. En dan heb ik het nog niet eens over de veranderingen in de WAO, de VUT en de WW die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd. | Daarmee ontken ik niet dat op sommige beleidsterreinen de onmacht van de overheid schrijnend is. Elke poging tot verandering lijkt daar te verzanden in een debat tussen vele partijen. De ruimtelijke ordening is hiervan een goed voorbeeld. En ook in het onderwijs lijkt de overheid de weg geheel kwijt te zijn, al kan dat op zich reeds als winst worden gezien. De files staan er ook nog elke dag en de verpaupering slaat toe in vele wijken in de grote steden. | Het is dus verstandig om te nuanceren: soms is de overheid heel goed in staat om veranderingen door te zetten en soms is ze dat veel minder. Onder wat voor voorwaarden is die overheid wel in staat om grote stappen te zetten? Ik noem drie factoren die elke keer weer van belang lijken te zijn. | Ten eerste: urgentie. Toen de dijken van de grote rivieren in 1993 en in 1995 onder grote druk kwamen te staan, sleepte Wim Kok in enkele maanden een groot-

scheepse dijkverhoging door het parlement. Jarenlang gesteggel werd onder druk van de gebeurtenissen snel afgerond. | Ten tweede: consensus. Het is niet verbazingwekkend dat er weinig verandert als er geen duidelijke meerderheid bestaat voor één oplossing; zie de ruimtelijke ordening. Als die consensus wel in grote lijnen aanwezig is, kan het tij snel keren, zoals gebeurde bij de immigratie van niet-westerse allochtonen. | Ten derde: strategisch vernuft, in combinatie met een helder idee van de na te streven doeleinden. Wie in feite niets wil veranderen, geeft slechts een schijnbaar bewijs van de onmacht van de overheid. Wie helder weet wat hij wil en bovendien het vermogen bezit om het politieke spel ragfijn te spelen – denk aan Hans Hoogervorst met het zorgstelsel, of aan voormalig minister Gerrit Zalm en de overheidsfinanciën – levert het echte bewijs: de samenleving is nog steeds veel maakbaarder dan de cynici onder ons denken.



Intussen proberen
onderzoekers
dienstbaar te zijn

DE ROL VAN HET RUIMTELIJK PLANBUREAU

De projectontwikkelaars zijn boos. Op mij. Ik heb op deze plaats gesuggereerd dat niet alleen de overheid maar ook de projectontwikkelaars schuldig zijn aan de nieuwe woningnood. Een uitgebreide reactie van NEPROM volgde. | Het was niet de eerste reactie op mijn columns uit die hoek. Het zijn reacties van het type 'boos': weinig argumenten en meer op de man dan op de bal. Natuurlijk is functioneel boos zijn een vast ritueel van het Haagse lobbywerk. Op zich geen reden om vanaf een vakantieadres te reageren. Ik doe het toch. | De projectontwikkelaars proberen immers niet alleen mij, maar ook het Ruimtelijk Planbureau te treffen. Het kan wel weer worden opgeheven, als de directeur zijn meningen voortaan niet voor zich houdt. Niets over de kwaliteit van het werkprogramma, niets over de kwaliteit van de onderzoekers en al helemaal niets over de kwaliteit van de gestage stroom aan rapporten die het RPB inmiddels produceert. En dat zijn toch de dingen die de waarde van een instituut bepalen. Bovendien is het weinig fijnzinnig om een planbureau maar meteen te willen opheffen als er enige vraagtekens worden geplaatst bij het eigen gelijk. | Ik grijp deze column graag aan om de positie van het RPB duidelijker te markeren. Het RPB is een wetenschappelijk instituut. Het is geen universiteit, maar het legt zich zelf wel wetenschappelijke maatstaven op en handelt vanuit een wetenschappelijke habitus. We baseren conclusies op onderzoek, zijn kritisch en stellen beweringen – zeker als ze politiek correct zijn – ter discussie. Ten slotte, en niet in de laatste plaats: we zijn onafhankelijk. Ik licht toe aan de hand van de kritiek van NEPROM. | Ten eerste: conclusies baseren op onderzoek. Ik zou miskennen dat het goed toeven is in Vinex-wijken. Tevredenheidsonderzoek onder Vinex-bewoners toont aan dat velen tevreden zijn in hun nieuwe woning. Dat heb ik nimmer ontkend, maar wie iets wil zeggen over de behoefte aan nieuwe woonmilieus – wat steeds mijn optiek is geweest –, moet niet weten welke mensen tevreden zijn, maar juist welke mensen willen verhuizen! | In dat kader is het Woningbehoefteonderzoek van de rijksoverheid informatief. Het blijkt dat er nog steeds een groot tekort is aan woningen in het groenstedelijke woonmilieu: woningen met een landelijk karakter in de directe nabijheid van een stad. Helaas vertegenwoordigen de Vinex-wijken merendeels een ander woonmilieu: buiten-centrum. Aan dit woonmilieu bestaat nu juist géén tekort, eerder een overschot. | Ik ben zeker niet de eerste die deze conclusie trekt. De commissie-Duijvestein concludeerde reeds enkele jaren geleden dat de Vinex-wijken niet aansluiten op de woonwensen van burgers. Ik begrijp dat projectontwikkelaars die daar nog veel willen bouwen liever iets anders horen. Maar wat

let hen om hun aanbod aan te passen? Het is beter om flexibel in te spelen op de veranderende vraag dan om alle pijlen te richten op de boodschapper van het slechte nieuws. | Ten tweede: het stellen van kritische vragen. Den Haag kent veel politiek correcte standpunten en veel belangen. Het is wellicht de oorzaak dat over de oorzaken van de nieuwe woningnood nauwelijks een fundamentele discussie wordt gevoerd. Peter Ruigrok van de NEPROM beweerde onlangs op een congres zelfs dat de projectontwikkelaars hier geen enkele blaam treft. Het zijn de anderen die voor het tekort aan woningen verantwoordelijk zijn. Ruigrok is blijkbaar niet op de hoogte van het interessante onderzoek dat Barrie Needham voor de commissie-Duijvestein heeft uitgevoerd. Het lijkt me beter om in alle openheid een debat te voeren over het tekort aan woningen, zonder vooraf één van de partijen alle schuld in de schoenen te schuiven. Bij zo'n debat hoort de vraag of na de privatisering van de corporaties een goed functionerende markt is ontstaan. Is de overheid een goede marktmeester gebleken of wordt de overheid daarin nu juist door het restrictieve ruimtelijke beleid van de diezelfde overheid belemmerd? | Ten derde: de onafhankelijkheid. In een eerdere column liet ik zien dat de grote projectontwikkelaars en de kleine aannemers andere opvattingen huldigen over ruimtelijk beleid. Dit is geen verwijt. Het zou vreemd zijn als het anders zou zijn. Maar laten we elkaar dan ook geen mietje noemen en niet de schijn ophouden dat belanghebbenden belangeloze standpunten vertolken. Peter Ruigrok, Peter Noordanus, Friso de Zeeuw en al die andere in het openbaar optredende bouwondernemers vertolken geen standpunten die tegen de belangen van de bouw ingaan. Anders zouden ze terecht spoedig worden ontslagen. En het RPB mag juist worden opgeheven als ze geen onafhankelijke standpunten zou innemen. | Allemaal hebben we zo onze rol. In een volwassen democratie behoren niet alleen de belanghebbenden aan het woord te komen, maar ook het onafhankelijk onderzoek. Het RPB opereert dan ook niet vanuit een bepaald politiek programma. We zijn niet voor open ruimte of voor dichte bebouwing, we zijn niet voor open grenzen of gesloten, we zijn niet voor de auto of voor het openbaar vervoer. Het is onze taak om algemene beweringen door te prikken en om te wijzen op ontwikkelingen die nog onvoldoende worden onderkend. Om vanuit onafhankelijkheid en goed gefundeerd vragen te stellen bij het beleid. Daar hebben we allemaal baat bij.

Geografie 2003 nr. 9

HET RPB MAAKT GEEN RUIMTELIJKE PLANNEN!

Het Centraal Planbureau is een gerenommeerd instituut. Veel ministers zijn al uit hun slaap opgeschrikt door de laatste prognoses van het CPB. Het is dus logisch dat 'planbureau' een gewilde titel is in Den Haag. Daarmee lag het voor de hand dat het nieuwe instituut dat voor de regering de ruimtelijke ontwikkelingen ging bijhouden, Ruimtelijk Planbureau ging heten. | Maar wat is in godsnaam een planbureau? Het mag in Den Haag een enigszins prestigieuze naam zijn, maar hoe leg ik het uit aan de mensen in het land? In dat opzicht is de website van het CPB op zijn minst vermakelijk. De eerste pagina geeft vooral aan wat het CPB *niet* is. Of we in ieder geval willen onthouden: het CPB maakt geen plannen! Bij een Ruimtelijk Planbureau dreigt die verwarring nog groter te worden. Hoewel de naam anders suggereert, maakt het Ruimtelijk Planbureau namelijk nooit ruimtelijke plannen. | Zo begin ik bijna elk praatje dat ik in mijn hoedanigheid van directeur Ruimtelijk Planbureau houd. En toch wordt me in de discussie vaak voor de voeten geworpen dat het helemaal mis gaat met de ruimtelijke ordening in Nederland, dat alles verrommelt en dat er bovenal geen visie meer is. Het ministerie van VROM heeft het allemaal uit de hand laten lopen, en wat prettig dat we nu een bureau hebben dat aan het gebrek aan echte plannen een einde gaat maken. Gelukkig kan ik dan verwijzen naar mijn inleiding: het Ruimtelijk Planbureau maakt geen plannen voor de ruimte, het Ruimtelijk Planbureau is het nationale kennisinstituut voor de ruimte. Wij monitoren de ruimtelijke ontwikkelingen en wij verkennen de ruimtelijke toekomst. Meer is het niet. | Voor wie doen we dat? We doen het voor iedereen die betrokken is bij de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Natuurlijk zijn de regering en het parlement ons eerste aanspreekpunt. Maar onze studies zijn ook relevant voor andere overheden en andere partijen die zich de ruimtelijke ontwikkeling aantrekken. Denk bijvoorbeeld aan VNO-NCW, Natuurmonumenten, AVBB en ANWB, die in een spannende coalitie al enige jaren bezig zijn om ruimtelijke plannen te ontwikkelen. | We zijn dus geen wetenschappelijk instituut. Onze rapporten moeten bruikbaar zijn voor de mensen die met de voeten in de klei staan, hoezeer we ook graag verbindingen leggen met de academische wereld om onze eigen kwaliteit te verhogen. Bruikbaar betekent dat het beleid op onze gegevens moet kunnen bouwen; bruikbaar betekent dat onze rapporten simpele handreikingen bevatten voor het beleid. Maar bruikbaar betekent ook dat wij de beleidsmakers soms op nieuwe ontwikkelingen moeten wijzen die in het beleid nog onvoldoende aandacht krijgen. Op zo'n moment kunnen wij als kritisch worden

ervaren. Kritisch, niet vanuit een bepaald normenkader, maar vanuit onze kennis over ontwikkelingen die zich in de ruimte (gaan) voordoen.

Het Financiële Dagblad 16 september 2004

GOED ADVIES LAAT ZICH NIET LEIDEN DOOR POLITIEKE MODE

De adviesorganen staan weer ter discussie. Dat is opvallend. In 1997 nog werd met de 'woestijnwet' een einde gemaakt aan alle bestaande adviesorganen, op de SER, de WRR en de Gezondheidsraad na. In principe kreeg elk departement zijn 'eigen' vaste adviesorgaan. Bovendien werden de adviesorganen op een grotere afstand van het beleid geplaatst. En in de adviesorganen werden de belanghebbenden vooral vervangen door onafhankelijke deskundigen. Hoe simpel ook, de onderlinge relatie tussen departement en adviesorgaan is zelden eenvoudig. De departementen klagen vaak dat ze overvoerd worden met adviezen of dat de adviezen ontijdig worden uitgebracht, de adviesorganen menen vaak dat er met hun adviezen te weinig gebeurt. | Overigens wordt die discussie momenteel breder gevoerd dan in de negentiger jaren. In het kader van Thom de Graafs project 'De andere overheid' wordt de hele zogenaamde 'kennisinfrastructuur' van de overheid doorgelicht. Niet alleen de adviesorganen staan ter discussie, maar ook de sectorraden – die adviseren over onderwerpen voor onderzoek en advies –, de planbureaus en de vele kenniscentra op de departementen. Hoewel nog niet helemaal helder is hoe 'anders' de overheid van Thom de Graaf zal worden, is duidelijk dat het allemaal efficiënter moet. De departementen hebben behoefte aan de juiste informatie en het juiste advies op het juiste moment, en willen daarmee niet worden overvoerd. | Ik wil niet ontkennen dat het allemaal beter en zeker ook efficiënter kan. Toch maak ik me zorgen over deze te simpele opvatting over het belang van onafhankelijke kennis en onafhankelijke adviezen. Bij de adviesorganen, en de genoemde kennisinstellingen, mag het niet alleen gaan om de vraag: wat hebben de departementen eraan? Het is een te instrumentele visie op kennis en advies. Adviezen zijn niet alleen zinnig als de zittende minister meent dat ze bruikbaar zijn. Ik plaats daarbij graag enkele kanttekeningen. | Ten eerste is meestal niet zo eenvoudig vast te stellen hoe adviezen en kennis doorwerken in het beleid. Het gebeurt maar zelden dat een goed advies van een adviesorgaan of planbureau direct in concreet beleid wordt vertaald. De beste adviezen stellen bestaande zekerheden ter discussie en werken dan ook vaak pas op langere termijn door. Soms gaat het in zo'n geval om het voorstel het beleidsprobleem op een andere manier

te bezien – bestuurskundigen spreken hier van *reframing*. Soms gaat het advies dwars tegen de politieke mode in. Heel vaak werken dergelijke adviezen wel door, maar op termijn en vaak indirect, bijvoorbeeld via andere actoren in het beleidsveld of via een zich wijzigende publieke opinie. Vaak heeft het departement aan dergelijke adviezen niet meteen behoefte. Bijvoorbeeld wanneer de minister net een politieke meerderheid voor zijn voorstellen heeft verworven. Maar daarom zijn het nog geen verkeerde adviezen! Het is ook geen reden om adviesorganen op te heffen; eerder om ten departemente meer open te staan voor kritiek en voor andere inzichten. | Dat brengt me bij de vraag die hier centraal hoort te staan: wat is eigenlijk de functie van die adviesorganen en van die kennisinstellingen? Moeten ze het beleid ondersteunen of hebben ze een bredere maatschappelijke functie? Adviesorganen, planbureaus en andere kennisinstellingen hebben bovenal de taak de kwaliteit van het beleid te verbeteren en het publieke debat over dat beleid te verdiepen. Het klinkt zwaarwichtig, maar wie de verhoren van de commissie-Duivesteijn over HSL en Betuwelijn de afgelopen weken heeft gevolgd, begrijpt meteen wat ik bedoel. Is het de adviesorganen en planbureaus te verwijten dat het kabinet tegen alle adviezen in toch tot de aanleg van de Betuwelijn en de HSL-Zuid heeft besloten? Is het hen te verwijten dat de ministers hun adviezen slechts gedeeltelijk naar buiten brachten? Zou het niet veel beter zijn geweest als de adviezen in alle openheid waren besproken en de ministers zich in de Kamer hadden verantwoord voor hun keuze om Betuwelijn en HSL toch door te zetten? | Daarmee hebben adviesorganen en kennisinstellingen niet alleen een ondersteunende maar juist ook een bredere maatschappelijke functie. Politicologen spreken in dit verband terecht over de noodzaak van *checks and balances*. In een levende democratie worden alle argumenten gehoord voordat degenen bij wie het politieke primaat berust, de beslissing mogen nemen. Ik ben dan ook benieuwd welke betekenis het werk van de commissie-Duivesteijn zal krijgen voor de discussie over de 'kennisinfrastructuur' van de overheid.

Geografie 2005 nr. 5

BRUIKBAAR ONDERZOEK

Kennis is belangrijk voor het beleid. Er zijn weinig mensen in Den Haag die deze stelling in twijfel trekken. Toch bestaat er veel discussie over de 'bruikbaarheid' van de kennis. Daarbij blijken er veel verkeerde opvattingen te bestaan over de betekenis die kennis heeft voor het beleid. | Ten eerste: of kennis bruikbaar is, wordt niet alleen door beleidsmakers bepaald. Kennis is niet

alleen maar bruikbaar als de beleidsmakers er iets aan hebben. Gelukkig is de democratie breder dan de Haagse departementen. Als een onderzoek in het publieke debat, in de media, of bij de meningsvorming van de NEPROM, Aedes of de VNG een rol vervult, wordt het al goed gebruikt. Ook als het departement er niets in ziet. | Ten tweede: het gaat niet alleen om het gebruik van onderzoek, maar vooral om het nut ervan. Onderzoek wordt nogal eens gebruikt als legitimering van het beleid. Maar heeft het onderzoek daarmee ook werkelijk nut gehad? Was zonder dat onderzoek niet voor exact hetzelfde beleid gekozen? Het is dus niet voldoende om onderzoeksresultaten in beleidsnota's terug te zien. Het gaat erom of het onderzoek de beleidsmakers in hun denken verder heeft geholpen en heeft bijgedragen aan een 'beter' beleid. | Ten derde: echt goed onderzoek stelt eerder vragen dan dat het antwoorden geeft. Ik maak bij beleidsonderzoek wel eens een onderscheid tussen oude antwoorden, nieuwe antwoorden en nieuwe vragen. Bij 'oude antwoorden' gaat het om onderzoek dat vergelijkbare antwoorden oplevert op vragen die al vaker zijn gesteld. Bijvoorbeeld: voor de zoveelste keer met hetzelfde model het aantal schoolgaande kinderen in gemeente x op moment y voorspellen. Voor het beleid is dergelijk onderzoek onmisbaar. Toch is het de vraag of je er veel van kan leren. | Onderzoek dat 'nieuwe antwoorden' oplevert op reeds bekende vragen, is al een stuk interessanter. De WRR bracht in 2000 een rapport uit over privatisering. Tot dat moment was de keuze voor privatisering vooral een politieke keuze. De WRR veranderde het perspectief: het politieke debat hoort te gaan over de publieke belangen die in het geding zijn. Wel of niet privatiseren is daarmee veel meer een instrumentele dan een politieke keuze. | Beleid is vooral gebaat bij onderzoek dat 'nieuwe vragen' oplevert. Het zij toegegeven: dat lukt maar zelden. Als voorbeeld noem ik een ander rapport van diezelfde WRR over het afnemende handelingsvermogen van nationale staten bij de toenemende invloed van ICT. Op het internet is bijvoorbeeld lang niet altijd duidelijk onder welk 'recht' een handeling wordt verricht, omdat die handeling niet zonder meer aan een territorium is toe te wijzen, terwijl de rechtsmacht van nationale staten fundamenteel met het territorium is verbonden. Dit onderzoek riep dus een nieuwe vraag op. En nieuwe vragen dwingen beleidsmakers werkelijk tot nadenken. Dat noem ik echt bruikbaar onderzoek.

Cobouw 5 oktober 2006

SCENARIO'S IN ONDERZOEK

Hoe zou Nederland er in 2040 uitzien? Een spannende maar ook moeilijke vraag. Verplaats je nog even naar het Nederland van

1970 en besef hoe groot de verschillen zijn. En in welke mate had je in 1970 het Nederland van 2006 kunnen voorspellen? | Toch is het een belangrijke taak van de planbureaus om prognoses te maken voor de verre toekomst. Zo hebben CPB, MNP en RPB onlangs gezamenlijk een schets gegeven van de ruimte in Nederland in 2040¹³. Inderdaad, er zullen in 2040 ongetwijfeld mensen zijn die meewarig nog eens de voorspellingen uit 2006 uit de kast halen: wat zaten die jongens en meisjes er toen naast! Toch mag de angst om later te worden uitgelachen geen reden zijn om van dergelijke prognoses af te zien. Beleidsmakers in Den Haag moeten nu eenmaal zo goed mogelijk worden geïnformeerd. En 'zo goed mogelijk' betekent dat je op basis van alle kennis die nu voor handen is, een prognose maakt. Vanzelfsprekend moet je daarbij nooit de indruk wekken dat alle onverwachte trendbreuken die nog in toekomst besloten liggen, kunnen worden voorzien. | Bovendien kun je in een prognose onzekerheden inbouwen door te werken met scenario's. Stel dat we niet goed weten hoe de rol van de overheid in de samenleving zal veranderen. In dat geval is het beter om twee prognoses te maken: één voor de ruimtelijke ontwikkeling bij een terugtrekkende overheid en één voor de ruimtelijke ontwikkeling bij een nadrukkelijk sturende overheid. Het maakt voor de woningmarkt immers nogal uit of de komende kabinetten de woningmarkt zullen liberaliseren dan wel de huren strak in de hand zullen houden en de hypotheekrentes zullen blijven betalen. Bij zo'n onzekerheid is het beter om voor twee scenario's te voorspellen hoe Nederlanders in 2040 zullen wonen. | Zo gaan de drie planbureaus in hun studie zelfs uit van vier scenario's. Welk scenario zich zal voordoen, kunnen ze uit de aard der zaak niet zeggen. Hebben ze het probleem van de onzekere toekomst daarmee gewoon doorgeschoven naar de beleidsmakers? Wie dat denkt, beseft onvoldoende hoeveel informatie een scenariostudie kan opleveren. Stel dat een bepaalde ontwikkeling zich in alle onderzochte scenario's zal voordoen, zoals de steeds grotere kans op overstromingen en wateroverlast in Nederland. Dan biedt een scenariostudie juist méér zekerheid. Hoe onzeker we ook zijn over de toekomstige rol van de overheid én over de toekomstige betekenis van Nederland in een globaliserende wereld, we weten wél dat het overstromingsrisico in alle gevallen zal toenemen. We weten dus ook dat hier een robuust beleid nodig is om dat risico blijvend klein te houden. | Zo zijn er meer voorbeelden. In de studie van de drie planbureaus neemt de personenmobiliteit tot 2040 in alle scenario's toe. Al zal die toename na 2020 minder hard gaan dan ervoor, ook dan is er dus nog steeds sprake van groei. Dat betekent dat de plannen van het huidige kabinet, inclusief het rekeningrijden, op de lange termijn nimmer vol-

doende zullen zijn. Daarmee is niets ten nadele gezegd van deze plannen. Wel is aangegeven dat in de toekomst verdergaande plannen nodig zijn om met de groeiende personenmobiliteit om te gaan. | Een laatste voorbeeld: volgens de scenariostudie van de planbureaus zullen de problemen van de grote steden met het huidige beleid in alle scenario's op termijn alleen maar erger worden. De vraag naar woningen zal in de grote stad slecht aansluiten bij het aanbod, en de kloof tussen een verarmde, vooral allochtone, bevolking in de oude stadswijken aan de ene kant en een welvarende bevolking in de binnenstad en in de rijkere randgemeenten aan de andere kant zal niet worden gedicht. De problemen van de grote steden zullen niet vanzelf verdwijnen. In alle veronderstelde toekomstige toekomsten ligt er dus een majeur opgave voor het kabinet. | Bij ontwikkelingen die zich in het ene scenario wel zullen voordoen en in het andere juist niet, past een geheel andere houding van de overheid. Hier wordt juist geen robuust beleid over jaren gevraagd, maar veeleer een grote alertheid op wat werkelijk komen gaat. Hier moeten de beleidsmakers juist leren omgaan met onzekerheden. Wat kunnen we nu reeds doen, ook als de ontwikkeling straks toch anders uitpakt? *No regret* oplossingen zijn hier zeer te prefereren.

Inleiding in: Dammers e.a. red. (2005), *Schoonheid is geld! Naar een volwaardige rol van belevingswaarden in kosten-batenanalyses*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB

GOEDE MUZIEK BEGINT MET EEN EXACTE WEERGAVE VAN DE PARTITUUR

Inleiding

Voordat de regering besluit tot het aanleggen van omvangrijke infrastructuur is het tegenwoordig zeer gangbaar om een analyse te maken van de maatschappelijke kosten en baten die met het project gepaard gaan respectievelijk daarvan het gevolg zullen zijn. De regering heeft in het jaar 2000 zelfs verplicht gesteld dat alle grote infrastructuurprojecten worden onderworpen aan een bepaalde analyse van de maatschappelijke kosten en baten. Dit geldt bijvoorbeeld voor de projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, en alle regionale infrastructuurprojecten waar rijksgeld mee gemoeid is. De achterliggende gedachte is helder: door de te verwachten baten en kosten van een project te moneteriseren, simpel gezegd: in geld uit te drukken, kan een beter besluit worden genomen. | Stel de overheid neemt zich voor een nieuwe spoorlijn aan te leggen. In dat verband is het niet alleen van belang te voorspellen hoeveel mensen van deze spoorlijn gebruik zullen maken, maar ook hoeveel meerwaarde die spoorlijn voor deze mensen heeft. Die meerwaarde, bijvoorbeeld aan reistijdwinst, valt in euro's uit te drukken. Maar

spoorlijnen hebben vaak nog andere effecten. Omdat de bereikbaarheid van bepaalde plaatsen verbetert, kan de economie in bepaalde regio's een positieve impuls krijgen, zoals de economie op andere plaatsen kan lijden onder de nieuwe spoorlijn. Met de groei van de welvaart rondom bepaalde stations, kunnen de grondprijzen en de prijs van de huizen rondom die stations stijgen. Met dergelijke informatie kan de beslissing over de nieuwe spoorlijn meer weloverwogen worden genomen. Een dergelijke analyse laat immers zien of de maatschappelijke baten hoger dan wel lager zijn dan de maatschappelijke kosten, waaronder ook simpel de kosten van de aanleg van de spoorlijn. | Nu heeft de methode twee nadelen. Ten eerste is het moeilijk vooraf te bepalen welke effecten, en daarmee welke maatschappelijke kosten en baten, zullen optreden. In principe is het aantal effecten onbegrensd. Een analyse van maatschappelijke kosten en baten (een MKBA) geeft daarmee per definitie een onvolledig beeld van de effecten die in de toekomst zullen optreden. Ten tweede laten sommige kosten en baten zich moeilijk in euro's uitdrukken. Hoe moeten we bijvoorbeeld meewegen dat een spoorlijn en een fraai vormgegeven station de 'ruimtelijke kwaliteit', beter gezegd: de 'belevingswaarde', van een groter gebied zullen verhogen? Zouden we die toekomstige beleving ook in geld kunnen uitdrukken? Of moeten we accepteren dat ruimtelijke ingrepen altijd effecten zullen hebben die niet in euro's kunnen worden omgezet? | De MKBA is in de laatste jaren steeds verder verfijnd en verbeterd. Toch blijven verschillende baten en kosten nog steeds buiten beschouwing, omdat ze zich (nog) niet in euro's laten vertalen. Het was de reden voor onderzoekers van het RPB om zich nader over dit dilemma te buigen. Ze concludeerden dat er nog vele aanvullingen op de MKBA mogelijk zijn, juist in de sfeer van die 'belevingswaarde' van de voorgestelde ruimtelijke ingreep. Deze inleiding biedt mij de mogelijkheid om nog enkele opmerkingen vooraf te maken.

Twee werelden

Hoezeer een MKBA ook past in de tijdgeest, twee werelden blijven bijna diametraal tegenover elkaar staan bij de beoordeling van het nut van een MKBA. In het kamp van de voorstanders treffen we niet alleen welvaartseconomen aan, maar bovenal degenen die gegrepen zijn door de tijdgeest van het *New Public Management*. In het *New Public Management* staat het streven naar meer effectiviteit en efficiëntie voorop. Efficiëntie kan binnen dit discours vooral worden bereikt door de markt, omdat de markt de beste informatie verschaft over de voorkeuren van burgers. Vooral dit laatste uitgangspunt zien we terug in de systematiek van de MKBA. Als burgers een bepaald gebied hoger gaan waarderen, zullen de grondprijzen en de huizenprijzen in

het betreffende gebied wel moeten stijgen. Omgekeerd: als de prijzen voor grond en huizen niet stijgen, geven de burgers blijkbaar geen hogere waardering aan een bepaald gebied. Aldus vat ik één van de basisgedachten van de MKBA voor het gemak maar even samen. | Tegenover de wereld van de welvaartseconomie treffen we de wereld van de ontwerpers. Crouwel vat zijn positie in deze bundel samen door te stellen dat de waarde van muziek niet in geld valt uit te drukken. Het doet denken aan de uitspraak van Gustav Mahler: 'Het belangrijkste van de muziek staat niet in de noten'. Van Dooren wil al helemaal niet over belevingswaarde spreken; voor hem vraagt vooral de culturele waarde van ruimtelijke ingrepen om aandacht. Laten we het simplistisch samenvatten: ontwerpers denken in termen van schoonheid, economen in termen van geld. | De standpunten lijken moeilijk te overbruggen. De MKBA bewijzen overigens voor een deel het gelijk van de ontwerpers. Aan het einde van de MKBA resteren immers vaak enkele pro memorieposten: effecten die zich niet in geld laten uitdrukken. Jammer genoeg blijven dergelijke PM-posten in de politieke besluitvorming vaak onderbelicht, juist omdat ze zich zo moeilijk laten wegen. Daarmee dreigt een MKBA in de praktijk te resulteren in een simpele optelsom van kosten en baten, beide in euro's uitgedrukt. | Daarmee dient zich een boeiend dilemma aan:

- Moeten we proberen om maatschappelijke kosten en baten die voorlopig nog niet volwaardig in de afwegingen worden betrokken omdat ze zich nog moeilijk laten monetariseren, alsnog onder diezelfde financiële noemer te brengen? Het gewicht van MKBA in de politieke besluitvorming zou daarmee ongetwijfeld toenemen, met als averechts effect dat waarden die werkelijk niet in geld zijn uit te drukken, in de toekomst nog minder aandacht krijgen.
- Of moeten we de beperktheid van de MKBA-methode beter over het voetlicht brengen en daarmee de betekenis van de MKBA relativeren? De laatste strategie lijkt in de huidige tijdgeest weinig kans van slagen te hebben en verzwakt daarmee de positie van de waarden die zich moeilijk in geld laten uitdrukken, mogelijk nog verder. | Dammers, Hornis & De Vries lijken in ieder geval eieren voor hun geld te kiezen. Als een MKBA toch de voorkeur krijgt, is het beter daar zoveel mogelijk onder te brengen, zo suggereren zij. Zij stellen voor bij de beoordeling van grote infrastructurele projecten ook de belevingswaarden mee te nemen. Onder belevingswaarden verstaan zij de esthetische kenmerken die ervaren worden door de bedrijven en de burgers die het gebied of de directe omgeving ervan benutten. Volgens Rietveld is de hoop dat belevingswaarden allemaal in een MKBA kunnen worden meegenomen lichtelijk naïef, hoezeer hij ook bewondering uit voor de poging van Dammers en de anderen. Naar mijn idee is hun uitwerking in ieder geval intellectueel inspirerend.

Niet te monetariseren waarden

Tegelijkertijd echter mag het essay van Dammers, Hornis & De Vries niet de indruk wekken dat 'goed zoeken altijd zal doen vinden'. In dat opzicht is het voorbeeld dat de auteurs als startpunt nemen, de reconstructie van de Zuidas van Amsterdam, ook iets te gemakkelijk, vanwege de economische betekenis van de esthetiek in dergelijke gebieden. Door de ruimtelijke kwaliteiten (de belevingswaarde) te vergroten, wordt het gebied als vestigingsplaats voor (liefst internationale) bedrijven aantrekkelijker. Daarmee leidt schoonheid (van het gebied) tot welvaart (zelfs van het hele land). In de huidige diensteneconomie krijgen beleving en esthetiek inderdaad steeds meer een economische waarde. Dit laat onverlet dat de precieze relatie tussen belevingswaarde en economische effecten vaak onduidelijk is. | Het essay van Dammers en de anderen mag dus niet de indruk wekken dat voortaan alle maatschappelijke baten en kosten in euro's kunnen worden uitgedrukt. Daarmee gaan ze voorbij aan de vraag hoe waarden die niet direct monetariseerbaar zijn, in de besluitvorming moeten worden meegewogen. Om wat voor maatschappelijke kosten en baten gaat het hier? De theorie over marktfalen kan logischerwijs bijdragen aan de beantwoording van deze vraag. Ik noem, zonder uitputtend te zijn, enkele maatschappelijke baten en kosten die zich erg moeilijk, zo niet, in geld laten vertalen. | Ten eerste: verdelingsvraagstukken. De uitkomst van de markt kan (Pareto-)efficiënt zijn, dit betekent nog niet dat de uitkomsten politiek ook gewenst zijn. Dit probleem doet zich bij de MKBA nadrukkelijk gelden. Als de huizenprijzen in een bepaald gebied stijgen ten gevolge van een infrastructurele ingreep, wordt deze stijging als 'maatschappelijke baten' aangemerkt. Het mag duidelijk zijn dat deze maatschappelijke baten slechts bij een bepaalde groep burgers terecht komen. Daarmee dragen infrastructurele projecten niet zelden bij aan een wel of niet gewenste herverdeling van vermogens. Dit laat natuurlijk onverlet dat de politiek grenzen kan stellen aan de herverdeling die uitgaat van een groot infrastructureel project. Zelfs kunnen de kosten van een dergelijke politieke randvoorwaarde in euro's worden uitgedrukt. De politieke en maatschappelijke baten van het tegengaan van een ongewenste herverdeling laten zich echter niet in euro's uitdrukken. | Ten tweede kampt de markt nogal eens met een informatiekort. Zo komen maatschappelijke baten niet altijd in geld tot uitdrukking omdat niet door iedereen en zeker niet vooraf valt te voorzien wat de maatschappelijke, en met name de sociale, betekenis van een groot project zal zijn. Zo verschaffen grote infrastructurele projecten later niet zelden een bepaalde identiteit aan een bepaalde regio, aan een bepaalde stad; een identiteit die zeker vooraf moeilijk in geld valt uit te

drukken. De gemeenteraad van Rotterdam moest indertijd voor een nieuwe brug een keuze maken tussen een ontwerp van stadsarchitect Maarten Struijs en een ontwerp van Ben van Berkel. Het laatste ontwerp was dertig miljoen duurder, maar sprak veel meer tot de verbeelding dan het eenvoudige ontwerp met vier pylonen van Struijs. De gemeenteraad koos voor het duurdere ontwerp, om de Kop van Zuid meer uitstraling te geven. Uiteindelijk heeft de uitstraling van de brug er niet toe geleid dat de nieuwe bedrijven zich in groten getale hebben gevestigd op de Kop van Zuid. Wel heeft de nieuwe Erasmusbrug Rotterdam een nieuw symbool gegeven; een symbool dat bijdraagt aan de identiteit van de stad. Is die winst van een nieuw symbool, of zelfs van een versterking van de eigen identiteit, in geld uit te drukken, laat staan vooraf te becijferen? | Ten derde zegt de huidige markt weinig over de toekomstige markt. Hoe zullen bepaalde ingrepen over enige decennia worden gewaardeerd? Die onzekerheid verplicht tot terughoudendheid, bijvoorbeeld bij het aantasten van het culturele erfgoed. Immers: wat nu wordt vernietigd, kan over enige decennia niet meer worden genoten. Bij het culturele erfgoed gaat het niet alleen om architectuur (monumenten zorg) en stedenbouw (bescherming van stads- en dorpsgezichten), maar ook om het Nederlandse cultuurlandschap. Een vergelijkbare redenering geldt voor de open ruimte in Nederland. Een aantasting van de open ruimte is bijna per definitie niet meer terug te draaien. Dat moet je dus gewoon niet willen, ook niet als er op dit moment maar erg weinig mensen geld voor over zouden hebben die open ruimte open te houden.

MKB A objectiveert niet, maar disciplineert hoogstens

Per definitie zal de MKBA-methode dus tekortschieten. Bepaalde waarden laten zich niet vergelijken met gestegen vastgoedprijzen of met een grotere reistijd betrouwbaarheid. Fundamenteel schiet de methode tekort omdat zij in essentie ideologisch, en dus eenzijdig, is. Daarmee is niets mis, maar het is wel goed om deze relativering hier te maken. Bij een MKBA staat de betalingsbereidheid van mensen centraal, zoals Koopmans in deze bundel treffend opmerkt. Maar dat niet alleen. Aan het model ligt ook de assumptie ten grondslag dat de markt de beste informatie geeft over de preferenties van burgers. En dat de markt daarmee superieur is aan de combinatie van politiek-overheid-democratie. Natuurlijk zijn (welvaarts)economen de eersten om te erkennen dat de markt lang niet altijd goed functioneert en dat de politiek en de overheid onder bepaalde randvoorwaarden het primaat moeten krijgen. Daarmee blijft overeind dat *als aan die randvoorwaarden is voldaan*, de markt de voorkeur zou moeten krijgen. En dat in dat geval de markt de beste informatie geeft over de preferenties van burgers. Dit nu juist acht ik ideologisch en niet wetenschappelijk

gefundeerd. | Zelf neem ik een andere ideologische positie in. Ik neem als voorbeeld hedendaagse kunst. Als het aan de markt zou liggen, bleef er weinig hedendaagse kunst over, terwijl niets hier het functioneren van een markt in de weg staat. Er is voldoende aanbod, alleen te weinig vraag. Toch is het een maatschappelijk belang dat de kunsten zich vrijuit kunnen ontwikkelen. De overheid hoort hier bij te springen, democratisch gelegitimeerd. Dat het profijtbeginsel in de kunsten ongetwijfeld meer gewicht kan krijgen, doet aan deze algemene conclusie niets af. Eenzelfde redenering gaat op voor vele andere onderwerpen. Een collectieve aanpak overstijgt vaak de som van individuele beslissingen, en tot die collectieve aanpak wordt op de democratische markt besloten. Overigens wordt de afweging op de democratische markt sowieso op een andere wijze gemaakt dan op de economische markt, omdat hier elke stem een gelijk gewicht heeft.

| Er is in mijn optiek derhalve geen reden om de markt van vraag en aanbod als afspiegeling van burgers' preferenties superieur te verklaren aan de democratische markt. Niet alleen relatieveert dit het belang van een MKBA, het relatieveert ook de uitkomsten van een MKBA. Als ook bij burgers de verwachting leeft dat de overheid zal instaan voor publieke belangen, zal dat zeker hun betalingsbereidheid beïnvloeden. | Is een MKBA daarmee nutteloos geworden? Nee. Wie de democratische markt op zijn minst evenwaardig ziet aan de economische markt, als afspiegeling van de preferenties van burgers, kan op een heel zinnige manier de resultaten van een MKBA benutten. Een MKBA geeft in dat perspectief geen antwoord op de vraag of een bepaald voorstel wel of niet moet worden uitgevoerd. Een MKBA doet slechts handreikingen aan politici bij het nemen van een weloverwogen beslissing. Om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen, moeten politici zicht hebben op de aannames die aan de betreffende MKBA ten grondslag liggen. Een weloverwogen beslissing vraagt ook dat politici een zorgvuldige afweging maken tussen de baten en kosten die wel zijn gemonetariseerd en de baten en kosten waarvoor dit niet geldt. Omgekeerd vergt een weloverwogen beslissing door de politiek dat de uitkomsten van de MKBA niet worden verdonkeremaand. Strategisch gedrag met informatie, waarvan het rapport van de commissie-Duivesteyn zulke nare voorbeelden geeft, moet worden tegengegaan. Mijn conclusie luidt dan ook dat een MKBA niet objectiveert, maar vooral behoort te disciplineren.

Daarmee is er niks mis met het opnemen van belevingswaarden in de MKBA. De dwingende kracht van de MKBA zal hierdoor alleen maar worden vergroot. De disciplinerende werking van de MKBA zal erdoor worden versterkt. Het is beter in termen van euro's te waarderen dan PM-posten over het hoofd te zien.

Bovendien is het pragmatisch om de МКВА-methode verder te verfijnen: МКВА's zijn immers een gegeven in het huidige politieke discours. | Voorwaarde voor een succesvol gebruik van МКВА's is dus wel dat politici niet voor hun verantwoordelijkheid weglopen. Door de МКВА kritisch te bezien en door helder te formuleren op grond van welke, niet gemonetariseerde, voor- of nadelen wordt afgeweken van de uitkomsten van de МКВА. In dat opzicht is de uitspraak van Gustav Mahler, dat het belangrijkste van de muziek niet in de noten staat, nog immer waar. Maar elke dirigent weet ook dat het prettig is als orkestmusici in ieder geval beginnen met het spelen van de juiste noten.

Stedenbouw is weer een ander verhaal





MODERNE EN TRADITIONELE STEDENBOUW

In de twintigste eeuw was het modern om huizen te bouwen met platte daken, om woonwijken te bouwen waarin geen plaats meer was voor kleine bedrijfjes, en om blauwdrukken te maken voor de ruimtelijke ontwikkeling. De twintigste eeuw was lange tijd de 'moderne' tijd. We hadden moderne kunst, moderne architectuur en moderne opvattingen over de rol van de overheid. Het woord 'modern' viel samen met het woord 'hedendaags'. | Die tijd ligt inmiddels ver achter ons, hoewel veel mensen 'modern' en 'hedendaags' nog graag als synoniemen zien. De moderne kunst heeft afgedaan. En overal verschijnen traditionele, 'ouderwetse' woningen: bij Helmond hebben we Brandevoort gebouwd, een dorp met een geheel traditionele opzet; bij Dokkum is een nieuwe Friese stad gebouwd, zij het als vakantiedorp ... Nee, modern is zeker niet meer hedendaags! | In onze tijd zoeken we juist meer aansluiting bij de traditie. Maar dat gaat moeizaam en vaak halfslachtig. Eigenlijk twijfelen we vooral. Stond de twintigste eeuw bol van nieuwe ideaalbeelden (en dogma's), nu zijn we vooral aan het zoeken. Kijk bijvoorbeeld naar de nieuwe woningen om je heen. Het 'Nieuwe bouwen' van een eeuw geleden, met veel wit, veel licht en vooral platte daken, is verdwenen. OMA (Rem Koolhaas) en MVRDV (Winy Maas), de twee belangrijkste architectenbureaus van Nederland, bouwen nog wel voort op het modernisme. Maar de meer traditionele woningen verkopen het beste. De notariswoning, de boerderette, de jaren dertigwoning zijn 'in'. Zo is het vooral een allegaartje van stijlen dat de hedendaagse architectuur ons brengt. | Er is overigens niets tegen zo'n allegaartje van bouwstijlen. Is dat niet juist wat de geschiedenis ons heeft achtergelaten? Vroeger bouwden we als het ware 'organisch': steden en dorpen ontwikkelden zich binnen een simpele structuur. De combinatie van bouwstijlen en van allerlei functies (wonen, werken, winkelen) die zo ontstond, vormde een organisch geheel. Maar zo bouwen we niet meer. De moderne stedenbouw heeft ons 'geleerd' dat we functies moeten scheiden, dat we in woonwijken geen werkplaatsen van bedrijvigheid meer mogen tolereren, dat winkels moeten worden samengebracht in een winkelcentrum of een winkelstrip. Zo zijn in de stadsvernieuwingswijken alle 'broedplaatsen' voor nieuwe werkgelegenheid – in de vorm van loodsjes, winkeltjes, onbewoonbare pandjes – verloren gegaan. Inmiddels ligt dat ideaal van functiescheiding ver achter ons. Den Haag spreekt met liefde over 'meervoudig ruimtegebruik', al komt daar in de praktijk nog maar weinig van terecht. De vele monofunctionele bedrijventerreinen langs de snelweg zijn hiervan een mooi voorbeeld. Ook hier moeten we nog steeds zoeken naar een

nieuw ideaalbeeld. | De moderne stedenbouw viel samen met een nieuwe opvatting over de rol van de overheid. Bij het modernisme hoorden de grote blauwdrukken voor de ruimtelijke ontwikkeling: Flevopolders, Deltawerken, groeikernen en de vele nota's over de ruimtelijke ontwikkeling. Alles met veel enthousiasme voor, maar niet door de burgers bedacht. Die tijd en dat moderne ideaalbeeld over de rol van de overheid hebben we inmiddels verlaten. Maar wat komt ervoor in de plaats? De laatste kabinetten leken te vervallen in een ruimte-lijke ordening zonder visie en idee. Is dat wat burgers willen? Of heb je tegenwoordig een krachtige overheid nodig om het traditionele Nederland voor een definitieve ondergang te behoeden? De modernisten zouden zich in hun graf omdraaien.

Het Financiële Dagblad 2 oktober 2003

BOUW NIEUWE DORPEN, GEEN VALSE NOSTALGIE

Nieuwe dorpen: er wordt steeds meer over gesproken. Over dit onderwerp ligt ook een boeiende studie voor van het Innovatie-Netwerk Groene Ruimte en Agrocluster. Op het eerste gehoor zou je het misschien niet verwachten: een organisatie met zo'n postmoderne naam en tegelijkertijd zo'n simpel en helder voorstel. Niet alleen wordt een overtuigend pleidooi gehouden voor het bouwen van nieuwe dorpen, het rapport bevat ook inspirerende suggesties: 'plas-drasdorpen' langs de Hollandse Waterlinie, hoogwaterdorpen in de Betuwe en de IJsselvallei en nieuwe landgoederen in de polder. Ik wil graag nader aangeven waarom hier sprake is van een goed en vernieuwend idee. Laat ik de valkuilen tot het slot bewaren. | Waarom is het een goed idee om nieuwe dorpen te bouwen? Ten eerste wordt het, nu de toekomst van de landbouw steeds onzekerder wordt, tijd om ons te bezinnen op het landelijk gebied. De grondgebonden landbouw is in belangrijke mate afhankelijk van de Europese subsidiestromen en het is duidelijk dat die stromen, met de uitbreiding van de Europese Unie, kleiner zullen worden. Het is daarom goed een nieuwe visie te ontwikkelen op het landelijk gebied, voordat de landbouw voor een deel is weggevallen. Ten tweede bestaat er bij mensen een evidente behoefte om landelijk te wonen. Deze behoefte gaat niet alleen uit naar de rust van het landelijk gebied, maar ook naar de veiligheid die met het 'buiten wonen' wordt geassocieerd. Hiervoor ontbreekt op dit moment de ruimte. Ten derde kan het bouwen van nieuwe dorpen waarde toevoegen aan het landschap, op voorwaarde dat een helder ontwerp aan de nieuwe dorpen ten grondslag ligt. | Waarom is het een vernieuwend idee? Planologie en ruimtelijke ordening hebben

vanouds moeite met het open gebied. Hun oorsprong ligt in de stedenbouw. Het landelijk gebied is voor de planoloog daarom vaak niet meer dan een spiegelbeeld: waar de stad een hoge dichtheid moet hebben (de compacte stad!), moet het landelijk gebied vooral leeg blijven en rust bieden. Het dorp Nagele is de bekende uitzondering op de regel: hier werd niet alleen een dorp ontworpen, maar ook een sociale gemeenschap bedacht. Wie het platteland ziet als de natuurlijke tegenhanger van de stad, heeft vanzelfsprekend de neiging om het platteland 'op slot' te doen. Dat beleid is momenteel verstrekkend: een boer mag wel een camping beginnen, op voorwaarde dat hij zijn varkens behoudt. Mocht hij echter met die varkens willen ophouden, dan is hij verplicht ook zijn camping te sluiten. Overigens kent het restrictief beleid veel averechtse effecten. De gemeenten kunnen en willen de maatschappelijke druk vaak niet weerstaan, met een sterke verrommeling van het landelijk gebied tot gevolg. | Wat zijn nu de valkuilen van het idee van de nieuwe dorpen? Ten eerste: nostalgie, en ten tweede: uniformiteit. De studie van het InnovatieNetwerk ontkomt niet aan nostalgische doorkijkjes, hoezeer de auteurs ook moeite doen om daarvan weg te blijven. Het dorp wordt geroemd vanwege het langzamere tempo, het kleine aantal medebewoners, de veiligheid, de overzichtelijkheid, de sociale structuur, de verbondenheid, het verenigingsleven. En de nieuwe dorpen zouden vooral kans van slagen hebben als bewoners zich kunnen ontplooien tot bijzondere gemeenschappen met een eigen identiteit en verschijningsvorm. Dat neigt niet alleen naar nostalgie, dat neigt zelfs naar valse nostalgie. Hier bestaat het gevaar van een eenzijdig beeld. Immers: de dorpen van vroeger kenden vaak ook heftige armoede en verstikkende sociale controle. | Wat belangrijker is: Jorwerd komt niet terug. De socioloog Tönnies heeft al een eeuw geleden de *Gemeinschaft* ingeruild voor de *Gesellschaft*. Wie nieuwe dorpen wil bouwen, zal moeten aansluiten bij de hedendaagse mens en bij de hedendaagse samenleving. In nieuwe dorpen zullen veel mensen komen wonen die elders hun werk hebben en elders met de auto hun boodschappen doen. De 'stedelijke mentaliteit' zal al snel overheersen in de nieuwe dorpen. Daarop is niets tegen, als we maar niet klaar zitten met de oude ambachten en de oude kruidenier. De nieuwe dorpen zullen geen kopie zijn van de dorpen van vroeger. Beter gezegd: alleen als ze geen kopie zijn van de dorpen van vroeger, hebben nieuwe dorpen een toekomst. | Ten tweede moeten de nieuwe dorpen ontstaan uit een lokale behoefte en ze moeten 'organisch' tot stand komen. Het zou funest zijn als op nationaal niveau plannen voor nieuwe dorpen worden ontwikkeld en de uniformiteit al gauw de overhand krijgt. Overal *Vinexjes* zou het boeiende idee meteen om zeep helpen. Overi-

gens heeft de nationale overheid wel een schone taak: zij mag het platteland van het slot halen, opdat de gemeenten zelf de nieuwe dorpen kunnen ontwikkelen.

Website RPB 23 mei 2005

EEN MONUMENT VOOR DE STAD

Sommige architecten intrigeren je. Je volgt hun werk al lange tijd, zonder te weten wanneer die fascinatie precies is begonnen. Mijn fascinatie voor Jo Coenen moet in het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw zijn begonnen. Hij deed zowel mee met de prijsvraag voor het nieuwe kantoor van Nationale Nederlanden aan het Weena in Rotterdam als met de prijsvraag voor het nieuwe gebouw van het NAI, ook in Rotterdam. Het eerste ontwerp vertoonde enige gelijkenis met een groot hobbelpaard en moest het afleggen tegen de glasarchitectuur van Bonnema. Het tweede ontwerp kwam wel als winnaar te voorschijn, en Coenen liet daarbij onder andere Koolhaas en Tschumi achter zich. | Het verschil tussen de ontwerpen van Coenen en Koolhaas was niet alleen frappant, maar ook heel kenmerkend. Koolhaas schetste een interessant gebouw, dat nergens zou hebben misstaan. Coenen daarentegen ontwierp een gebouw dat juist aan deze open plek middenin Rotterdam een prachtige invulling gaf. Ik geef graag toe dat het even duurde voordat ik dat door kreeg; als socioloog ben je nu eenmaal niet gewend te kijken. Maar gaandeweg begon het gebouw me steeds meer te boeien. Het omarmt aan de voorkant niet alleen het museumpark in Rotterdam, het heeft aan de achterkant de Rochussenstraat weer structuur gegeven. Dit is heel kenmerkend voor Jo Coenen: hij weet van een plaats een plek te maken. In dat opzicht werd zijn ontwerp voor het gebouw van Nationale Nederlanden terecht afgewezen. Dit was geen echte 'Coenen', want het had op veel plaatsen niet misstaan. | Om die reden is het logisch dat het nieuwste boek van Jo Coenen als titel heeft meegekregen: *Van stadsontwerp tot architectonisch detail*. Misschien is Coenen ook wel meer stedenbouwer dan architect: 'Architectonisch ontwerpen van stukken stad, van stadsensembles, van grote delen stedelijke omgeving, ervaar ik bij uitstek als mijn vak.' Dit citaat van Coenen raakt overigens een meer fundamentele vraag: kan alleen een goede architect een zinvolle bijdrage aan de stedenbouw leveren? Ik zou de omgekeerde stelling willen poneren: een architect is pas goed als hij ook een goede stedenbouwer is. In ieder geval is Jo Coenen briljant in staat om soms met kleine en soms met iets grotere ingrepen een veel groter gebied meerwaarde te verschaffen. | In vele oude wijken leidde de stadsvernieuwing tot treurige nieuwbouw, zonder karakter. In Den Haag vroeg wethouder

Adri Duivesteyn Jo Coenen om voor de Vaillantlaan een masterplan te maken. Coenen ontwierp een laan, breder dan de oorspronkelijke straat, en gaf de individuele architecten een bouwdoos mee van strikt omschreven basiselementen waarmee alle nieuwe gevels aan de Vaillantlaan moesten worden gecomponeerd. Het effect is verbluffend: één laan die een hele wijk een nieuw gezicht weet te geven. Een architect als stedenbouwer. | Natuurlijk kan het ook misgaan. Het stadskantoor van Coenen in Delft – voor de forens van Rotterdam naar Leiden goed vanuit de trein te zien – is inmiddels een treurig gebouw. Gelukkig weten maar weinigen dat het hier om een vroeg ontwerp van Jo Coenen gaat. Het siert hem dat hij in zijn boek de mislukking volmondig toegeeft. Zelf is hij nog wel enthousiast over het gebouw aan de Hofwijckstraat in Den Haag. Dat verbaast me. Het valt Coenen niet te verwijten dat het Rijswijkseplein in Den Haag een vreselijk gebied is, en dat de flat van Carel Weeber daar veel verbeteringen in de weg staat. Toch ontgaat de meerwaarde van Coenens ontwerp voor de Hofwijckstraat mij grotendeels. Of ligt dat aan de armoedige afwerking? | Laat ik geen verkeerde indruk wekken: het gaat zelden mis bij Coenen. Het KNSM-eiland in Amsterdam is een wonderschoon ontwerp, hoog stedelijk, met een fraaie afronding van de hand van de meester zelf. Het Céramique-gebied in Maastricht heeft Coenen terecht internationale roem verschaft. Hier heeft hij nieuwe stedelijkheid aan de oude stad Maastricht toegevoegd, waar door vele anderen een nieuwbouwwijk zou zijn gebouwd zoals ze zoveel in de tweede helft van de twintigste eeuw zijn gebouwd. Dan realiseer je je hoe mooi, en vooral natuurlijk, nieuwbouw kan zijn. | Dat Coenen graag 'natuurlijk' wil bouwen, spat af van bijna elke pagina van zijn boek. In de beginjaren tachtig verwoordde hij het al aldus: 'De architectuur die ik voorsta is op historische en culturele leest geschoeid, waarin de vanzelfsprekendheid van menselijk gebruik en begrip besloten ligt en waarin de continuïteit van tijd en plek gestalte krijgt.' In het boek schrijft hij: 'Ontwerpen in de Europese stad betekent voor mij luisteren en kijken en niet direct uitgaan van mijn voorkeuren, omdat de bestaande constructies bij nadere beschouwing en analyse reden van bestaan hebben.' En: 'Juist anonieme ingrepen hebben vanouds tot het ontstaan van architectuur geleid en die vanzelfsprekendheid, die verbondenheid met de omgeving, die probeer ik in mijn werk terug te vinden.' De architect heeft voor Coenen dan ook een bescheiden en beperkte rol. Coenen richt geen monumenten voor zichzelf op, hij maakt ze slechts om de kracht van de stad te vergroten. Hoe prachtig is de volgende uitspraak, waarin Coenen zijn hele werk samenvat: 'Architectuur en stedenbouw dienen om samenhang te creëren waar die verloren is gegaan of nooit bestond;

en ze moeten continuïteit brengen waar iets nieuws wordt gevraagd.' Ook wenst Coenen als architect vooral authentiek te zijn. Ik zou eraan willen toevoegen: integer. Architectuur vergt integer omgaan met de stad, met de historie. Dat dit ook kan leiden tot hele moderne architectuur weet iedereen die het werk van Coenen enigszins volgt. Zouden ruimtelijke ordenaars niet heel veel van zo'n instelling kunnen leren?

Geografie 2007 nr.5

OPGERUIMD IS NIET NETJES

De Zwarte Madonna in Den Haag wordt gesloopt. De procedures hebben vele jaren geduurd, de laatste bewoners hadden zich juridisch goed verschanst. Maar nu gaat het er eindelijk van komen. Weinigen zullen treuren over de afbraak van de Zwarte Madonna, die velen beschouwen als het lelijkste pand van Den Haag. Het is de vraag hoe ongelukkig architect Carel Weeber zelf is met de afbraak van zijn geesteskind. Hij zag de Zwarte Madonna toch een beetje als provocatie. In dat opzicht was het pand in ieder geval helemaal geslaagd. | Ik wil hier de discussie over de afbraak van de Zwarte Madonna niet overdoen. Dat het gebouw in bepaalde opzichten ook mooi was, is niet meer relevant. Dat veel mensen het pand met liefde bewoonden, is ook al vaak gezegd. Hoe bot het gemeentebestuur deze sloop heeft aangepakt, hoeft niet weer te worden beschreven. Wel is het interessant de sloop van de Zwarte Madonna als een cultureel fenomeen te zien. Wij zijn gewoon goed in het vernietigen van ons verleden, hoe uitzonderlijk de sloop van de Zwarte Madonna, slechts twintig jaar oud, zelfs voor Nederlandse begrippen ook mag zijn. Zo veelomvattend als wij graag de toekomst plannen – de Nederlandse ruimtelijke ordening was jarenlang wereldberoemd –, zo drastisch gaan wij vaak om met ons verleden. | In dat verband is de geschiedenis van Rotterdam heel illustratief. We weten allemaal dat de Rotterdamse binnenstad aan het begin van de oorlog geheel is verwoest. Wat echter weinig mensen weten, is dat een deel van die binnenstad vlak voor de oorlog ook al door het eigen gemeentebestuur was geamoveerd en dat een veel verdergaande sloop op de tekentafels lag. Dat verklaart waarom Rotterdam zo snel na het bombardement plannen gereed had voor de wederopbouw, eerst van Witteveen en later van Van Traa. Het gemeentebestuur had daartoe al voor de oorlog opdracht gegeven. | In hoeveel Nederlandse gemeenten is na de oorlog niet hetzelfde gedaan? Hoeveel grachten zijn er niet gedempt in steden en stadjes, zelfs in Amsterdam? Hoeveel verkeersdoorbraken vinden niet hun oorsprong in de jaren vijftig en zestig? Hoe gemakkelijk wordt de naoorlogse nieuwbouw in Rotterdam

nu niet alweer gesloopt? En wie nog iets wil zien van de Bijlmer zoals die in de jaren zestig ontstond, moet snel wezen want de oorspronkelijke flats zijn voor een belangrijk deel al verdwenen. | In Nederland moet het altijd zo drastisch. Niet alleen doel ik op die allesomvattende plannen voor nieuwe wijken, terwijl er in andere landen veel meer wordt 'aangerommeld'. Ik doel ook op die zucht om alles wat geen waarde meer heeft, zo snel op te ruimen. Of is dat nu juist het misverstand: dat het geen waarde meer heeft? Is niet elk gebouw een symbool van zijn tijd en heeft het alleen om die reden al waarde? | De vergelijking gaat op veel fronten mank, maar wat maakt Rome tot zo'n intrigerende stad? Tweeduizend jaar geschiedenis. In die stad liggen de historische perioden als jaarringen op elkaar. Dat zullen wij nooit meer bereiken. Maar we kunnen toch in ieder geval ons best doen om niet elke vorige jaarring helemaal weg te halen.

De Architect 2005, april

DE VINEX EN HET GEMIS AAN ROOTS

Onder kenners wordt niet zelden met veel *dédain* over Vinex-wijken gesproken. Ik geef enkele citaten. Wytze Patijn¹⁵ sprak in 1998 bijvoorbeeld over: 'lappendekens van woninkjes voor de markt'. Ids Haagsma en Hilde Haan¹⁶ meldden in hetzelfde jaar: 'Vinex-woonwijken worden de getto's van de 21^e eeuw [...] De Vinex-wijken bieden oppervlakkig gezien een staalkaart van vormen, waarachter een sufmakende eenvormigheid schuilgaat'. En Adri Duivesteijn¹⁷ merkte in 1999 op: 'Terwijl elk van de Vinexwijken zou moeten aansluiten op de specifieke identiteit van de bestaande stad, sluiten ze vooral aan op elkaar. [...] Ze zijn een soort Nederlandse suburbia aan het worden, onderling inwisselbaar'. | In de vakkringen lijkt de *communis opinio* sinds 1999 niet veel te zijn veranderd, hoewel het debat wat is verflauwd. Wel brengen projectontwikkelaars, vanzelfsprekend niet gediend van een negatief imago van de woningen die ze nog moeten verkopen, daar tegenwoordig graag tegenin dat de bewoners in de Vinex-wijken over het algemeen erg tevreden zijn. Ludo Diels¹⁸ ging in *De Volkskrant* nog een stap verder door te verklaren dat Vinex-wijken niet meer 'uit' zijn, en zelfs 'hip' genoemd kunnen worden. | Is er reden om het aanvankelijk negatieve beeld bij te stellen, nu de Vinex-wijken werkelijk vorm beginnen te krijgen? Hebben de criticasters hun mening te vroeg gegeven? Ik betwijfel het, maar het is in ieder geval een mooi moment om te zien wat we van de Vinex-wijken zouden kunnen leren. | Laat vooraf duidelijk zijn dat 'Vinex' voor veel meer staat dan waarvoor het algemeen wordt versleten: de grootschalige uitleglocaties rondom de grote steden, zoals Leidsche Rijn,

Ypenburg, Leidschenveen en IJburg. Onder de vlag van Vinex worden ook veel inbreidingslocaties gebouwd. Ik zal me hier echter conformeren aan de algemene neiging om Vinex te vereenzelvigen met de opvallende uitbreidingslocaties. De positieve verhalen van de projectontwikkelaars vormen een mooi startpunt van mijn redenering, die zal uitmonden in de conclusie dat de grote uitleglocaties nog steeds weinig animo oproepen en in feite model staan voor een kleurloze stedenbouw. | Laten we eerst eens bezien of de Vinex-wijken aansluiten op de woonwensen van burgers. Die vraag is op twee manieren te beantwoorden: welke woonmilieus wensen alle mensen die een nieuwe woning zoeken en hoe gelukkig zijn de huidige Vinex-bewoners? In de eerste plaats het antwoord met betrekking tot de woonmilieus. Hoewel het onderzoek naar woonwensen – het Woningbehoefteonderzoek 2002¹⁹ – tamelijk grofmazig is, is duidelijk dat de grootste categorie woningzoekers ‘groen-stedelijk’ wil wonen: in een groene omgeving, met veel ruimte in de nabijheid van stedelijke voorzieningen. Een andere substantiële, maar kleinere, groep wil écht stedelijk wonen. In hetzelfde onderzoek worden de grote uitleglocaties van Vinex juist als ‘buiten-centrum’ getypeerd, een woonmilieu waarin nu juist al voldoende is voorzien. Het lijkt typerend voor de grote Vinex-wijken: niet groen en niet centrum, tussen de wal en het schip, of vlees noch vis. | Dit laat onverlet dat Vinex-bewoners, nadat ze zich eenmaal hebben gevestigd, best tevreden zijn met hun nieuwe woning en hun nieuwe woonomgeving. Toch moet ook deze conclusie worden genuanceerd, zoals blijkt uit het Woningbehoefteonderzoek. De bewoners van de grote Vinex-uitleglocaties zijn namelijk minder tevreden dan de nieuwe bewoners van inbreidingslocaties en andere uitleglocaties. Bovendien is in de Vinex-uitleglocaties het aantal mensen dat verhuisplannen heeft, veel hoger dan in dorps- of groenstedelijke woonmilieus en ook hoger dan in de andere categorieën nieuwbouwlocaties: 22 procent van de Vinex-huishoudens wil binnen twee jaar verhuizen, tegen 17 procent van de huishoudens in inbreidingslocaties en 16 procent van de huishoudens in overige uitleglocaties. Vooral het aandeel verhuiscandidate met een eigen woning is in Vinex-uitbreidingslocaties opvallend groot (één op de vijf), groter zelfs dan het aandeel verhuiscandidate onder de gemiddelde Nederlandse woningbezitter (één op de zes). Dat is niet bepaald conform het gedrag dat we van een bezitter van een nieuwbouwwoning zouden verwachten. Zo ideaal is ‘de Vinex’ dus blijkbaar ook weer niet. En zoals Frank van Dam²⁰ onlangs schreef: aan de woningen ligt dat niet. Het is het woonmilieu dat niet aansluit bij wat een grote groep bewoners wenst. | Het heeft er alle schijn van dat de wijze waarop de grote nieuwbouwwijken tot stand komen, bijdraagt

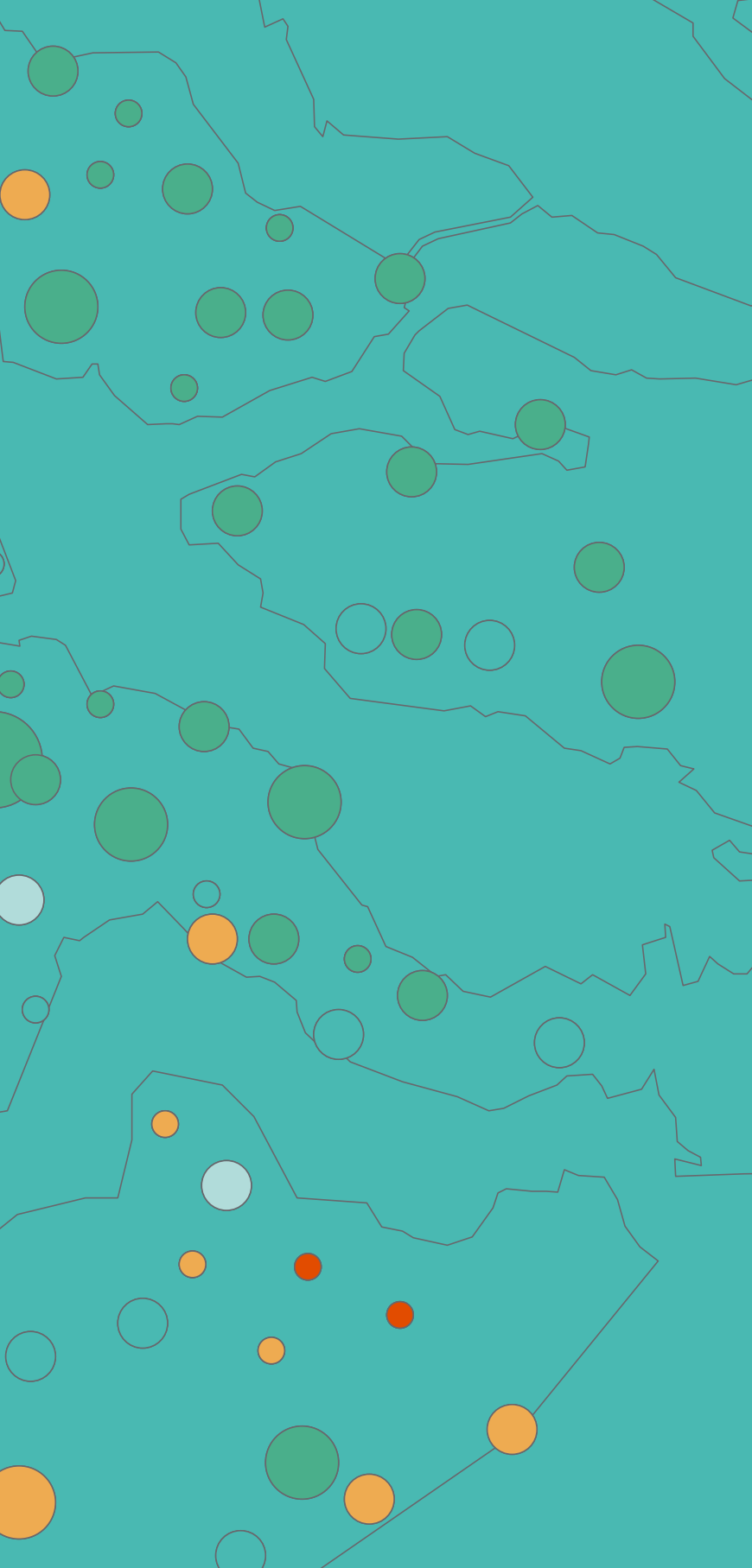
aan deze mismatch. Want in welke mate speelt de individuele burger hier werkelijk een rol van betekenis, anders dan dat hij consument is van confectiehuizen? Het zijn de projectontwikkelaars, de corporaties, de gemeenten en het rijk die hier tot elkaar veroordeeld zijn en elkaar ook stevig vasthouden. Van een markt die zich werkelijk richt tot de wensen van de consument, is geen sprake. | In dat licht is het goed om Vinex eens in een historisch perspectief te plaatsen. Ik heb dan al gauw de neiging om een vergelijking te maken met het wijkje waarin ik zelf sedert een tiental jaren woon, de Nassaubuur in Den Haag. Deze wijk is ontstaan aan het einde van de negentiende eeuw. De rol van de gemeente was beperkt: zij tekende het stratenpatroon, gaf aan hoe groot de kavels waren en hoe hoog de woningen (ongeveer) moesten zijn. Dit laatste hield verband met de belangrijke verhouding tussen de breedte van de weg en de hoogte van de bebouwing voor het te bereiken gevoel van geborgenheid. Voor de rest mocht elke timmerman – tegenwoordig projectontwikkelaar – zijn gang gaan. De ene timmerman kocht één kavel en bouwde één mooi huis, de andere kocht een paar kavels en bouwde een klein ensemble van fraaie huizen. Er ontstond een prachtige wijk, die momenteel zeer in trek is. Een wijk met veel variëteit in woningen en toch een duidelijk geheel met stedelijke allure. | De schaduwzijde is bekend. Alleen de rijken konden zich hier een mooie woning veroorloven, de arbeiders moesten het doen met de woonkazernes in de Schilderswijk, in Transvaal en vergelijkbare wijken. De reactie kon na de Tweede Wereldoorlog dan ook niet uitblijven. De overheid verstevigde haar greep op de nieuwbouw buitenproportioneel. Een coalitie van architecten en niet zelden socialistische wethouders ging bouwen voor de arbeidersklasse. Daarbij werd geen arbeider gevraagd wat hij wenste. De overheid wist wat goed voor hem was: licht, lucht en ruimte en vooral een eigen douchebak. Uniforme wijken zoals Den Haag-Zuidwest – maar alle steden kennen dit soort wijken – waren het gevolg. Er werd een enorme sprong voorwaarts gemaakt in wat toen nog de volkshuisvesting heette. Velen zijn de overheid voor deze beleidswijziging terecht dankbaar geweest. | Maar ook die tijd ligt al weer ver achter ons. De welvaart is enorm toegenomen, en dat geldt ook voor de mondigheid van de burger. Burgers willen zelf bepalen waar ze gaan wonen en veel burgers zijn ook financieel in staat om daaraan gestalte te geven. Alleen werkt de overheid nog niet altijd mee. Die heeft langzaam moeten wennen aan de gedachte dat alles wat in de jaren vijftig was ‘goedgedaan’, steeds minder passend was. Zo kregen de Vinex-wijken meestal een wat ambivalent karakter. De overheid koos voor (enkele) grootschalige locaties terwijl de burger veel meer op zoek was naar een plek met een eigen identi-

teit. De overheid koos ook voor ‘groene wijken’, die gaandeweg echter steeds dichter bevolkt raakten omdat met elke bezuiniging het aantal woningen per hectare toenam. Zo werd niet het groenstedelijk wonen – waarvoor immers de grootste groep woningzoekers een voorkeur heeft – mogelijk gemaakt, maar het wonen in een schijnbaar traditionele buitenwijk. | Ook in andere opzichten zijn de Vinex-wijken nogal ambivalent. De eenvormigheid en eentonigheid van de wederopbouw wijken moest worden vermeden, met name omdat bewoners daarvan minder waren gediend. Zo is een Haagse wijk als Ypenburg een amalgaam van stijlen, omdat elke drie straten hun eigen architect kregen. Deze bedachte pluriformiteit is niet alleen vreselijk vermoeiend, tegelijkertijd is zij in essentie niet minder uniform dan de wederopbouw wijken van vlak na de oorlog. De uniformiteit wordt nog eens versterkt door het tempo waarmee deze wijken uit de grond worden gestampt. | Het algemene beeld: de wijken zijn toch nog te veel bedacht vóór de bewoners en te weinig bedacht dóór de bewoners. Dit geldt niet alleen voor het woonmilieu dat wordt aangeboden, maar ook voor de geplande ‘eigenheid’ van de straten. Het resultaat is eenvormigheid, waar juist het tegendeel lijkt te worden gesuggereerd. En waar de Vinex-wijken de steden zouden moeten versterken en het platteland van verdere verrommeling zouden moeten vrijwaren, hebben ze vooral het karakter van ‘tussenland’ gekregen: geen stad en geen land. | Mijn ambivalente gevoelens over Vinex-wijken – ik druk me zacht uit – hebben dus vooral iets te maken met de ambivalentie van de Vinex-wijken zelf. In veel opzichten is het vlees noch vis. Het is geen Nassaubuurt, het is geen Den Haag-Zuidwest. Ik wil niet ontkennen dat de Vinex-wijken in andere opzichten wél aansluiten bij de tegenwoordige tijd. Wie de eenvormigheid ziet van de commerciële en populaire televisieprogramma’s, hoeft niet verbaasd te zijn als ook nieuwbouwwijken eigenheid en karakter missen. Vrolijke eenvormigheid lijkt ook elders vaak de norm. Maar dit betekent niet dat we niet zouden kunnen én zouden moeten leren van het historische perspectief. Waar aan het einde van de negentiende eeuw en in het begin van de twintigste de welvaart ontbrak om wijken te bouwen op de manier zoals dat in de Nassaubuurt is gebeurd, is die welvaart momenteel wel aanwezig. Waarom zouden we niet meer streven naar nieuwbouw die zich schikt naar enkele door de overheid aangegeven stedenbouwkundige principes, maar voor het overige aansluit bij de voorkeuren van de bewoner? Dit betekent dat de mogelijkheden van organische groei ook veel meer kunnen worden benut²¹. Niet alles tegelijk, maar wel alles volgens enkele heldere patronen. Zoals de Zwitserse architect Herzog²² het onlangs in *De Architect* nog eens fraai verwoordde: ‘Als je door

een stad loopt zou je instinctmatig het Centraal Station moeten kunnen vinden. Architectuur moet in dat opzicht zijn als de natuur, een organische hiërarchie waar je zelf de weg kunt vinden.’ Het is aan de overheid om die hiërarchie te ondersteunen, het is aan de burgers om daarbinnen naar eigen voorkeur een woning te bouwen. | Ik zie het streven naar ‘nieuwe dorpen’ in dit opzicht dan ook als een interessante reactie op de Vinex-wijken, en zelfs op de huidige stedenbouw in het algemeen. Zoals ook het werk van Soeters en Krier en anderen het verdient om meer onbevangen te worden becommentarieerd. Het idee van ‘nieuwe dorpen’ is met name interessant omdat het juist terug gaat naar de traditionele principes van stedenbouw, ver voordat die term daarvoor werd gebruikt. Het idee van nieuwe dorpen roept in herinnering de bijzondere wijze waarop de bestaande dorpen ooit zijn ontstaan: zonder ruimtelijk beleid in de tegenwoordige zin, zonder bestemmingsplannen en zonder formeel opgeleide stedenbouwkundigen. Blijkbaar bestond een helder idee, bij alle betrokkenen, over de ontwerpprincipes waaraan het eigen dorp voldeed en over de manier waarop het dorp verder kon worden ontwikkeld zonder aan die wezenlijke kenmerken van het dorp afbreuk te doen. Voor steden gold hetzelfde. En zoals de steden in de twintigste eeuw met nieuwbouwwijken zijn aangevuld, zo zijn de Nederlandse dorpen in veel gevallen door wezensvreemde elementen voor een deel vernietigd. In dat opzicht zijn niet alleen de Vinex-wijken een ernstige verstoring van het landschap, maar al evenzeer de nieuwbouwstraatjes die op Flakkee tegen de oude, tegen de dijk gebouwde dorpen zijn aangeplempt. Zijn we het gewoon verleerd om steden te bouwen? Wat leren ze daar in Delft eigenlijk wel? | Zou het, in plaats van op grote afstand van de oude historische binnensteden Vinex-wijken te realiseren, niet veel interessanter zijn om te proberen nieuwe steden te bouwen? Dat ‘bouwen’ zou men dan zo moeten verstaan dat burgers de gelegenheid krijgen hun eigen woonvoorkeuren te ontwikkelen binnen enkele heldere ontwerpprincipes. In dat opzicht is het werk van Adriaan Geuze in het Oostelijk Havengebied van Amsterdam een fraaie uitzondering, die veel meer navolging verdient. Zij het dat daar de regelzucht wellicht ook al weer te zeer de overhand heeft gekregen. De bouwregels moeten vanzelfsprekend eigentijds zijn, maar zonder de lessen uit het verleden te negeren. Nederland heeft prachtige steden en verrukkelijke dorpen. Waarom lijken we die traditie in het geheel te ontkennen in de huidige stedenbouw? De wortels van de stedenbouw horen niet te liggen in de CIAM²³ maar in de historische kennis over de traditionele stedenbouw. In feite zouden monumentenzorg, en met name de zorg voor beschermde stads- en dorpsgezichten, en de moderne stedenbouw veel meer op

elkaar moeten worden betrokken. Niet door historiserend te bouwen, maar door veel meer recht te doen aan oude en vaak vergeten ontwerpprincipes voor de Nederlandse steden en dorpen. | Dit laatste vergt overigens nog een andere belangrijke doorbraak in het denken. Het belangrijke ruimtelijke adagium 'bundeling van verstedelijking' ging vroeger nog wel eens gepaard met het aanleggen van nieuwe groeikernen, die op zich ook al weinig refereerden aan de historische binnensteden om een succes te zijn. | Nadien stond 'bundeling' voor 'compacte stad' en 'rode contouren'. Het gevolg was dat nieuwbouwwijken slechts tegen steden konden worden aangeplakt en zo het uitzicht hebben ontnomen op eertijds fraaie dorpen. Maar waarom mag bundeling niet betekenen dat nieuwe dorpen en nieuwe steden de kans krijgen organisch te groeien tot een herkenbare plek? Het landschap en de burger zullen er slechts bij zijn gebaat.

Nederland zien veranderen



Geografie 2007 nr. 4

BEELDEN EN BELANGEN

Wat moeten we onder 'ruimtelijke ordening' verstaan? Ik vertoef nu meer dan vijf jaar in die wereld en het begint me langzaam te dagen: bij ruimtelijke ordening wordt in feite op twee schaaKBorden gespeeld. | Ten eerste is ruimtelijke ordening niets anders dan de afweging van belangen. Sectoren leggen claims op de ruimte, en onder de vlag van ruimtelijke ordening worden die claims tegen elkaar afgewogen. De sector wonen claimt ruimte voor nieuwbouw, de sector economie doet dat voor nieuwe bedrijventerreinen en de sector landbouw wil geen grond verliezen aan andere functies. Die afweging tussen belangen is vaak niet meer dan onderhandelen en soms zelfs niet meer dan een machtsstrijd. Als het goed is, geeft de politiek vooraf algemene prioriteiten aan. Zo gaf de regering in de *Nota Ruimte* voorrang aan economische groei, en dus aan ruimteclaims die daartoe bijdragen. Maar de regering kan ook voorrang geven aan sociale rechtvaardigheid of duurzaamheid. Dit soort afwegingskaders spelen in de praktijk altijd met wisselend gewicht een rol. | Ten tweede gaat het bij ruimtelijke ordening om 'Nederland zien veranderen', het gaat om ruimtelijke ideaalbeelden en om ruimtelijke schrikbeelden. We willen de scherpe grens tussen stad en land behouden, we willen geen verrommeling, we willen het open cultuurlandschap van het Groene Hart behouden, we willen de ruime uiterwaarden niet volbouwen met nieuwe huizen, we willen uitzicht behouden vanaf de snelwegen, we willen rivieren (weer) laten meanderen, we willen houtwallen terug in het landschap, we willen wel of geen hoogbouw in steden, enzovoorts. We zijn dus druk bezig met hoe Nederland eruit ziet. | Ruimtelijke ordening gaat dus over belangen én over beelden. De belangen van de verschillende sectoren moeten worden afgewogen én Nederland moet 'mooier' en niet 'lelijker' worden. Hoe eenvoudig zou het zijn de belangen af te wegen in het licht van ruimtelijke ideaalbeelden? Maar zo simpel is het niet. Die kans wordt de ruimtelijke ordenaar niet geboden. Hij moet welvaart en de biodiversiteit bevorderen én Nederland mooi houden. De goede ruimtelijke ordenaar schaaKT dus altijd simultaan: op het ene bord weegt hij de verschillende sectorale belangen af in het licht van welvaart, sociale rechtvaardigheid en duurzaamheid; op het andere bord probeert hij te voorkomen dat Nederland 'lelijker' wordt, en bij voorkeur 'mooier'.

Geografie 2005 nr. 9/10

KIJKEN

Nergens heb ik meer van geleerd dan van het doen van onderzoek. Ik herinner me een grootschalig onderzoek naar de

bescherming van stads- en dorpsgezichten, dat ik met anderen in de jaren tachtig van de vorige eeuw uitvoerde in opdracht van de toenmalige Rijksplanologische Dienst en de Rijksdienst voor Monumentenzorg. Twee zaken van dat onderzoek zijn me altijd bijgebleven. Ten eerste bleek de beleidspraktijk veel 'decentraler' te zijn dan de wet suggereerde. Het rijk mocht dan wel stads- en dorpsgezichten als 'beschermd' aanwijzen – hetgeen de gemeenten verplichtte om een beschermend bestemmingsplan vast te stellen –, maar als de gemeenten niet het nut van bescherming inzagen, had het rijk bovenal het nakijken. Omgekeerd, als gemeenten er zelf van waren overtuigd dat het belangrijk was het betreffende stads- of dorpsgezicht te behouden, had een aanwijzing door het rijk nog maar nauwelijks betekenis. Het leerde me hoe subtiel die machtsverhoudingen in het binnenlands bestuur in werkelijkheid zijn. | Daarnaast leerde ik veel van de stedenbouwkundige Rutger Smook, die aan het onderzoeksteam was verbonden. Hij had de taak te onderzoeken hoe zestig geselecteerde stads- en dorpsgezichten zich gedurende de afgelopen vijftien jaar hadden ontwikkeld: waren de historische karakteristieken voldoende behouden? Hij leerde mij kijken; zoals bekend is de grote kracht van ontwerpers juist daarin gelegen. Smook moest niet alleen vaststellen of de historische karakteristieken van het 'gezicht' waren aangetast, dan wel weer waren hersteld, hij moest ook wegen hoe ernstig die aantastingen waren. Het slopen van een beeldbepalende straat is vanzelfsprekend veel ernstiger dan het aanbrengen van niet-passende elementen in een oude gevel. Smook hanteerde voor die wegging het mooie onderscheid tussen veranderingen in het beeld, in de schaal en in de structuur. Ik geef enkele voorbeelden. Bij 'beeld' ging het om de aantasting van een gevel, bij 'schaal' om het vervangen van een aantal panden door één nieuw pand en bij 'structuur' om het slopen van panden voor de aanleg van een nieuwe verbindingsweg. In het onderzoek, en in de praktijk, wegen structuurveranderingen het zwaarst en veranderingen in het beeld het lichtst. | Hoe goed dit onderscheid is, ondervind ik nog bijna dagelijks. Niet alleen tuur ik voortdurend naar recente wijzigingen in elke stad of elk dorp waar ik me bevind, nog steeds blijkt hoe goed de drie typen wijzigingen zijn te onderscheiden. Onlangs was ik in Middelharnis, op Flakkee. De belangrijkste winkelstraat is gelegen op 'de dijk'. Het dorp heeft zich door de eeuwen heen ontwikkeld aan de ene zijde van deze befaamde 'dijk'. Zo bood de achterzijde van veel winkels een bijna adembenemend uitzicht op kilometers polder. Tot een half jaar geleden. Momenteel heeft een nieuwbouwwijkje het achteruitzicht aan de winkels ontnomen. Dat hier sprake is van een aantasting in termen van 'structuur' mag duidelijk zijn. Qua beeld zijn de nieuwbouw-

huizen overigens wel een aanwinst. Ze hebben een neotraditionistische snit – lijken zelfs ontworpen door de kleinzoon van Kropholler – en passen om die reden heel goed in het beeld van het dorp. Wel vormen de huizen op enkele plaatsen een te monotone gevelwand. Ten aanzien van de 'schaal' verdienen ze dus weer een minnetje. Het denkraam van Smook biedt dus houvast. | Mag ik de lezer uitnodigen mijn spel eens mee te spelen? Kijk goed om u heen en scoor veranderingen in de morfologie van stad en dorp positief of negatief in termen van beeld, schaal en structuur!

Geografie 2007 nr.9

PASSENDE BOUW

Wie wel eens op Flakkee is geweest – alleen buitenstaanders zeggen Goeree-Overflakkee – kent wellicht de bijzondere vorm van de dorpen van dit Zuid-Hollandse eiland. Via een kleine vaart zijn ze verbonden met het water, vroeger de zee, en de vaart eindigt bij een haventje, onderaan de dijk. De huizen aan de haven staan aan de Kaai. Recht op de dijk staat de Voorstraat, die de Kaai verbindt met de kerkkring. Daarbinnen bevindt zich het hart van het dorp, de kerk. Aan beide zijden van de Voorstraat liggen de Achterstraten. | Uit onderzoek van Reinout Rutte weten we dat deze dorpen in de tweede helft van de vijftiende eeuw zijn gesticht. Nadat het land op de zee was gewonnen, zijn de dorpen in korte tijd volgens eenzelfde stedenbouwkundige structuur gebouwd. Nee, planning is niet alleen een fenomeen van de twintigste eeuw! | De structuur van deze dorpen is tot op heden overeind gebleven en nog steeds heel goed zichtbaar. Helaas zijn er in de naoorlogse jaren wel heel wat eenvormige nieuwbouwwijkjes bijgebouwd. In Ooltgensplaat, waar ik vaak kom, is het centrum van het dorp zelfs verschoven in de richting van de nieuwbouw. Alleen op feestdagen trekken we traditioneel weer naar de Kaai om Sinterklaas te verwelkomen dan wel de wandelaars van de Omloop (een tocht rond het eiland van 110 kilometer). Ook zingen we met Koninginnedag nog steeds bij het oude stadshuis op de Kaai, dat al jaren niet meer als zodanig dienst doet. | Hoe prachtig is het dan ook dat tegenwoordig de nieuwe woningen niet meer tegen het dorp worden aangeplakt, maar heel zorgvuldig een plek krijgen in de bestaande structuur. De ene Achterstraat in Ooltgensplaat was na jaren erg verrommeld geraakt. De gemeente heeft er een paar oude loodsjes laten slopen en inmiddels wordt op de opengevallen plekken druk gebouwd aan 25 nieuwe woningen. Dicht tegen elkaar, zoals het in die dorpen aan de zee hoort. Immers, om enige bescherming te vinden tegen de storm kennen de dorpen in dit gebied een grote

beslotenheid. De huizen hebben een fris zadeldak en zijn voor de rest van traditionele baksteen gebouwd. Niks geen modernistisch gedoe, gewoon zoals we dat in Nederland eeuwenlang gewend zijn geweest. | Jo Coenen, die ik erg bewonder vanwege zijn streven naar bouwen vanuit de historische gegevens van de context, zou in dit verband spreken over een zoektocht naar passendheid. Nee, hij zou menen dat hier heel passend wordt gebouwd.

Cobouw 29 juni 2006

ONS CULTUREEL ERFGOED

In Ooltgensplaat staat een raadhuis. Het is gebouwd in de zeventiende eeuw en daarmee meteen het belangrijkste monument van het dorp. Het staat op een markante plek, aan de haven, aan de Kaai. Wie vanaf 'zee' het dorp nadert, ziet het raadhuis hoog oprijzen aan de einder. Het staat dan ook op het hoogste punt, op de dijk. Al die dorpen daar hebben een Kaai, een Voorstraat, een kerkring; alleen in Ooltgensplaat is dit alles verrijkt met dat prachtige oude raadhuis. | Je zou verwachten dat het gemeentebestuur trots zou zijn op deze fantastische plek. Niets lijkt minder waar. Het raadhuis wordt sedert enige jaren niet meer gebruikt. Tot 1966 was het eeuwenlang het raadhuis van de gemeente Ooltgensplaat. In dat jaar ging Ooltgensplaat op in de nieuwe gemeente Oostflakkee. Het raadhuis bleef gelukkig in gebruik. Dat veranderde toen het gemeentebestuur van Oostflakkee ruimtegebrek kreeg en moest uitzien naar een nieuwe behuizing. De oude strijd tussen de dorpen die al bijna veertig jaar samen de nieuwe gemeente Oostflakkee vormden, speelde op. Oude Tonge trok als grootste dorp aan het langste eind. Het nieuwe gemeentehuis werd aldaar gebouwd. Het resultaat was een treurigmakende doos, tegenover een bedrijventerrein. Het resultaat is zo erg dat ik me afvraag waarom het gemeentehuis niet gewoon op het bedrijventerrein is gevestigd. | Zo kwam het mooie raadhuis in Ooltgensplaat leeg te staan. En dat niet alleen. Inmiddels staat ook het restaurant tegenover het raadhuis, aan diezelfde Kaai, te koop en is de bakkerij naast het raadhuis al dichtgetimmerd. Het leven vloeide weg uit het hart van het dorp. Het was dus niet zo slim van het gemeentebestuur om het raadhuis van Ooltgensplaat in de verkoop te doen. Wie de economie van een dorp heeft te dienen, doet er niet wijs aan het zijn belangrijkste werkgever te ontnemen. Ik teken daarbij aan dat het dorp Oude Tonge van zichzelf veel welvarender is en op het reeds genoemde bedrijventerrein veel bloeiende bedrijven huisvest. | Toch valt domheid nog te vergeven. Het te koop zetten van een prachtig monument uit de zeventiende eeuw gaat een stap verder.

Ongetwijfeld zal het goedkoper zijn geweest om met alle ambtenaren een nieuwe doos in het zicht van een bedrijventerrein te betrekken. Iedereen bij elkaar, korte lijnen, kleine kamers en één kantine. De wethouder altijd in de buurt. Rationeel en efficiënt. Maar heeft een gemeente geen verantwoordelijkheid voor het cultureel erfgoed van de gemeente? Verplicht de overheid niet met reden veel burgers om het monument dat ze bewonen, goed te onderhouden? Verbiedt de overheid niet veel burgers om hun monument te verbouwen? Mag diezelfde overheid dan haar eigen monument te koop aanbieden en in verval achterlaten? | De vraag stellen is hem beantwoorden. Voor mij heeft een gemeentebestuur hier een vergaande verantwoordelijkheid. De gemeente is een belichaming van de lokale gemeenschap, met al haar historie. De gemeente hoort dus bij uitstek oog te hebben voor het behoud van het culturele erfgoed, ook als dat een paar centen moet kosten. Ja, de overheid is geen bedrijf en heeft op een bedrijventerrein dan ook niets te zoeken. | Hoe goed had die ene dame dat allemaal begrepen, die het raadhuis na jaren van leegstand inmiddels heeft gekocht. Ze droeg het beheer meteen over aan een groep vrijwilligers uit het dorp, die samen de stichting De Boog oprichtten. Tegenwoordig worden er exposities georganiseerd en kan men in dat wonderschone raadhuis zelfs feesten en partijen organiseren. Mag ik iedereen van harte aanbevelen om op deze manier het behoud van het raadhuis te ondersteunen? En mag ik die ene anonieme mevrouw en die geweldige mensen van De Boog feliciteren met hun grote daad, waaraan dat kleine gemeentebestuur voor eeuwig een voorbeeld kan nemen?

Het Financiële Dagblad 30 juli 2007

AL BOUWEND POETST ROTTERDAM ZIJN MONUMENTEN WEG

Rotterdam blijft fascineren. Die stad is nooit af. Ik heb er lang gewoond en kom er nog graag. En telkens wordt mijn blik weer getrokken door al die bouwputten. Ondanks de verloedering die je op sommige plaatsen ziet, ben ik altijd weer getroffen door de energie en de durf waarmee in deze stad nieuwe plannen worden gesmeed. Zo was de komst van de Hogesnelheidslijn reden om het oude station te vervangen. Vóór het station moest bovendien de smalle verkeerstunnel worden verbreed. En onder de grond vindt Randstadrail zijn aansluiting op het metronet. Wie dus momenteel het Rotterdamse station verlaat, voelt zich meteen Rotterdammer: bouwput, bouwput en nog eens bouwput. Sinds de oorlog lijkt het niet anders geweest. Hier wordt een stad gebouwd. | Maar hier wordt ook een stad afgebroken. We

zouden namelijk bijna vergeten dat station Rotterdam Centraal van ver na de oorlog is, en bovendien een prachtig monument van architect Sybold van Ravesteyn. Het station is een voorbeeld van de wederopbouw. De lichtheid van de grote stationshal, de lichtheid – in ander opzicht – van de perronoverkapping, het had voor mij allemaal een grote schoonheid. Natuurlijk, er was inmiddels veel mis aan dat station. Het was te klein, en het is zeker te klein als de HSL een succes gaat worden. Het kon de nieuwe vervoerstromen niet meer aan. Ook het metrostation was te klein en te benauwd. Er was dus alle reden om iets nieuws te bouwen. Iets nieuws dat ongetwijfeld ook erg mooi gaat worden, dat kan je architectenbureau Benthem Crowell wel toevertrouwen. | Toch doet de sloop van dit prachtige station me pijn. Die sloop heeft ook iets Rotterdams in een minder positieve zin: aan het bouwen gaat vaak ondoordacht het slopen vooraf. Bouwen staat in Rotterdam vaak gelijk aan ‘helemaal opnieuw beginnen’. | Ik heb bij dat adagium twee grote twijfels. Ten eerste kan je een stad niet maken of ontwerpen; een stad ontstaat geleidelijk. En een echte stad wordt gekenmerkt door een combinatie van oud en nieuw, een verzameling van bouwstijlen. Elke keer opnieuw beginnen ontnemt de stad de identiteit die ze reeds had. Ten tweede moeten we ook oog hebben voor de monumenten die vroegere bestuurders hebben nagelaten. Het station van Van Ravesteyn was een monument. Ik geef toe, het oogde de laatste decennia steeds kleiner, met al dat bouwgeweld in de directe omgeving, maar toch was het nog steeds van grote schoonheid. Ook het Groot Handelsgebouw van Hugh Maaskant en Wim van Tijen dat ernaast staat, is zijn grootsheid verloren na de komst van Nationale Nederlanden en al die andere prachtige pieken aan het Weena. Maar dat is toch ook voor het Groot Handelsgebouw geen reden om te worden gesloopt? Of is dat de volgende stap? God moge het verhoeden. | Er is nog een andere reden waarom juist deze sloop zo triest is: wéér treft het een werk van Van Ravesteyn. Het is immers niet zijn eerste werk dat achteloos verdwijnt. Vanuit de trein naar Dordrecht is goed te zien hoe een eerder werk van hem – het kantoorgebouw uit 1939 van de NV Brandverzekering Maatschappij de ‘Holland van 1859’ – achteloos tot discountwoonwinkel is omgebouwd. Elke keer als ik er langs kom, moet ik even kijken. En elke keer word ik weer een beetje boos. Het is bijna reden om door te rijden naar Vlissingen, waar nog altijd aan het einde van de spoorlijn, op die winderige plek waar vroeger de veerpont zijn auto’s uitspuugde, een echte Van Ravesteyn staat en hopelijk blijft staan. | Overigens is in het bouwgeweld in Rotterdam ook een hele vroege ‘Koolhaas’ ten onder gegaan; een leuke overkapping van het busstation, mooi aansluitend bij de vorm van het station. Ik worstel bij aankomst

in Rotterdam dan ook altijd met die ene vraag: waarom wordt in Amsterdam terecht alles gedaan om het station van Pierre Cuypers bij de stationsuitbreiding te laten staan, terwijl in Rotterdam anderhalf monument achteloos wordt weggepoetst?

Cobouw 23 maart 2006

DOZENSTROOP

Het rapport *Bloeiende bermen* van het RPB heeft veel aandacht getrokken. En niet omdat de bermen van de snelwegen zo prachtig zijn. Integendeel, het stoort veel mensen dat het Nederlandse landschap steeds vaker schuilgaat achter rommelige bedrijventerreinen. Wie van Den Haag tot de Duitse grens de A12 volgt, passeert een schier eindeloze rij aan gebouwen, optrekjes, huizen, kassen en vooral dozen op bedrijventerreinen. Het was dan ook niet verwonderlijk dat het kamerlid Co Verdaas de studie van het RPB meteen aangreep om in Trouw een fel pleidooi te houden voor behoud van het Nederlandse landschap. Het was een opvallend geluid, een geluid dat we in de ruimtelijke ordening de laatste jaren node hebben gemist. | Immers, een visie op de visuele kwaliteit van het landschap treft men in de *Nota Ruimte* niet of nauwelijks aan. De inrichting van de ruimte moet volgens die nota vooral bijdragen aan een verbetering van de Nederlandse economie. Maar zijn al die bedrijventerreinen economisch gezien nu wel te prefereren? Mag ik eens het tegendeel beweren? De dozenstroop langs de Nederlandse snelwegen vormt niet alleen een enorme aantasting van het landschap, ook economisch gezien is het onwenselijk. Ik leg hierna uit waarom. Dus zelfs in lijn met het beleid van dit kabinet zouden deze goedkope bedrijventerreinen moeten worden bestreden. | Natuurlijk: de hedendaagse economie is vaak geënt op vervoer, en veel bedrijven profiteren dan ook van hun bereikbaarheid via de vele op- en afritten van de Nederlandse snelwegen. Veel bedrijven hebben bovendien voordeel van de lage grondprijzen die gemeenten op hun prachtige zichtlocaties vragen. Maar daarmee beginnen ook de nadelen voor de economie. | Ten eerste: de gemeenten concurreren zo heftig met elkaar om elke willekeurige timmerfabriek dat de grond voor veel te lage prijzen van de hand gaat. Dat kan aantrekkelijk zijn voor individuele bedrijven, maar tegelijkertijd moeten die kosten wel ergens worden verhaald. De concurrentie tussen gemeenten drukt dus op de publieke middelen die burgers en bedrijven samen moeten opbrengen. | Ten tweede: omdat de grond op al die bedrijventerreinen zo goedkoop is, worden bedrijven nauwelijks geprikkeld om bij te dragen aan het onderhoud van hun terrein. Het is immers veel goedkoper om na tien jaar naar een nieuw terrein te verhuizen,

en de rommel voor de overheid achter te laten. Daarmee betalen de gemeenten toch een dure prijs voor hun onderlinge concurrentiestrijd. En ook deze herstructureringskosten drukken straks – en in veel gevallen nu al – op de Nederlandse economie. | Ten derde: omdat de grondprijzen op bijna alle bedrijventerreinen even laag zijn, vindt er geen ruimtelijke uitsortering van bedrijven plaats. Kwalitatief hoogstaande bedrijven moeten niet vreemd opkijken als ze de al genoemde plaatselijke timmerfabriek als buurman krijgen. We kennen allemaal het voorbeeld van het zogenaamde brainpark in Rotterdam naast de Erasmus Universiteit, dat pijlsnel was verkocht aan enkele willekeurige voorbijgangers die totaal geen verwantschap met de universiteit voelden. Zo gaat het zo vaak: waar je zou wensen dat de betere bedrijven de beste plekken zouden krijgen, werkt de grondmarkt zo slecht dat die uitsortering niet plaatsvindt, met alle nadelige economische gevolgen van dien. | En ten slotte: is niet ook de kwaliteit van het landschap een economische factor? Willen mensen niet juist in een aantrekkelijk landschap wonen en is het voor de hedendaagse bedrijven niet heel belangrijk om zich in de buurt van een ruime arbeidsmarkt te vestigen? Inderdaad, die 'ouderwetse' belevingswaarde is ook voor de economie van groot belang. We hoeven dus niet op een ander kabinet te wachten alvorens die smerige dozenstroop aan te pakken.

Geografie 2008 nr.1

DE BELLE VAN ZUYLEN: MOOIE NAAM, SLECHT PLAN

Er bestaan hoge plannen. In het centrum van de Vinex-wijk Leidsche Rijn moet een toren van 262 meter worden gebouwd, de Belle van Zuylentoren. Een mooie naam voor een slecht plan. Want hoewel er drie goede argumenten zijn om de Belle van Zuylentoren te bouwen, zijn er vier betere om het niet te doen. | Laat ik met de argumenten pro beginnen. Nederland mist de laatste decennia de grote gebaren van de naoorlogse jaren. Denk aan de Deltawerken, denk aan de voltooiing van de IJsselmeerpolders. Als er al grote projecten zijn, verzanden ze vaak in getob en gedoe. Denk aan de Betuwelijn. In dat opzicht snak ik wel weer naar grootsheid. De Belle van Zuylentoren valt zeker onder die categorie. Bovendien is hier zeker sprake van een voorbeeld van zuinig ruimtegebruik. Waar de druk op de ruimte in het kleine Nederland groot is, worden in de Belle van Zuylentoren vele woningen en vele vierkante meters kantoorruimte op een heel klein oppervlak samengebracht. Ook dat is goed. Ten slotte is de Belle van Zuylentoren een echt *landmark*. En landmarks hebben we nodig om een landschap (of een stad) te herkennen; ze geven niet alleen onze omgeving identiteit, maar ook onszelf. Denk eens aan de

Erasmusbrug in Rotterdam. | Er staat echter te veel tegenover. Ik weet dat over smaak valt te twisten, maar ik vind het gewoon een lelijk ontwerp. Ik heb ook nog niemand gehoord, zeker niet in de kringen van architecten, die enthousiast is over de schoonheid van het gebouw. Nee, de Belle is gewoon een plomp geval. | Lelijke gebouwen komen wel vaker voor. Het probleem van de Belle is echter dat zij zo zichtbaar is. Uit onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau²⁴ blijkt dat de toren bij goed weer over meer dan 60 kilometer te zien zal zijn. Bijvoorbeeld vanaf het IJsselmeer, maar ook overal in het Groene Hart. Daarmee overschaduwde de Belle dit nationale park, dat toch al zo onder druk van de verstedelijking staat. | De Belle van Zuylentoren past daar dus niet. Maar niet alleen daar. Ze past nergens in Nederland. Het Nederlandse landschap wordt immers bovenal gekenmerkt door kleinschaligheid. De slootjes, de bosschages, de lage steden en dorpen. Het is niet alleen het kenmerk van Nederland, het bepaalt ook haar schoonheid. Daarin past op heel uitzonderlijke plekken hoogbouw (eigenlijk vooral aan de Maas in Rotterdam). Maar zeker geen hoogbouw van deze omvang en zeker niet op deze kleinschalige plek van het al even kleinschalige Leidsche Rijn. | Ik voeg daar nog een laatste argument contra aan toe: de Belle is te duurzaam. Ja, ook dat kan. De Belle bouw je niet voor dertig jaar, de Belle wordt in geen eeuwen gesloopt. Daarmee verdwijnt met de Belle voor altijd een mooi stukje Nederland. En je krijgt er eigenlijk niets voor terug. | Ik ben dan ook blij dat minister Cramer zich nadrukkelijk tegen de Belle heeft uitgesproken. Ik weet dat ze weinig instrumenten in handen heeft om deze ruimtelijke ramp te voorkomen. Maar laat ze alle hindermacht binnen haar departement mobiliseren, waarover haar voorganger soms zo klaagde. Daarmee moet het tij nog te keren zijn.

Geografie 2006 nr.2

DE LANDBOUW ALS HOEDER VAN HET LANDSCHAP

'Meekoppelende belangen' is inmiddels een bekend begrip geworden in de ruimtelijke ordening. Het was de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid die het begrip in 1998 introduceerde. De gedachte was helder: ruimtelijke ordening heeft vaak de steun van een (andere) sector nodig om succesvol te zijn. Zo zijn de woningbouw en de landbouw lange tijd bepalend geweest voor de compactheid van de steden en de openheid van het landschap. De woningbouwproductie lag grotendeels in handen van een overheid die met name aan de randen van steden en in nieuwe groeikernen bouwde, en de krachtige landbouwsector zag erop toe dat er geen agrarische grond ten onder ging aan bebouwing en verrommeling. | Natuurlijk valt op

deze stelling nogal wat af te dingen. Die compacte steden en dat open landschap hebben hun beste tijd inmiddels wel gehad. Los daarvan is het goed dat idee van 'meekoppelende belangen' eens nadrukkelijk te relativieren. Het begrip lijkt een soort verbondenheid, zelfs vriendschap, tussen de ruimtelijke ordening en de landbouw te suggereren. Alsof de belevingswaarde van het Nederlandse landschap veel baat zou hebben gehad van de landbouwsector. Ik geef vier voorbeelden. | De schaalvergroting van de landbouw is lange tijd hand in hand gegaan met ruilverkaveling. Je hoeft het prachtige boek van Gerrie Andela niet te kennen om te weten dat de ruilverkaveling veel schade heeft toegebracht aan het kleinschalige landschap van Nederland. Sloten en beken zijn rechtgetrokken, wegen geasfalteerd, boomwallen ondergespit en boerenhoeven afgebroken en vervangen door saaie functionele agrarische bedrijven. In latere jaren is Nederland volgebouwd met ligboxenstallen en voedersilo's. Ieder zijn eigen beleving, maar ik ervaar het zelf vaak als een gemis. | De schaalvergroting in de tuinbouw, één van de raspaardjes van de Nederlandse export, is niet minder desastreus geweest voor ons landschap. De oude kassen, één geheel vormend met huizen en waterlopen, zijn vervangen door 'warenhuizen' waaruit aarde als voedingsbodem inmiddels geheel is verdwenen en die dag en nacht in het landschap oplichten. De concentratie van de tuinbouw wil nog niet echt van de grond komen, zodat het karakteristieke uitzicht op veel plekken in Nederland inmiddels doodloopt op een glaswand. | Ten slotte heeft het gebruik van kunstmest en bestrijdingsmiddelen de kleur van het Nederlandse landschap verandert. Het valt me altijd op, op die zeldzame plekjes waar de weilanden nog wel hun oorspronkelijke, met de getijden wisselende, kleur hebben behouden. Nederlandse weilanden zijn tegenwoordig vooral groen, felgroen bij voorkeur. Bloemen zijn verdreven naar de middenberm van de snelwegen. Oude boomgaarden hebben plaatsgemaakt voor de schijnbaar industriële productie van fruit. En maïs ontnemt ons het uitzicht over de korenvelden van weleer. | Hoezo meekoppelende belangen? Met welke belangen koppelt de landbouw eigenlijk mee? Misschien moeten we wel concluderen dat de teruggang van de landbouw in delen van het land vele nieuwe kansen schept om het landschap te herstellen.

Geografie 2006 nr. 8

NIET ROMMELEN IN DE UITERWAARDEN

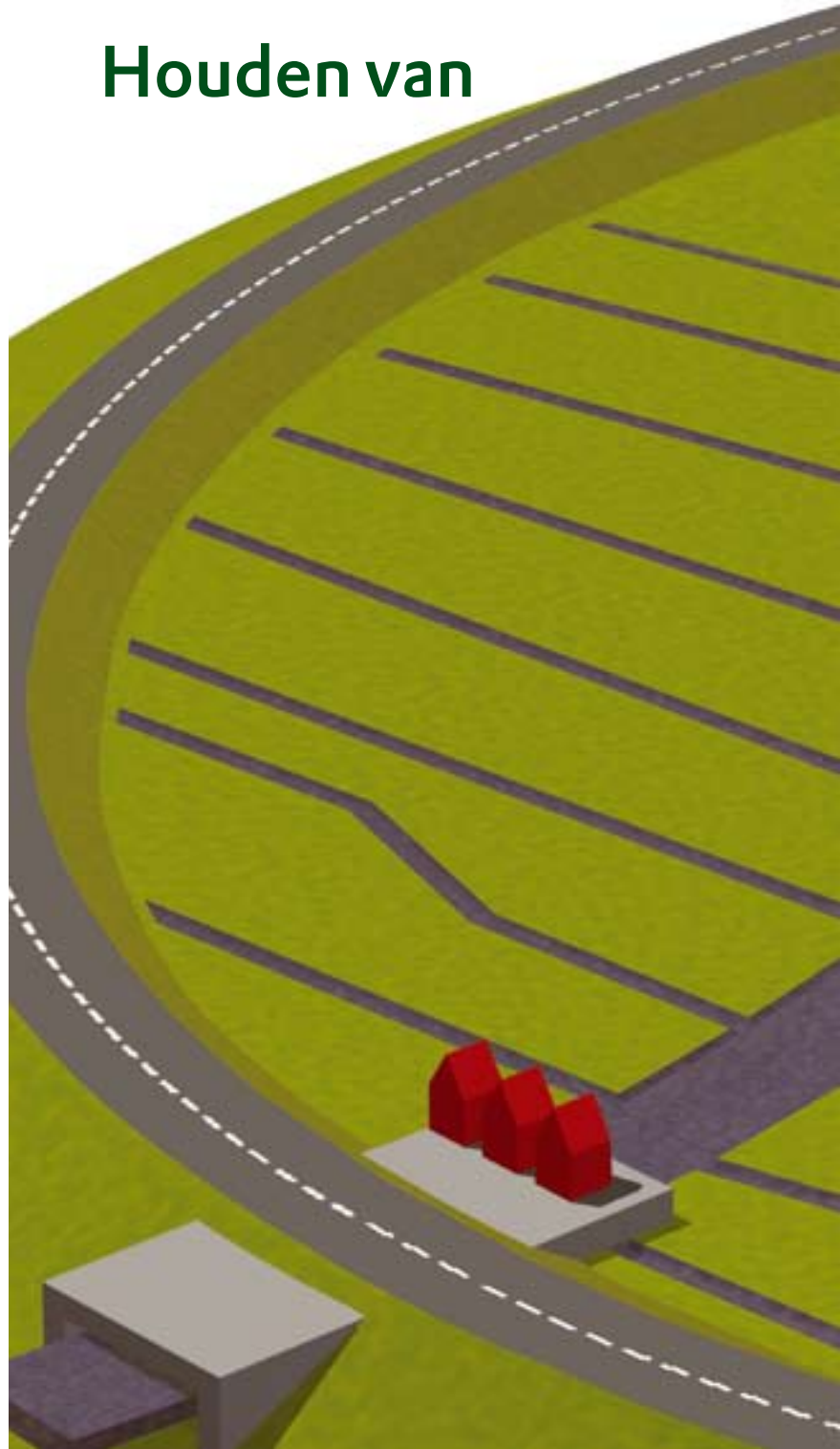
In 1997 besloot het kabinet het bouwen in de uiterwaarden aan strenge restricties te binden. De overstromingen van 1993 en 1995 lagen nog vers in het geheugen. En zoals bekend staat een risico

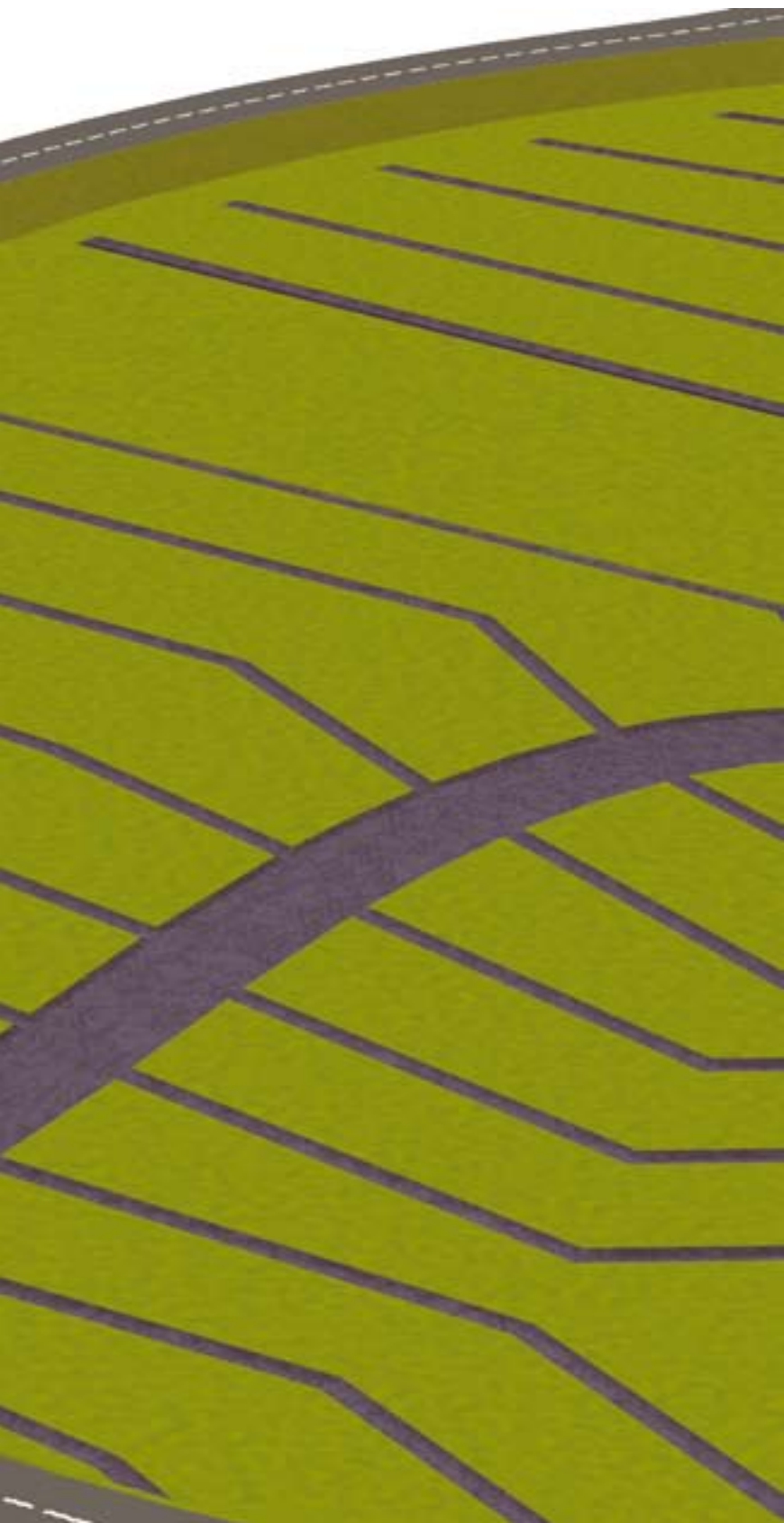
gelijk aan [kans x effect]. Het risico van een overstroming is meer dan de kans op hoog water en de kans dat een dijk doorbreekt. We kennen pas het werkelijke risico als we weten hoeveel mensen achter die dijk gevaar zullen lopen. Om het risico in te dammen moet je er dus niet alleen voor zorgen dat de dijken steviger worden, maar ook dat er bij een dijkdoorbraak minder huizen onder water komen te staan. Vandaar die beslissing minder in de uiterwaarden te gaan bouwen. | Het is inmiddels 2006 en het kabinet-Balkenende heeft besloten het bouwen in de uiterwaarden weer toe te staan. Een cynicus zou zeggen: ze zijn die overstromingen inmiddels vergeten. Gelukkig ligt het iets genuanceerder. Het besluit van het kabinet kent namelijk twee boeiende voorwaarden. Ten eerste mogen burgers en bedrijven alleen in de uiterwaarden bouwen als hun plannen uiteindelijk voorzien in een betere doorstroming van de rivier. Bouwen moet gepaard gaan met het uitgraven van uiterwaarden of het verleggen van zomer- of winterdijken. Het netto-effect moet positief zijn. De burger reikt hier de overheid de helpende hand. Ten tweede moeten burgers en bedrijven die in de uiterwaarden gaan bouwen, zelf de risico's van een overstroming dragen. De overheid heeft nog slechts als taak burgers en bedrijven op de gevaren te wijzen. Als het mis gaat, moeten ze zelf op de blaren zitten. | Ik vind dat twee sympathieke randvoorwaarden. De overheid begint langzaam te beseffen niet alles zelf te kunnen. Het is goed dat de overheid van burgers die het meest zullen profiteren, een bijdrage vraagt. En het is goed dat de overheid tegen burgers zegt dat ze zelf verantwoordelijk zijn voor de gevolgen van hun daden. Toch heb ik een dubbel gevoel. Het beleid impliceert immers dat het rivierenlandschap verder wordt aangetast. Ik ben niet tegen verstedelijking, ik ben niet tegen het bouwen van mooie nieuwe dorpen in het groen. Wel ben ik tegen bebouwing als de voor Nederland kenmerkende open ruimte wordt aangetast. En al helemaal ben ik tegen bebouwing als de weidsheid van het rivierenlandschap verloren dreigt te gaan. | Laat elke lezer eens bij zichzelf nagaan wat het meest kenmerkende is van het Nederlandse landschap en ook van de Nederlandse steden. Voor mij is dat maar één ding: het water. Wij leven in een delta (ik geef toe: soms is daarvan nog maar weinig te merken); wij leven op de rand van land en water. De polders zijn kenmerkend voor Nederland, de veengebieden, de grachten in de steden en de majestueuze rivieren die zich steeds verder verbreden tot zeearmen en een prachtige Waddenzee. Veel is daarvan al verloren gegaan. Laten we dus niet te gauw juichen wanneer burgers bereid zijn een paar duiten bij te dragen aan de hogere stroomsnelheden als ze tegelijkertijd het rivierenlandschap voor eeuwig verrommelen.

ONGEREPTENATUUR

Het duinlandschap van Meijndel maakt Den Haag tot een aantrekkelijke stad. Je hoort het veel mensen zeggen. Ik ben dat geheel met hen eens. Toch kom ik zelden mensen tegen in Meijndel. Natuurlijk, er is een weggetje dat mensen met auto's de mogelijkheid biedt om in de boerderij een pannenkoek te gaan eten. Maar deze pannenkoekeneters komen in de regel niet veel verder. Verder is er een pad vlak achter het strand, van Scheveningen naar de Wassenaarse Slag. Daar zie je regelmatig fietsers en wandelaars. Op al die andere paden en paadjes is het door de week meestal stil, doodstil. Voor hardlopers zoals ik is het daar heerlijk toeven. | Wie schetst dan ook mijn verbazing toen een jaar geleden vrachtwagens en bulldozers de duinen introkken om er de infrastructuur te vernieuwen. Parkeerplaatsen werden afgegraven om vervolgens weer op nagenoeg dezelfde plek te worden aangelegd. Dit keer wel 'lekvrij': elke oliedrup wordt opgevangen en zal nimmer meer weglekken in de natuur. Het ziet er werkelijk prachtig uit. Daarna kwamen die kleine paadjes aan de beurt. Schelpenpaden werden omgetoerd tot klinkerpaadjes, klinkerpaadjes werden schelpenpaadjes en er verscheen zelfs een nieuw fietspad. Maar omdat het gebied onder de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur valt, moest de aanleg van dat nieuwe fietspad worden gecompenseerd door het opruimen van een ander. Waar ooit een fietspad lag, ligt nu weer ongerepte natuur. En nog steeds loop ik daar bijna alleen. Gelukkig maar. | Deze hele actie deed me denken aan de operatie die enkele jaren geleden iets noordelijker plaatsvond. Daar werden die prachtige duinen geheel afgegraven. Alle vegetatie werd afgevoerd. Het was namelijk 'gebiedsvreemde' vegetatie, ontstaan doordat jarenlang rivierwater naar de duinen was overgebracht, om het weer als schoon drinkwater te kunnen oppompen. Inderdaad, dat rivierwater had gebiedsvreemde stoffen in de duinen achtergelaten; dat was zelfs het doel van al dat pompen. En die stoffen hadden gebiedsvreemde vegetatie voortgebracht. Dat viel natuurlijk niet te tolereren, we houden immers van ongerepte natuur. | We zien het in het hele land: het streven naar 'ongerepte natuur'. Natuur die niet door mensenhanden is aangeraakt. Dat is juist in Nederland heel boeiend. Bijna alle natuur is hier immers door mensenhanden gemaakt. Onze bossen zijn productiebossen, en zelfs de Drentse hei is eeuwen geleden door mensen gecreëerd. Misschien is dat wel de reden dat natuur er vooral als 'oernatuur' moet uitzien. | Het is een boeiende paradox. Natuurbeheerders zijn overal in het land bezig de natuur een zo ongerept mogelijk aanzicht te geven! Alle tekenen van menselijk ingrijpen moeten worden verwijderd. Of op zijn minst onzichtbaar worden gemaakt. En daarom grijpen we zo veel in.

Houden van





Cobouw 21 juni 2007

MOOI NEDERLAND

Er wordt in Den Haag weer een inhoudelijk debat over de ruimtelijke inrichting van Nederland gevoerd. Dat is opvallend. Het vorige kabinet sprak vooral over processen. De hindermacht moest worden weggenomen en de bestuurders spraken vooral over methoden voor 'gebiedsontwikkeling'. De gevleugelde uitdrukking was: centraal wat moet, en decentraal wat kan. Daarom verheug ik me erover dat het huidige kabinet dat debat wel wil voeren. | In dat nieuwe debat horen nieuwe termen. 'Mooi Nederland', 'het tegengaan van verrommeling' en er wordt zelfs gesproken over 'snelwegpanorama's'. Bij dat laatste woord kan ik me veel voorstellen. Die twee andere woorden moeten nog nader worden ingevuld. | Het is niet moeilijk om veel mensen enthousiast te maken voor een mooi Nederland, zonder te zeggen wat je bedoelt. Voor een succesvol beleid is meer nodig. Wat versta je onder verrommeling bijvoorbeeld? Gaat het daarbij om de snelgroeiende bedrijventerreinen langs de snelwegen of om het volbouwen van het platteland? Gaat het om de explosieve groei van het 'tussenland' tussen stad en land, of om de stedenvolken die met name in het westen van het land voor de oude steden in de plaats zijn gekomen? Gaat het om de snelle veranderingen van het platteland, waar productie het aloude landschap verandert (kassenbouw) en consumptie (recreatie) de productie voor een deel vervangt, of om het feit dat Nederland in het algemeen steeds voller wordt, waardoor het gevoel ontstaat dat rust en stilte nergens meer zijn te vinden? Of nog algemener: gaat het om een algemeen gevoel van onbehagen bij het zien veranderen van Nederland? Ik zou het kabinet dan ook adviseren om helder aan te geven welke rommel te lijf wordt gegaan. | De volgende vraag is niet minder moeilijk: wat is een 'mooi Nederland'? We willen de verrommeling immers bestrijden om Nederland 'mooier' te maken. Ik ben daarvan een groot voorstander, maar ook met 'mooi Nederland' kun je nog vele kanten uit. Voor de één staat mooi Nederland voor een open landschap zonder enige bebouwing, de ander geniet van de oude binnensteden. Voor de ene stedeling hoort een boerenhoeve door boeren te worden bewoond en horen de koeien in de wei te staan, de andere stedeling heeft zijn net betrokken gerestaureerde boerenhoeve omgetoverd tot een prairie met paarden en witte hekken. Voor de een is winkelen synoniem met de binnenstad, de ander kiest voor de snelweglocatie van IKEA. Voor de een is een mooi weiland al natuur, voor de ander is natuur niet echt als er geen waterpartij is te vinden. Voor de een is Nederland al te vol, voor de ander kunnen nieuwe dorpen Nederland juist mooier maken. 'Mooi' is dus een erg subjectief begrip. | Maar van een

'Mooi Nederland' houden we allemaal. Wat heerlijk dat we daarover weer een debat mogen voeren. Als we 'mooi' maar niet verengen tot 'geen rommel', want dan zou Nederland wel eens erg saai kunnen worden.

Geografie 2006 nr.9-10

DE ECHTE NOTA RUIMTE

Het programma 'Vroege Vogels' bestaat 25 jaar. Het wordt op de radio gevierd. En er is, onder de naam 'Het Vroege Vogelspad', een nieuwe langeafstandswandeling uitgezet. Het pad loopt langs de nulmeterlijn van Nederland: links ligt Nederland onder de zeespiegel, rechts erboven. Het bijbehorende boekje beschrijft nauwelijks de route, zoals we in dat soort boekjes gewend zijn, maar geeft prachtige informatie over de ontwikkeling van Nederland. Laat ik het anders zeggen: er zijn dissertaties waarvan je de inhoud wel binnen een kwartier tot je kunt nemen, maar van dit simpele boekje valt uren te genieten. | Maar er is meer. Door te kiezen voor de nulmeterlijn leidt het pad de wandelaar door het echte hart van Nederland. Door al die gebieden die model staan voor het Nederland zoals ik het ervaar. De tocht begint bij het Zwin, meteen een goede aanleiding om te verhalen over het ontstaan van Nederland. Over de duinenrij die in het verleden steeds is doorbroken, om vervolgens toch weer dicht te slibben. Vervolgens lopen we door Zeeland, met zijn indrukwekkende Deltawerken; indrukwekkend zowel in positieve als in negatieve zin. Het aloude estuarium met de natuurlijke overgang tussen zoet en zout water is immers met de Deltawerken verdwenen, met alle ecologische gevolgen vandien. Via de Biesbosch, met leerzame verhalen over de loop van de rivieren in Nederland, komen we in het polderlandschap van het Groene Hart. Polders die steeds verder onder de zeespiegel zijn verdwenen door menselijk ingrijpen. Zonder de mens zou het Groene Hart nog gewoon boven de zeespiegel liggen, zij het in een andere gedaante. Via de Ankeveense plassen, de Vecht, het Naardermeer steken we door naar de Oostvaardersplassen, een natuurgebied dat niet was gepland maar als een 'pauzeland' is ontstaan. De overheid had immers het plan om daar industrie-terreinen aan te leggen, maar heeft daarvan later wijselijk afgezien. | Vanzelfsprekend doen we daarna de Wieden en de Weerribben aan, in de Kop van Overijssel. Het prachtige natuurgebied dat door ontvening en door overstromingen van de oude Zuiderzee is ontstaan. Verderop staat ook het landschap bij Gorredijk in het teken van turf, om vlak onder Dokkum opnieuw fundamenteel te veranderen: het wordt weer open. Het kale landschap wordt onderbroken door de terpen, waarop de Friezen hun heil

zochten omdat ze te eigenwijs waren om door een centraal gezag dijken aan te laten leggen. De onovertroffen Waddenzee, met de waddeneilanden, vormt het sluitstuk van deze prachtige tocht. | Ja, inderdaad, ik ben er lyrisch over. Hier ontvouwt het echte Nederland zich aan de lezer. Zo beeldend, dat je na lezing het gevoel hebt de tocht al voor een deel te hebben gemaakt. En overall kijkt de schrijver 'naar links': naar het water, zoals de Nederlander altijd zijn blik, soms met een zekere angst, naar het water heeft gericht. Hoog Nederland komt nauwelijks aan bod, alleen daar waar wordt gezegd dat juist ons vlakke land zo bijzonder is en dat daar waar het reliëf begint, de gelijkenis met grote delen van Noord-Europa gaat opvallen. Had de *Nota Ruimte* niet juist over dit kenmerkende van Nederland moeten gaan? Of hebben we hier, in dit boekje van 'Vroege Vogels', de echte *Nota Ruimte* in handen? Laten al die bestuurders die Nederland langzaam en definitief veranderen, dit boekje voortaan als echte inspiratiebron gebruiken.

Geografie 2007 nr.7

HET MOOISTE GEBOUW

Het dagblad *Trouw* is op zoek naar het 'mooiste' gebouw. Ook ik werd ondervraagd. Dat ik me daarbij mocht uitspreken over drie 'mooiste' gebouwen gaf gelukkig iets meer vrijheid. Het blijft immers een beetje onzinnig om de hele Nederlandse architectuur samen te ballen in zo'n simpele keuze. Tegelijkertijd is het inspirerend: zo'n keuze dwingt je tot het formuleren van de criteria die aan je keuze ten grondslag liggen. Met al mijn favoriete gebouwen in mijn achterhoofd kwam ik tot drie eisen waaraan naar mijn mening de mooiste gebouwen zouden moeten voldoen. | *Een mooi gebouw trekt aandacht*. Niet één keer, maar steeds weer als je in zijn nabijheid komt. Laat ik een voorbeeld geven. Ik rij vaak met mijn auto over het Zuidplein in Rotterdam. Vanaf het noorden gezien staat ter linkerzijde van het plein een onopvallend mooi gebouw van architect Maaskant. Helder en transparant. Vergelijk dat eens met het gebouw van winkelcentrum Zuidplein aan de overzijde. Het is geen bekende 'Maaskant', maar ik moet er altijd even naar kijken. Dat geldt ook voor het provinciehuis in Den Bosch, wel een bekende Maaskant. En het geldt voor de stadhuizen van Kropholler in Medemblik, Noordwijkerhout, Leidschendam en al die andere plaatsen. Evenals voor het stadhuis van Friedhoff in Enschede, het Groothandelsgebouw in Rotterdam van Maaskant en Van Tijen, de bruggen van Calatrava in de Haarlemmermeer en de *VPRO*-studio in Hilversum van *MVRDV*. Ze dwingen steeds tot kijken en vervelen nooit. | *Een mooi gebouw straalt rust uit*. Het is in harmonie met zichzelf. De

verhoudingen kloppen. Denk aan de Beurs van Berlage, aan het raadhuis van Dudok in Hilversum, aan de bibliotheek van Grassi in Groningen, aan de uitbreiding van het Kröller-Müller museum in Otterloo door Quist, of aan de tramtunnel van Koolhaas in Den Haag. Ik voel me domweg gelukkig als ik deze schoonheid van de rust onderga. Ik heb dat overigens nergens zo ervaren als in het klooster in Mamelis van Dom van der Laan. Niet voor niets was deze architect bekend door zijn studie naar de juiste bouwkundige verhoudingen. | *Een mooi gebouw geeft meer waarde aan zijn omgeving.* Een goede architect heeft niet alleen veel oog voor de fysieke, sociale en cultuurhistorische context. Hij ontwerpt bovenal een gebouw dat de hele omgeving mooier maakt. Een goede architect is dan ook bijna per definitie een goede stedenbouwkundige. Jo Coenen is zo'n architect. Hij bouwde een hele wijk in Maastricht, Céramique, met grote stedelijke allure, in de nabijheid van het prachtige oude centrum van de stad. Adriaan Geuze gaf met zijn plan samenhang aan Borneo Spoorenburg in Amsterdam, Sjoerd Soeters gaf met Mariënborg de binnenstad van Nijmegen weer een kern. De Hoge Heeren van Wiel Arets maakten de Erasmusbrug tot een succes, Bofill schiep in de chique Archipelbuurt een nieuw Den Haag, en Abel Cahen maakte de binnenstad van Amersfoort echt mooier met zijn gebouw voor de ROB, de tegenwoordige Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monument. Mooie gebouwen, en vooral dienstbaar aan de stad om hen heen. | Inderdaad, een keuze is me te moeilijk.

Voorwoord bij Derksen e.a. [2007], *Staat van de Ruimte 2007*.

Nederland zien veranderen, Rotterdam/Den Haag: nai Uitgevers/RPB

GELAAGDHEID

Gelaagdheid. Het zou het sleutelbegrip van het ruimtelijk beleid moeten zijn. Wat maakt een stad immers mooi? Wat maakt een landschap de moeite waard? Gelaagdheid. Dat verschillende historische bouwstijlen naast elkaar bestaan. Dat al die ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen die zich in de geschiedenis hebben voorgedaan, zich aan de stad of aan het landschap laten aflezen. Gelaagdheid vraagt dat we de moed hebben om daaraan onze eigen cultuur, onze eigen bouwstijlen toe te voegen, opdat de mensen na ons ook onze tijd in stad en landschap herkennen. | Toch houden Nederlanders niet zo van gelaagdheid. Ze breken liever eerst alles af voordat een nieuw machtsvertoon van eigentijds kunnen wordt opgericht. Of ze conserveren het verleden, zonder ruimte te laten voor eigentijdse toevoegingen. In beide gevallen dreigt steriliteit. Laat 'Mooi Nederland' vooral een gelaagd Nederland zijn.

Forum Stedelijke Vernieuwing, 15 augustus 2003

MIJN STAD

Mijn plek in de stad bestaat niet meer. En mijn stad is mijn stad niet meer. | Laat ik met het laatste beginnen. Ik weet niet hoe het andere mensen vergaat die in hun leven al meerdere steden hebben bewoond, velen delen die ervaring, maar mijn huidige woonplaats is nooit 'mijn stad' geworden. Achtereenvolgens heb ik gewoond in Meppel, Groningen, Leiden, Rotterdam en Den Haag, maar Rotterdam springt er ver boven uit. Als ik er kom, kom ik thuis, in mijn stad. Daarmee is niets ten nadele van de andere steden gezegd. In Den Haag woon ik objectief gezien geweldig; dicht bij de duinen, dicht bij het station, dicht bij snelwegen, mooi huis, mooie tuin. Maar mijn gevoel ligt nog steeds in Rotterdam. En mijn stad is mijn stad dus niet meer. | Mensen die nooit in Rotterdam hebben gewoond, kunnen zich de liefde voor Rotterdam soms maar moeilijk voorstellen. Zij menen dat Rotterdam een kale en kille stad is met weinig beschutting. Anderen weten dat Rotterdam een arme stad is met relatief veel werkloosheid. Maar ik ken de dynamiek van die stad. Ik weet hoe die stad 24 uur per dag leeft, hoe de stad cultureel steeds interessanter wordt. Dat de belangrijke architectenbureaus tegenwoordig in Rotterdam zijn gevestigd. En ik ken de daadkracht van de stad. Hoe het bestuur en de bewoners van Rotterdam zonder te versagen proberen de stad te vernieuwen en de uitstraling van een werkelijk grote stad te geven. Dit uit zich in een eindeloze rij plannen, die ook bijna allemaal worden gerealiseerd. In de tijd dat ik in Rotterdam woonde, zijn de Boompjes ontwikkeld, met het Nedlloyd-gebouw van Quist; is het Weena ontwikkeld, met de kantoren van onder anderen Bonnema en Hoogstad; is het museumkwartier ontwikkeld, met het prachtige architectuurinstituut van Jo Coenen en de uitbreiding van het Boymans van Hubert-Jan Henket, is het Schouwburgplein door Quist, Van Velzen en Geuze omgetoverd en zijn de eerste plannen ontwikkeld voor de Kop van Zuid. Ik geef het toe: vaak vallen met name de economische resultaten tegen. De Boompjes zijn nooit een levende boulevard geworden ondanks het mooie paviljoen van Mecanoo. Hetzelfde moet van het Weena worden gezegd, waar de dependance van het Boymans al snel weer werd gesloten. Op het Weena wordt niet geflaneerd, niet gewinkeld; er wordt alleen (snel) verplaatst. Ook de Kop van Zuid heeft nog niet de economische impuls gegeven aan Rotterdam die de stad zo node mist. De 'Koopgoot' vormt in dit verband een positieve uitzondering. Niet getreurd: Rotterdam zal nieuwe plannen blijven maken tot de stad niet meer 'de verkeerde lijstjes aanvoert', zoals burgemeester Ivo Opstelten pleegt te zeggen. | En mijn plek in mijn stad bestaat niet meer. Mijn lievelingsplek in Rotterdam bevond zich op de oevers van

de Maas. Op het hoekje van het oorlogsmonument, waar nu zomers dat strandje ligt. Wie hier in zuidwestelijke richting kijkt, ziet de prachtige brug van Van Berkel, in de volksmond: 'de Zwaan', afsteken tegen de lucht. Het blijft een indrukwekkend ontwerp, het is een fenomenaal logo voor de stad. Het getuigde van grote wijsheid van de gemeenteraad om indertijd een meerprijs van 30 miljoen gulden te betalen om dit ontwerp mogelijk te maken. De twee zwarte 'wachters' van Wiel Arets hebben de brug in mijn beleving nog mooier gemaakt. Overigens schijnt dit, ook in Rotterdam, een afwijkend standpunt te zijn. | Toch ontnemt de brug me het uitzicht dat ik vroeger op deze plek had. Zonder Erasmusbrug was het uitzicht vrij. En de overkant was veel verder weg. De Nieuwe Maas stroomde nog zichtbaar in de richting van de zee. En heel vaak vervloeiden lucht en water aan de horizon. In het ochtendlicht was het prachtig, maar ook in de herfst en in de winter als het een beetje mistig was. Of die keer, het zal in 1986 zijn geweest, toen de rivier eindeloze brokken ijs meevoerde. Het zachte geklots van de rivier aan je voeten maakte altijd deel uit van het uitzicht. En altijd was het licht weer anders. | Hoe mooi die Erasmusbrug ook is, hij heeft mij dit uitzicht ontnomen. En dat niet alleen. De waarschuwing van publicist Herman Moscoviter is uitgekomen. De brug heeft de rivier klein gemaakt. Door de hoogte van de brug is de grootse rivier gedegradeerd tot een smalle rivier. De overkant is akelig dichterbij, de mist lijkt voor eeuwig opgetrokken. Rivier en lucht vervloeien niet meer aan de einder. En de rivier stroomt niet meer naar de zee. De rivier stroomt voor goed onder een brug door.

NAI website 14 mei 2005

MIJN POLDER

Vanuit mijn huis in Ooltgensplaat kijk ik langs een strakke dijk naar de einder. De dijk loopt van 'rechtsonder' naar 'linksboven', in strijd met de fotografenwet dat ons oog naar rechtsboven moet worden geleid. Het is een geruststelling. Zoveel schoonheid verdient een vlekje. Het is het enige vlekje; voor de rest vertoont de dijk Deltakracht die geen tegenspraak duldt. De boer trekt zijn voren in de Zeeuwse klei en op de dijken lopen de schapen, een wit hekje markeert hun grens. | Als ik straks mijn loopschoenen aantrek, kan ik de polder nog beter verkennen. Het landschap wordt doorsneden door oude dijkjes. De huizen kruipen tegen de dijken op, soms solitair, soms in gezamenlijkheid. Wat is er mooier dan zo'n klein dijkhuisje, met twee verdiepingen op de begane grond? Om de solitaire huisjes waait de wind, een paar huisjes kunnen de wind weerstaan. Wat zou een polder zijn zonder wind en zonder de eeuwenoude luchten? Water,

wolken en op water gewonnen aarde: ze vormen de authentieke schoonheid van Nederland. | Zo ontsnappen de clichés aan mijn laptop. Waarheden, op het karikaturale af. Of zijn het slechts droombeelden, door velen gedeeld? We herkennen ons in de beelden, maar in de rauwe werkelijkheid dringen ook heel andere beelden zich aan ons op. Waarom hebben we het toegelaten dat de schaalvergroting van de landbouw veel van de oorspronkelijke schoonheid van mijn polder heeft aangetast? Waarom staan we toe dat nieuwe kassen de weidsheid aan mijn polder ontnemen? Waarom leggen we nieuwe wegen aan waar oude wegen nog ruimte genoeg bieden om ons te verplaatsen? Waarom vullen we de eertijds fraaie dijkdorpjes vaak smakeloos aan met woningen zoals ze overal worden gebouwd, klakkeloos neergeplempt in de polder? Hoe kwetsbaar is dit cultuurlandschap dat voor Nederland zo kenmerkend is. | De maatschappelijke dynamiek valt niet te ontkennen; ik juich haar zelfs toe. Maar het vraagt wel veel wijsheid om die dynamiek binnen het prachtige polderlandschap een plaats te geven. Zoals het goed is om te weten dat de bermen van mijn Oudelandsedijk – een naam die me op zich al gelukkig maakt – onlangs in handen zijn gegeven van Staatsbosbeheer. Zoals kleine percelen fraai worden onttrokken aan de landbouw om ze terug te geven aan de natuur. Zoals de boeren zorgvuldig bomen planten om hun nieuwe bedrijfsgebouwen aan het zicht te onttrekken. En zoals de nieuwe windmolens op de dijk fraai het einde van het eiland markeren. Wie dat allemaal aanschouwt, beseft dat de *Nota Ruimte* nauwelijks over ruimte gaat.

NOTEN

1. Frijters e.a. (2004), *Tussenland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
2. Raspe e.a. (2004), *Kennis op de kaart*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
3. Snellen e.a. (2005), *Nieuwbouw in beweging, Een analyse van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid van Vinex*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Rotterdam.
4. Van Oort e.a. (2003), *De ruimtelijke effecten van ICT*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
5. Evers e.a. (2005), *Winkelen in megaland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
6. Pieterse e.a. (2005), *Het gedeelde land van de Randstad. Ontwikkeling en toekomst van het Groene Hart*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
7. Pols e.a. (2005), *Waar de landbouw verdwijnt. Het Nederlandse cultuurland in beweging*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
8. Van Ravesteyn e.a. (2005), *Het gras bij de burens. De rol van planning bij de bescherming van groene gebieden in Denemarken en Engeland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
9. Segeren e.a. (2005), *De markt doorgrond. Een institutionele analyse van grondmarkten in Nederland*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
10. Tijdelijke Commissie Infrastructuur (2004), *Grote projecten uitvergroot. Een infrastructuur voor besluitvorming*, Tweede Kamer 2004/2005, 29283 nr.6.
11. Van Dam e.a. (2005), *De Landstad. Landelijk wonen in de netwerkstad*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
12. Van Dam e.a. (2003), *Landelijk wonen*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
13. Van Dam e.a. (2005), *De Landstad. Landelijk wonen in de netwerkstad*, Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/RPB.
14. Janssen e.a. (2006), *Welvaart en leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040*, Den Haag: Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau.
15. Cobouw, 5 maart 1998.
16. De Volkskrant, 20 november 1998.
17. in Bouw, mei 1999.
18. 'Leidsche Rijn is meer dan een Vinex-gebied', De Volkskrant 4 november 2004.
19. Het Woningbehoefteonderzoek 2002 is een woningmarktonderzoek van het Ministerie van VROM en het Centraal Bureau voor de Statistiek.
20. 'Te weinig aandacht voor Vinex-bewoner', Utrechts Nieuwsblad 18 november 2004.
21. Zie bijvoorbeeld Provincie Zeeland, *Organisch groeien, Pilot-study naar organische ontwikkeling van dorpen in Zeeland*.
22. Zie bijvoorbeeld Provincie Zeeland, *Organisch groeien, Pilot-study naar organische ontwikkeling van dorpen in Zeeland*.
23. Congrès International d'Architecture Moderne. Onder de naam van deze vernieuwingsbeweging kwamen prominente modernistische architecten als Le Corbusier en Gerrit Rietveld regelmatig bijeen.
24. Lörzing e.a. (2007), *De zichtbaarheid van de Belle van Zuylen-toren*, Beleidsadviezen 03, Den Haag: RPB.

OVER DE AUTEUR

Wim Derksen was van 1 januari 2002 tot 1 januari 2008 directeur van het Ruimtelijk Planbureau. Tussen 1993 en 2000 was hij lid van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid. Hij was voorzitter van verschillende commissies, meest recent van de Procescommissie Evaluatie Schipholbeleid (2005-2006). Hij is co-auteur van de RPB-studies *De ongekende ruimte verkend* (2003), *Staat van de Ruimte 2007. Nederland zien veranderen* (2007) en *Kijkend naar Nederland* (red., 2007). Vanaf 1989 tot heden is Derksen hoogleraar bestuurskunde. Sinds 1 januari 2008 is Derksen Rijksvertegenwoordiger voor de ontwikkeling van Almere.

COLOFON

Ontwerpen productie

Typography Interiority & Other Serious
Matters, Den Haag

Druk

Drukkerij De Maasstad, Rotterdam

© NAI Uitgevers, Rotterdam/Ruimtelijk Planbureau, Den Haag/2008. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16B Auteurswet 1912jo het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351, zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoeding te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

NAI Uitgevers is een internationaal georiënteerde uitgever, gespecialiseerd in het ontwikkelen, produceren en distribueren van boeken over architectuur, beeldende kunst en verwante disciplines.

www.naipublishers.nl

ISBN 978 90 5662 630 3