

Rethink de systemen!

Met Joost Schrijnen op zoek naar eigenaar ruimtevraagstuk

door Christiaan de Vries

Op het gebied van de ruimtelijke ordening heerst, net als in de architectuur, de post-moderne illusie dat alles op zichzelf kan worden beschouwd. En toch bestaat er ook nog zoiets als een publieke verantwoordelijkheid, een verantwoordelijkheid voor het geheel, in naam van ons allemaal. Daarom moeten wij ons afvragen van wie het ruimtevraagstuk eigenlijk is. Is de minister de eigenaar? De volksvertegenwoordiger? De ambtenarij? Het gaat hier in feite om de politiek-bestuurlijke component van het vraagstuk. Wat willen we aan met de som der delen, of willen we alles overlaten aan het toeval, aan het vrije spel der krachten? De politieke verantwoordelijkheid is in het geding omdat het altijd mede gaat om denkbare alternatieven.

Schrijnen: 'We moeten ons daarbij realiseren dat tegenwoordig drie ministeries investeren in de ruimte. VROM, LNV en V&W hadden vroeger elk een eigen domein: stad, land en infrastructuur. Deze territoria integreren door de toenemende verstedelijking. Maar daarmee worden ook de sectorale investeringen meer van elkaar afhankelijk. Dat is niet alleen zo in planingsopzicht, maar vooral ook inhoudelijk. Denk maar eens aan de A4-Noord die in Midden-Delfland loopt door groen gebied en het noordelijk stadslichaam van de regio Rotterdam. Dat kan dus alleen als we tussen Schiedam en Vlaardingen op en over de weg bouwen en een heel hoogwaardige inpassing in het groen bedenken. En zo is het tegenwoordig met alle grote opgaven. Dat vraagt om visie en uitgangspunten voor een coherente benadering. Dan hebben we het over politieke verantwoordelijkheid en over het eigenaarschap. En die berust niet uitsluitend bij de politieke vertegenwoordiging.

Verdeling en inrichting van de ruimte is geen statisch vraagstuk. De ruimte is immers nooit af. In de ruimtelijke ordening gaat het om een permanent verwerkings- en bijstellingsproces. Nieuwe generaties uiten nieuwe behoeften. Economisch getij wisselt. Instrumenten veranderen, evenals de samenwerking en onderlinge verhouding tussen vakdisciplines. Onder druk van alle veranderingen dreigt niemand meer halt te maken om na te denken. Zich verantwoordelijk te voelen. In gesprek met Joost Schrijnen, directeur stedelijke ontwikkeling Rotterdam, op zoek naar de 'eigenaar' van het publieke domein.

Het is onvermijdelijk dat de volksvertegenwoordiging de verantwoordelijkheid op zich neemt, of zich in elk geval medeverantwoordelijk maakt. Ze zou zich actiever, activistischer moeten opstellen. Zeker als het gaat om de uitgangspunten van beleid. Laat ze zich op de hoogte stellen. Jij hebt het zelf naar voren gebracht in het essay dat je schreef voor de RPD: laat ze onderzoek doen, hearings houden, praten met degenen die ertoe doen. Want alleen dan kan de Kamer, goed geïnformeerd, ernst maken met de eigen verantwoordelijkheid.'

Eigenaarschap

'De andere kant van die verantwoordelijkheid, van dit "eigenaarschap", is allereerst de kant van de minister en van wie verder in provincie en gemeente als bestuurder verantwoordelijk is. En als afgeleide daarvan de professionele verantwoordelijkheid van degenen die voor het openbaar bestuur werken. Ten tweede zijn dat natuurlijk de particuliere investeerders. Een nota Ruimtelijke Ordening is alleen van betekenis wanneer de trits visievorming, modellen en sturingsvoorstellen wordt gevolgd door de geëigende procedurele instrumenten en middelen. Daarom is de provincie ook zo zwak: ze beschikt over geen, of in elk geval te weinig middelen. De minister van Ruimtelijke Ordening kan de slag van beleidsintenties naar pro-

cedure en middelen alleen maken als hij het eens kan worden met directe collega's. Ook over investeringsstrategieën in de sectoren. Zoals gezegd, de territoria hangen nauw samen. Met de Vierde Nota is dat geprobeerd. Nu met de Vijfde Nota hoeven we niet zo nerveus te zijn. Die geldt immers voor na 2010; de plannings- en investeringsstag hoeft pas later te worden gemaakt. Maar voor de grote structuurschema's en projecten zijn visie en uitgangspunten van belang, en daarmee komen we weer bij onze volksvertegenwoordiging.'



Rivierzicht op de Erasmusbrug in Rotterdam

Het parlement is nog om een andere reden van betekenis. Juist als het over ruimtelijke ordening gaat, is het draagvlak, het wij-gevoel, van doorslaggevend belang. Projecten in infrastructuur en groen en stedelijke projecten zijn immers van nationale importantie. Niet alleen om planologische procedures, maar ook om de uitstraling in de uitvoering. Denk aan de enorme internationale uitstraling van Schiphol, de havens, het aanzien van onze infrastructuur en grote stedelijke projecten zoals de Kop van Zuid of het Sfinxterrein in Maastricht. Die zet ons land op de kaart! Kijk maar naar onze traditie: onze zeventiende-eeuwse steden, onze waterwerken en Deltawerken zijn wereldwijd bekend. Ook de grote projecten van deze generatie zullen grote impact hebben. Mits op topniveau uitgevoerd, en daarmee zijn we weer terug bij het eigenaarschap. Want deze projecten zijn zowel economisch als cultureel een bron van formaat. Bij de Vijfde Nota gaat het opnieuw om de vraag wat elementen zijn van een visie en welke projecten daarvan de betekenisvolle dragers zijn. We moeten zowel interdepartementaal als Europees nadenken over deze nieuwe generatie doelen en projecten. Zoals gezegd, de uitstraling valt niet te onderschatten. Daar zijn wij Nederlanders veel te schuchter in. Kijk eens naar andere landen, naar de metrostations in Portugal bijvoorbeeld! Sommige landen hebben het belang van dergelijke "nationale" projecten ingezien, andere niet. Hierbij hoeft je niet alleen aan kosten te denken. En dan nog, soms zal iets privaat gefinancierd kunnen worden en een andere keer vanuit gemeenschapsgeld. Er is behoefte aan een gezonde, ambitieuze overheid die het kwaliteitscriterium bovenin het vaandel heeft staan.

Margreeth de Boer had immers gelijk! Zij zag de noodzaak in van

betere afstemming en een meer integrale werkwijze. Tot haar tragiek overigens, want ze had als betrekkelijk eenzaam minister een klein budget, zeker vergeleken met LNV. In wezen zou je de budgetten van de diverse departementen moeten kunnen combineren.'

Nederland megastad

'Maar niet alles is een zaak voor het landelijk bestuur. Wanneer we het hebben over de megastad, zie je dat de lagere bestuursniveaus feitelijk staan voor het vraagstuk van de verstedelijking. Dat is hier een veel groter vraagstuk dan dat van de groene ruimte. De lokale druk van de zijde van bewoners en bedrijven richt zich meer op de eigen behoeften in het licht van de verstedelijking. Daarvoor heeft vooral de lokale overheid middelen in huis. Het is dus een kwestie van schaal. Het vraagstuk van het landschap speelt op een hoger schaalniveau, terwijl de middelen zich meestal op een daarvoor te laag niveau bevinden en te laat in het proces worden ingezet. Plaatselijk voelt men evenwel de druk om de steden uit te breiden. In het zuiden van de randstad en grote stukken van Brabant keert die tendens zich tegen het algemene gevoel dat er groene ruimtes moeten zijn, die structureel vanuit de stad bereikbaar moeten zijn.

Als we Nederland beschouwen als een megastad (het is immers een dunbebouwde stad of een dichtbebouwd land), dan moeten ook maat en schaal functioneel worden toegesneden op groot gebruik. Daarnaast zijn er gebieden die omwille daarvan moeten worden veiliggesteld. Voer de druk om te verdichten maar op. Dat is alleen maar goed. Onze ruimteconceptie moet constant onder kritische

druk blijven staan. Verdichting kost alleen wel veel geld, maar er zitten ook maatschappelijke baten aan verbonden. Een contourenbeleid moet de strategie van de investeringen ondersteunen. Zoals het er nu voor staat met ons wegennet zijn een aantal grote wegen (de A10 bij Amsterdam, de A20 bij Rotterdam) typische Vijfde Nota-projecten. Daar speelt zowel de landschapsproblematiek als het infrastructurele vraagstuk, de weg en zijn omgeving als bouwproject enzovoort. Bedenk dat het hier gaat om een geheel nieuwe generatie projecten. Niet zozeer infrastructuur- maar verstedelijkingsprojecten. Ga maar na: 10.000 woningen op en om de A10 en A20 verdichten de stad. Ze wordt aangeheeld waarbij de infrastructuur wordt ingepast, het bestaande openbaar vervoer en het wegennet beter worden benut en er dus minder stadsuitbreiding behoeft plaats te vinden.

Ook op het hoogste schaalniveau keren de overwegingen terug. Wat is de verhouding tussen mainport en stedelijke omgeving? Dat is nog niet wat we tegenwoordig de brainport-strategie noemen. Ik meen dat we naast mainports de brainports zullen hebben die voor een deel zullen integreren. De brainports krijgen vorm in het verstedelijkingsproces. Maar bij de toenemende welvaart zullen ook de mainports als dominante factoren meegroeien. Van direct belang is de dichtheid en de financiële interactie van de metropool. Als je verdicht, stimuleer je de stedelijke economie. Maar dan doet zich ook in alle heftigheid de vraag voor of de transportsystemen voldoen, ook voor de wat verder liggende toekomst!

Rethink de systemen!

'Moeten we de transportsystemen niet uit elkaar halen? Zouden we niet veel sterker dan nu moeten denken in termen van internationale en Europese verbindingen, waarvoor we het vliegtuig en de hogesnelheidstrein hebben. Het lijkt me dat de zweeftrein moet worden uitgesteld. Laten we eerst maar eens kijken hoe het uitvalt als we een nieuw vlechtwerk maken van lightrailssystemen.

Rotterdam



Een nieuw systeem dat de HSL verbindt met de spoorwegverbinding tussen de vier grote steden en de lightrailssystemen. Want de ontdekking is nu dat de nieuwe HSL natuurlijk gewoon had moeten worden opgenomen in het NS-net en dat door het afmaken van de viersporigheid (Rail 21) een snel en een langzaam systeem ontstaan. Nederland wordt kleiner, meer een grote metropool. De onderlinge bereikbaarheid van de stedelijke kernen wordt steeds beter. Adequate knooppunten in het net tussen de snelle en de langzame systemen maken de verplaatsing steeds sneller. Zeker als we de auto en het lokale openbaar vervoer daar beter op aansluiten. Tegelijk kunnen we de auto op verschillende snelheden zetten via verdere herstructurering van ons wegennet, zoals met doelgroepenstroken in de Rijnmond. Dat moet kunnen als we daar rustig twintig jaar voor nemen. Nou ja, rustig, ik heb toch duidelijk een gevoel van urgentie. We zitten nu in 2000. En ons land raakt danig verstopt. En dan hebben we het alleen nog maar over de infrastructuur. Wat te zeggen van de steden, het landschap, het water? De urgentie van de samenhang moet worden opgenomen. Rethink de systemen! Voor het water is dat overigens zéér urgent, want het meet- en regelsysteem is aan het doldraaien. De hoge eisen die Landbouw stelt aan de peilbeheersing leiden tot nieuwe problemen zoals verdroging. En bij de eerste de beste stortbui staat heel Nederland blank. Of nog net niet, maar je weet het maar nooit als het klimaat nog wat verder verandert! Water moet meer de ruimte krijgen om fluctuaties in het weer op te vangen. Dat gaat in elk geval op voor VROM, Verkeer en Waterstaat en LNV!

'Een laatste vraag die daarmee direct samenhangt, is hoe we de probleemstellingen kunnen aanscherpen. Ik vond destijds de discussieronde met de wetenschappelijk bureaus interessant. Daarvan heeft ook de WRR met zijn rapport over ruimtelijke ontwikkelingspolitiek gebruik kunnen maken. Misschien zouden we nog eens zoiets moeten doen, maar dan een slag concreter. Dat kan bijvoorbeeld als een commissie van de Tweede Kamer zich eraan zou willen wagen. Ik denk aan de commissie-Duivesteijn, die nu aan het werk is en heel goed, liefst openbare verkenningen kan uitvoeren. Nogmaals, het vraagstuk van de ruimte is een publiek belang, een belang van ons allemaal. Dat kunnen we niet aan wetenschappers en functionarissen overlaten, dat moeten we procesmatig aanpakken. Eerst de visie en de uitgangspunten op politiek niveau en dan de uitvoeringsindex voor de lagere politiek-bestuurlijke niveaus, die daarvoor ook voldoende ruimte moeten hebben. Dat spoort ook met de nieuwe trend van een grotere autonomie voor regionale en lokale besturen.' ♦