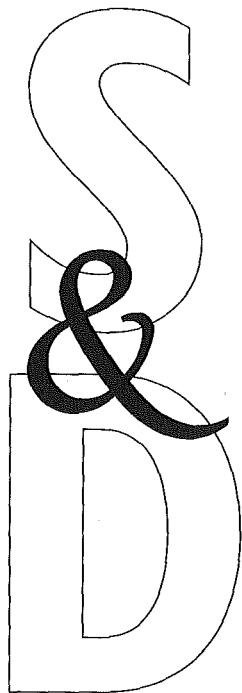


B O E K E N



De inrichting van Nederland onderbelicht

Niek de Boer bespreekt:

Frans Becker e.a. (red.), *De inrichting van Nederland. Het achttiende jaarboek voor het democratisch socialisme*, Amsterdam: De Arbeiderspers/Wiardi Beckman Stichting, 1997.

De inrichting van Nederland behandelt in elf artikelen ontwikkelingen en verschijnselen die van invloed zijn op de ruimtelijke ordening. Het gaat daarbij meer om achtergronden dan om de feitelijke inrichting van het grondgebied. De WBS-bundel bepaalt zich in hoofdzaak tot de groot-schalige infrastructuur en de economie. Het milieu krijgt een ondergeschikte rol toebedeeld. Een strikte samenhang van de bijdragen is niet nagestreefd en het is lang zoeken naar democratisch socialistische reflectie. Opvallend is in een aantal artikelen de geprikkeldheid tegenover de milieubeweging. Wat deze tot haar guerrillatactiek dwong, wordt overigens in de belangwekkende bijdrage over de politiek-bureaucratische besluitvorming overtuigend uit de doeken gedaan.

Hoewel het boek de ruimtelijke problematiek vanuit slechts enkele invalshoeken benadert, moeten we het toch lezen tegen de achtergronden van wat ruimtelijke ordening beoogt. Ruimtelijke ordening houdt zich bezig met de inrichting van het grondgebied om er de meest gunstige condities tot stand te brengen voor de ontplooiing van de samenleving. Daarbij moeten het

wonen, de voorzieningen, de bedrijvigheid en de verbindingen geïntegreerd worden in ruimtelijke patronen. Dit alles binnen de voorwaarden die het natuurlijk milieu en de bescherming tegen gevaar, hinder en overlast stellen. Al deze categorieën hebben uiteraard sociaal culturele en sociaal economische aspecten naast de ruimtelijke.

Door het karakter van het boek is het alleen te behandelen door stuk voor stuk op de artikelen in te gaan. De redactie onderscheidt een zestal beschouwingen vanuit een wetenschappelijke of thematische invalshoek en vijf kortere essays en columns waarin auteurs hun hart luchten. We beginnen met de tweede groep.

Kreten en hartenkreten

Siegfried Woldhek schrijft klemmend over de bedreigingen voor de Nederlandse samenleving door de verslechterende toestand van het natuurlijk milieu. Als hij de lezer overtuigd heeft van de onafwendbaarheid van grote rampen slaat de toon om. Er liggen elf projecten klaar. De ligging van Nederland in een dynamische delta moet zowel economisch als ecologisch optimaal uitgebuit worden. Naast ligging heeft ons land nog enkele sterke punten. Zo'n 2,5 miljoen mensen zijn lid of donateur van een natuurbeschermingsorganisatie en Nederland heeft een sterke plannings-traditie. Wellicht kunnen we ons poldermodel overhevelen naar de strijd om de ruimte, overweegt Woldhek.

Jacqueline Cramer beschrijft de experimentele, maatschappelijke discussie over de uitbreiding van

INHOUD

- De inrichting van Nederland onderbelicht
- De verpoldering van de PvdA

B O E K E N

Mainport Rotterdam die in 1996 begon. Zij laat zien hoe zienswijzen uit vele sectoren aan de orde kwamen. Maar zou het niet beter geweest zijn als haar 'geïntegreerde scenario's' geïnitieerd zouden zijn door het integrerende Ruimtelijke Ordening van VROM in plaats van door het typische sectordepartement van Verkeer en Waterstaat?

Stedenbouwkundige Riek Bakker is een van de sturende deskundigen achter de grote uitbreiding van Utrecht, Leidsche Rijn. De autosnelweg zou een immense barrière opleveren, maar de weg kan geneutraliseerd worden. Ze verdwijnt uit landschaps- en stadsbeeld en gedeeltelijke overkapping maakt het mogelijk nieuwe kwaliteiten toe te voegen.

Spannend wordt het als René Cuperus en Menno Hurenkamp in 'Schijnheilig futurisme' aan het woord komen 'over de infrastructuur van een debat'. De opningszin zet de toon. 'In het voetspoor van de kabinetskeuze voor een 'Tweede Wederopbouw van Nederland' heeft zich een curieus *the sky is the limit*-denken ontwikkeld bij de beleidselite van nationale projectontwikkelaars'. De auteurs hekelen doeltreffend de 'futuristische gekte' waarbij heel Nederland op de schop moet. Leverde de Rijksplanologische dienst dan geen tegenspel? Ach, enkele dartele ideeën gingen ten onder in vier perspectieven zonder verbeeldingskracht. De dienst bevestigde in feite de uitgangspunten van de huidige discussie in plaats van deze kritisch te belichten.

Marcel van Dam heeft de ware

aard van de milieubeweging ontdekt en die moet ervan lusten. Maar is de gewraakte oorlog-project niet juist aan de overheid te wijten? De projecten komen los van hun context te laat aan de orde. Het plan IJburg was via de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinex 1990) al deel van rijksbeleid en het was onlosmakelijk onderdeel van het structuurplan voor Amsterdam. Binnen die kaders was een zinvolle afweging mogelijk geweest. Het verzet (van een deel!) van de natuurbeweging tegen de bouw van IJburg sloeg nergens op en de ondertunneling van de hogesnelheidslijn is weggegooid geld. Akkoord. Maar kwam die onzalige tunnel uit de koker van de natuurbeweging? De HSL en ook de Betuwelijn zijn overigens altijd losse projecten geweest. Het Rijk heeft om dubieuze redenen bewust een rechtvaardiging van de tracé's binnen het ruimtelijk beleid achterwege gelaten.

Van Dam is aanhanger van de theorie: 'Een goed milieubeleid is vooral een kwestie van geld. Dat is alleen te genereren door economische groei.' Hij zegt: 'Ik geloof heilig in de mogelijkheden om door middel van technologische vernieuwingen het ecologische vraagstuk onder controle te krijgen.' 'Met een ouderwets vooruitgangsgeloof.' Het is hachelijk beleid op geloof te funderen. Een diep wantrouwen lijkt me meer op zijn plaats.

Het dictaat van de economie en een heilloze controversie

Na de inleiding opent Willem Salet de bundel met het artikel 'Economie en planologie; Tussen

macroperspectief en individuele projecten'. Het beleid van marktordering met onderkenning van de internationalisering van de economische betrekkingen is ingezet door het eerste kabinet Lubbers. Het paarse kabinet spitst het toe op het scheppen van betere voorwaarden voor de Nederlandse condities met publieke en private investeringen, schrijft Salet. En, meent hij, het macroperspectief oogt gezond, maar bij de vertaling naar het microperspectief rijzen vragen. Op het macroniveau worden de grote lijnen geschetst door de overheid en op het microniveau opereren mainports en spoorwegen (hogesnelheidslijn en Betuwelijn) zelf. De redenering is, dat gezien de geringe zekerheid over de economische effecten van grote infrastructurele projecten de overheid een groot risico loopt onrendabel en verkeer gericht te investeren. Hierop ingaand concludeert de auteur met verwijzing naar de gerealiseerde en komende privatiseringen, dat de afwegingen met betrekking tot de uitbreiding van de luchtvaart of van de zeehaven primair moeten plaatsvinden op Schiphol of in Rotterdam. In dezelfde zin geldt dat voor de spoorwegen, de telecommunicatie, de nutsbedrijven en naar ik aanneem voor private sectoren als projectontwikkeling, bloembollenteelt, varkenshouderij en ga zo maar door. Hoewel Salet nadrukkelijk voor de economische invalshoek kiest, stelt hij later vast dat ruimtelijke ordening doorgaans beter niet vanuit één specifiek uitgangspunt gezien kan worden. Hij constateert dat om te

B O E K E N

kunnen zeggen, dat het antwoord niet ligt in aparte verlanglijstjes vanuit de milieubeweging.

Voor een taakstellend, integrerend ruimtelijk beleid biedt Salet geen perspectief. Onder de terughoudende overheid wil hij de planologie laten inspelen op de geconstateerde ontwikkelingen. Het paard achter de wagen spannen.

Historisch perspectief

Vincent van Rossem stelt in 'Ingenieurs versus architecten' terecht vast dat de geschiedenis van de ruimtelijke ordening niet als een succesverhaal mag worden beschouwd: Zo is het 'nooit gelukt om infrastructurele ontwikkelingen werkelijk te integreren in ruimtelijke ordening'. Dit en wat hij verder signaleert bij de inrichting van stad en land hangt hij vervolgens op aan een voortdurende controverse tussen architect en ingenieurs.

'Ons land is gemaakt en ingericht door ingenieurs, zoals trouwens ook de grote negentiende-eeuwse steden zijn gemaakt door ingenieurs.' Omdat in Nederland in de negentiende eeuw geen grote steden zijn gemaakt, halen we de prachtige uitbreidingsplannen tevoorschijn die Rose voor Rotterdam (1858) en Van Niftrik voor Amsterdam (1867) ontwierpen, geheel verschillend van karakter en vormgeving. Typisch ingenieurswerk? Bepaald niet, eerder een synthese van ingenieurs- en architectonisch denken, eigenlijk stedenbouwkundige plannen. Ze werden niet uitgevoerd. De negentiende-eeuwse uitbreidingen van Amsterdam berustten vervolgens helemaal niet op een echt plan.

Kenmerkend werden wezenloze stratenplannen, na de eeuwwisseling geleidelijk opgevolgd door architectenplannen. Van Rossem constateert dat de architecten er niet veel van maken. Inderdaad, we zien loze vormgeving gepaard gaan met het volstrekt ontbreken van stedenbouwkundige kennis, maar Van Rossem gooit het op de heilloze controverse. Dan komt in het begin van de jaren dertig het internationaal gewaardeerde Algemeen Uitbreidingsplan van Amsterdam, het AUP. Het prachtige resultaat is volgens Van Rossem te danken aan het onderbrengen van een afdeling Stadsontwikkeling bij het ingenieursbolwerk Publieke Werken. 'Een Succesformule!' Klopt dat? Toen onder dezelfde succesformule het AUP na de oorlog verwezenlijkt werd in de Westelijke Tuinsteden en Buitenveldert verdween de internationale waardering als sneeuw voor de zon. Pijnlijk is dat juist binnen het kader van 'de sterk gecentraliseerde en perfect georganiseerde dienst der Publieke Werken' het in de verste verte niet lukte de infrastructurele ontwikkelingen te integreren in de ruimtelijke ordening. Dat leidde onder meer tot het ontbreken van een adequaat grootstedelijk openbaar-vervoerstelsel en de foute ligging van de voorstad-stations. Wat was er tijdens de planvorming van het AUP werkelijk aan de hand? Er traden geïnteresseerde wethouders op. De krachtige directeur van Publieke Werken stelde zich op het standpunt dat, als er dan toch zo'n afdeling stadsontwikkeling onder zijn hoede kwam, deze ook de volle kans tot ontplooiing gegund

moest worden. Het behoedzame afdelingshoofd waarborgde een gunstig werkklimaat voor stedenbouwkundige en onderzoeker, Van Eesteren en Van Lohuizen. In het algemeen blijkt er geen verband tussen het al of niet onderbrengen van Stedenbouw/Stadsontwikkeling bij Gemeentewerken/Publieke werken en de kwaliteit van het resultaat. Voor succesvolle planvorming en uitvoering is een combinatie vereist van een sterke, bevlogen bestuurder, een bekwame, vasthoudende stedenbouwkundige en een breed samenwerkingsverband.

Als Van Rossem de heilloze controverse tussen ingenieurs en architecten op nationaal niveau tilt, spitst hij de zaak toe op het Groene Hart. Hij brengt Le Cosquino de Bussy voor het voetlicht. Uit diens minderheidsnota bij het rapport De ontwikkeling van het Westen des Lands (1958) blijkt dat hij zich verzet tegen het uitwaarts en op afstand laten groeien van de Randstad onder het handhaven van een agrarische ruimte van zo groot formaat daarbinnen (die hij overigens niet wil laten dichtslibben). De Bussy verwerpt op goede gronden het spreidingsbeleid. Hij is weliswaar als hoofdingenieur-directeur in dienst van Rijkswaterstaat, maar hij vertolkt daarmee niet een typisch ingenieursstandpunt, evenmin als het spreidingsbeleid en het Groene Hart producten van architectonisch denken zijn. Vervolgens wordt Steigenga de arena binnengeleid, omdat ook deze zich afvraagt of het axioma van het Groene Hart geen nadere overweging behoeft. Van Rossem citeert gretig, bijna

B O E K E N

anderhalve bladzijde lang, uit een indrukwekkend artikel van Steigenga van veel wijdere strekking. De befaamde sociaal planoloog, jarenlang prominent lid van de commissie Ruimtelijke Ordening van de WBS, publiceerde het in 1968 en 1970 en het is het lezen nog altijd meer dan waard.

Aan de Tweede Nota over de Ruimtelijke Ordening (1966) droeg Rijkswaterstaat een Structuurschema Hoofdwegenet bij dat los stond van en in strijd was met de planologische intenties van die Nota. Het ging om een ruitennet van veel te hoge dichtheid, ook vanuit verkeerskundige hoek aangevochten. Steigenga wijst erop, dat uitvoering onherroepelijk zou leiden tot verstedelijking van het Middengebied van Holland. Wat dat gebied betreft citeert Van Rossem: 'De indruk is gewettigd, dat macroplanologisch het Middengebied van Holland als open ruimte ternauwernood van enige betekenis is.' Uit het artikel zelf weten we, dat op macroplanologisch niveau gedacht moet worden aan bijvoorbeeld het Waddengebied met de Waddeneilanden en het Friese merengebied. Verder schrijft Steigenga: 'Slechts op mesoplanologisch niveau kan dit gebied als open ruimte een functie vervullen, dat wil zeggen bewust dienstbaar gemaakt aan stedelijke ontspanning of aan stedelijk wonen.'

Voor onze tijd vertaald: het Groene Hart moet betrokken worden bij de ontwikkeling van de drie grotestadsgewesten, dat vergt onder meer heel veel ecologisch en recreatief landschap.

Maar beslist geen uitgestrekte akkers van vrijstaande koopwoningen met elk twee auto's plus in geval van opgroeiende kinderen één of meer scooters. Dat moet nu juist wel mogelijk zijn, als ik Van Rossem goed begrepen heb. De vraag naar koopwoningen blijft immers groeien en mensen willen nu eenmaal in auto's rijden. Ruimtelijk beleid moet toch inspelen op de trends? Onder zijn medestanders heeft hij een beroemd architect en vele makelaars, maar niet Steigenga. Die was tegen deze 'urban sprawl' en voor een alert, taakstellend beleid.

Van Rossem maakt nog een aantal rake opmerkingen, en passant slaat hij een enkele plank mis en de controverse raakt buiten beeld. Sluiterend vraagt hij wel om een politieke visie die de traditionele tegenstelling tussen 'ingenieurs' en 'architecten' overbrugt'. Voor het eerst tussen aanhalingstekens. Stedenbouwkundigen komen in zijn verhaal niet voor.

Een genadeloze analyse

Na de uitvoerige titel 'Infrastructurale projecten komen zelden alleen, maar bijna altijd in bataljons; Politiek-bureaucratische besluitvorming over infrastructuur' ontwikkelt Jouke de Vries in een helder betoog een belangwekkende visie op die politiek-bureaucratische besluitvorming. De Vries gaat indringend in op de vragen waarom infrastructuur zo hoog op de agenda staat en waarom de voorstanders van infrastructuur steeds aan het langste eind trekken, terwijl de PvdA-minister van VROM de

interdepartementale strijd constant verliest.

Bij deze 'harde' infrastructuur gaat het om projecten die betrekking hebben op grond, water, wegen, vliegvelden en informatieve snelwegen die ten goede komen aan economische bedrijvigheid. De Vries laat zien dat lobby's pas werkelijk invloed krijgen als de tijd politiek rijp is. En dat is het geval als onder sterke ambtelijke aandrang de politici het onderwerp op de agenda plaatsen. Doorslaggevend is daarbij, dat er geld beschikbaar is en dat zij – de politici – kunnen 'scoren'. Er ontstaat dan een zichzelf versterkend machtsblok. Voor de steun uit de samenleving is het bijzonder interessant dat Onze KLM, de Nationale Trots Schiphol en de Grootste Haven ter Wereld meedoen. Een veelheid aan bedrijven, organisaties, bureaus die profiteren van voorbereiding, uitvoering en gebruik van de infrastructuur wordt gemobiliseerd.

De zorg om het milieu wordt als lastig ervaren, het zou economische ontwikkelingen maar in de weg staan. Hoewel natuur- en milieuorganisaties bijzonder veel leden en donateurs hebben, worden ze weggevaagd. Ze moeten zich in bestuurlijk opzicht verlaten op een zwakke minister met een departement zonder invloed. Voor de voorstanders ligt dat anders. De Vries: 'Jorritsma (bekend met de aannemerswereld), Wijers (typische representant van een consultancy-firma) en Wim Kok (bouwvakkerszoon met Nijenrode-opleiding) voelen zich op het infrastructurale terrein als vissen in het water. Het zijn alle

B O E K E N

drie bewindslieden die zaken willen doen, knopen willen doorhakken, meer technocraten dan partijpolitici' en 'Technocraten kennen bovendien een lichte hang naar autoritaire besluitvorming'. Cruciaal acht De Vries ook de rol van secretaris-generaal Geelhoed van Economische Zaken, die meende dat geld voor groene investeringen waarover het kabinet zich boog net zo goed in de Noordzee kon worden gegooid. Hij is nu topambtenaar van Kok op Algemene Zaken. De Vries: 'Het ministerie wordt nu door twee socialisten bevolkt, Kok en Geelhoed, die beiden geloven in het marktmechanisme en ervan overtuigd zijn dat het milieu zichzelf herstelt.'

Geen vrolijk verhaal voor leden van de PvdA die wel eens twijfelen aan de economische doelen van hun leider en die zich zorgen maken over economische ontwikkelingen die het welzijn in gevaar brengen. Leerzaam studiemateriaal voor natuur- en milieuorganisaties bij het ontwikkelen van doeltreffende strategieën.

Nederland distributieland! De 'harde' infrastructuur is hoog op de politieke agenda beland, dat kon ook Frank Kalshoven en Paul J.G. Tang niet ontgaan. Terecht? vragen zij zich af in hun bijdrage 'De overspannen verwachtingen van infrastructuur'.

De investeringsstrategie van de overheid lijkt gefundeerd op de Nieuwe Groeitheorie. De auteurs stellen vast dat deze weliswaar groeibepalende factoren zichtbaar maakt, maar dat vervolgens onderzoek naar deze effecten geen ondubbelzinnige, zelfs tegenstrijdige resultaten ople-

vert. Die 'stempelen het trekken van harde conclusies tot gekkenwerk'. Het belangrijkste argument tegen hoge groeiverwachtingen van publieke investeringen is, dat zij per saldo private investeringen verdringen. De auteurs komen tot twee conclusies. De verwachtingen ten aanzien van de groeieffecten zijn 'zwaar overspannen' en als dan terughoudendheid bij de overheid blijkbaar geboden is, moet de particuliere sector van dienst zijn, niet alleen bij het betalen van infrastructuur maar ook bij het kiezen van projecten en de exploitatie.

Wat is natuur nog in dit land?

Dan volgt Wouter van Dieren met 'Meer infrastructuur doet de welvaart afnemen'. In een cynische inleiding zet hij de infrastructurale plangekte af tegen de volslagen miskennen van de milieuproblematiek, ook in PvdA-kringen.

Hij legt geduldig uit dat de successen van de Nederlandse economie schijn zijn, afgeleid uit zeer aanvechtbare berekeningen die geen rekening houden met de enorme schuld die we opbouwen met de voortgaande bodem-, water- en luchtvervuiling, die direct en indirect (ziekten en stress) productieverlies opleveren. De kosten van stress, herstel, reparatie, conflict, vervuiling, enzovoorts gelden statistisch merkwaardigerwijze als groei. Behalve dat de groeisom geen rekening houdt met de milieuschuld en met deze regressieve kosten komen we ook de subsidiestromen naar het bedrijfsleven niet tegen als aftreksom. Ten onrechte. Zij vertekenen immers

het niveau van de productiviteitscore. De correcte berekening van de staatsschuld komt op een veelvoud uit van het door de regering gelanceerde bedrag.

Van Dieren vraagt een realistisch maatstaf voor welvaart. Het gaat niet aan dat essentialia als gezondheid, milieu, scholing, vrije tijd, huishoudelijke arbeid, inkomensverdeling en overheidsdienstverlening in de gangbare modellen worden onderbedeeld. Zijn boodschap dringt blijkbaar nog steeds niet door, maar de milieu-activist geeft de strijd niet op. De alleszins begrijpelijke bittere ondertoon verdwijnt als hij tenslotte met bezieling zijn heilsboodschap uitdraagt. De emancipatoire, revolutionaire milieubeweging zal ons redden.

Wat verstaan we onder landschap? Laten we uitgaan van de begripsomschrijving van Van Dale: landelijke omgeving voor zover men die met een blik overziet. We lopen even de belangrijke taken van de landelijke omgeving na die invloed hebben op het landschap en relevant zijn voor ruimtelijke ordening. In de eerste plaats is dat de ecologische functie. Vervolgens zijn er de taken met betrekking tot actieve en passieve recreatie, productie van voedsel, grondstoffen en brandstoffen en het waterbeheer. Verder moet de landelijke omgeving stedelijk en agrarisch afval verwerken. Zij krimpt door stedelijke uitbreiding en bedrijvigheid en haar steeds kleiner wordende gebied wordt door steeds meer verbindingen doorsneden. Door overbelasting en versnippering kan ze verscheidene functies niet meer uitoefenen, andere ter-

B O E K E N

nauwernood. De natuur legt het loodje en op verschillende fronten vechten natuurbeschermers en natuurontwikkelaars. Daar lopen vast wel een paar fundamentalisten tussen die 'geïmporteerde exoten, zoals de Amerikaanse eik' willen uitbannen en heemschutters van 'die natuur van mandenvlechters, klompenmakers en andere ambachtslieden die tegenwoordig de braderieën bevolken' om met Kockelkoren te spreken.

Ongetwijfeld reed de Vereniging tot behoud van Natuurmonumenten een scheve schaats bij de strijd tegen de bouw van IJburg in het IJmeer. Als ergens een harmonische stadsuitbreiding met ecologische structuur verzoend kon worden dan daar wel.

Karikatuur van natuurontwikkelaars
Petran Kockelkoren laat dat in 'De esthetiek van het gecreëerde landschap' nog eens uitleggen door Dirk Sijmons, 'de vooruitstrevendste van de bedenkers van het Ooievaar-concept'. Dat vooruitstrevendste moet erbij omdat die bedenkers per saldo verdacht zijn. Het plan Ooievaar behelst natuurontwikkeling in het rivierengebied bij Rhenen. 'Stel een aantal beginvoorwaarden en de natuur hervat haar eigen loop. En het dient gezegd te worden: het werkt.' Kockelkoren constateert het met tegenzin. 'Wat vroom wordt verzwegen is, dat deze strategie in andere dan natte biotopen heel wat meer voeten in de aarde heeft.' Verzwegen? Je hoeft toch niet te verzwijgen wat algemeen bekend is? Hij signaleert bij de natuurontwikkelaars 'een bij nader inzien hoogst bedenkelijke

ideologie' en wel: 'Het referentiebeeld van de toekomstige toestand is dat van een ongestoorde pure inheemse natuur' en verderop heet het 'Natuurontwikkeling kiest voor omheinde oernatuur.' Kom nou.

De natuurbescherming is ook niet zuiver op de graat. Kockelkoren onthult, dat het natuurgebied de Weerribben, dat zelfs het Europese natuurdiploma van de Raad van Europa uitgereikt kreeg, niet puur natuur is. Tja, iedereen begrijpt onmiddellijk dat het een sterk gecultiveerd landschap betreft, dat met kunst en vliegwerk in stand gehouden moet worden. Beschouw het wat mij betreft als een instructieve hobby net als het conserveren van windmolens, die ook al lang niet meer in het landschap thuishoren. Als het maar niet te dol wordt. Maar het is schering en inslag, beweert Kockelkoren, en verder streeft natuurbescherming gebiedsuitbreiding na. Geheel ten onrechte, vindt hij, want de vergroting van de biodiversiteit staat in geen verhouding tot de uitbreiding van de oppervlakte natuurgebied. Dat lijkt me een wankle redenering en bovendien is het helemaal niet moeilijk enkele stevige argumenten voor uitbreiding van het areaal te bedenken. Kockelkoren bestrijdt zelfgeschapen karikaturen.

Binnen het kader van het natuurlijk of fysisch-biologisch milieu inclusief de biosfeer wordt het landschap in Nederland vrijwel geheel bepaald door menselijk ingrijpen met natuurlijke en artefactiële elementen en combinaties daarvan. Kockelkoren zegt in dit verband: 'De dijken vormen

technologische artefacten die door natuur zodanig zijn gekoloniseerd dat ten aanzien van de dijklichamen gerust van natuurgebieden gesproken kan worden'. Maar hij kan toch niet ontkennen dat de natuur onder druk staat? Ze moet beschermd en beheerd worden en ze moet nieuwe kansen krijgen: natuurbescherming en natuurontwikkeling. En stukken exploitatie-landschap die we van cultuurhistorische betekenis achten worden in stand gehouden. Zoals de Weerribben, 'deze prachtige uitzonderingstoestand' in de woorden van Kockelkoren.

De beschrijving van het ontstaan en de beheersproblematiek van de Weerribben is overigens voortreffelijk in haar effectieve beknoptheid. Ook andere passages lees je met plezier, zoals die over het nostalgisch teruggrijpen op pré-industriële cultuurvormen. Daar staat dan weer tegenover, dat we bladzijden lang de kennis-socioloog Schütz moeten volgen, die een boek niet afmaakte en via Habermas de politieke theorievorming binnengelooft is en met die Habermasiaanse bagage stappen de Wageningse filosofen het natuurdebat binnen, waarna goddank Lucas Reijnders ons per citaat van hen verlost. Hooguit één voetnoot waard. Zo zijn er nog enkele intellectuele exercities die het betoog noch verrijken noch verdiepen.

De auteur trekt allerlei allang bestaande opvattingen in de actualiteit door ze als verrassend en nieuw te presenteren. Schaalniveaus in de landschapsbeleving (een automobilist ervaart het landschap anders dan een padden-

B O E K E N

stoelenzoekende boswandelaar), cultuur- en natuurverstrengeling, natuur in de stad, de ideeën achter een ecologische infrastructuur, de betekenis van technotopen voor natuur en landschap.

In de laatste paragraaf mondt dit alles uit in een weinig opzienbarend 'etage-landschap' dat vragen oproept van een niet hoger niveau dan: Waarom niets gezegd over water en waterwegen? Wat zijn eigenlijk taluds van autowegen op poten? Waarom treinen in tunnels? Kan het niet andersom: vanuit de trein kun je ontspannen van het landschap genieten en automobilisten moeten het oog op de weg houden.

De noodzaak van een nieuwe Nota Ruimtelijke Ordening

De WBS-bundel geeft ongewild een goed inzicht in de gang van zaken bij de ruimtelijke inrichting. Wat 'hoog op de politieke agenda staat' bepaalt een sectorale aanpak buiten enig beleid van ruimtelijke ordening om. Cupe-rus en Hurenkamp schreven: 'Het infrastructuuroffensief is gegoten in een ijzeren mal van onvermijdelijkheid.' Het is een tekortkoming dat de economische argumenten daarvoor in het boek niet vanuit democratisch socialistische beginselen zijn geanalyseerd. Teleurstellend is dat de overspannen ambities met betrekking tot de mainports niet kritisch tegen het licht gehouden zijn. Dat met de privatiseringen de greep van de overheid op de ruimtelijke ordening vermindert, is blijkbaar geen probleem. Ook als dat wel relevant zou zijn, laten auteurs ons in het ongewisse over de gevolgen van hun waarnemin-

gen en conclusies voor de feitelijke ruimtelijke inrichting.

Door deze beperkingen bleven kernvragen liggen. Zijn de fysieke mogelijkheden van ons grondgebied opgewassen tegen de economische beleidsdoelen? Wat komt er terecht van welzijns-opties die gerelateerd zijn aan ruimtelijke ordening? Ook vragen met betrekking tot het beleidsinstrumentarium – en die zijn er in overvloed – komen niet aan de orde.

Het facetbeleid Ruimtelijke Ordening is nooit uit de verf gekomen. In het eigen ministerie moest het de overheersing dulden van de sectorale Volkshuisvesting. Vooral Verkeer en Waterstaat liet zich de wet niet voorschrijven, evenmin trouwens als Landbouw. Wat het laatste betreft moet ik even het misverstand wegnemen als zou het Groene Hart een planologisch concept zijn. Het openhouden van dit gebied was een landbouwbelang. De Tweede, Derde en Vierde Nota lieten er geen twijfel over bestaan dat de landbouw er de dienst zou uitmaken. De vigerende Vierde Nota Extra stelde dat de belangrijke landbouwfunctie van het Groene Hart versterkt moest worden.

Een Nota over de Ruimtelijke Ordening – het belangrijkste beleidsinstrument – hoort het resultaat te zijn van een integrale afweging op nationaal niveau van alle aanspraken op ruimte.

Daarbij moeten de relevante effecten, alternatieven, nevenontwikkelingen en consequenties in het geding worden gebracht. Maar in de Vierde Nota (1988), die toch vooruit keek tot 2015,

ontbrak de Betuwelijn. Hoe kon ze aan de prognoses ontsnapt zijn? Of werd ze verzwegen? In de Vierde Nota Extra (1990) kwam ze onverhoeds uit de lucht vallen. Het betrof blijkbaar niet meer dan de ombouw van de lijn Gorkum-Tiel-Elst. Op de kaart van de hoofdtransportassen kwam de Betuwelijn niet voor! Buiten de Nota gold ze als de belangrijkste goederentransportlijn van de toekomst. Ook het tracé van de hogesnelheidslijn was bij uitstek een onderwerp voor de Vierde Nota Extra geweest. Die liet echter in iets andere woorden weten: dat zien we nog wel. (Als ze werkelijk onderhevig waren geweest aan een integrale afweging zou de Betuwelijn niet worden aangelegd en had de hogesnelheidslijn een ander tracé gekregen.)

Aan de andere kant betrof de Vierde Nota Extra terecht de hoofdstedelijke projecten IJ-oevers en IJburg wel bij het nationale beleid, IJburg met kaartbeelden en al; de verdere uitbreiding in de richting Almere werd zelfs nadrukkelijk opengehouden. Toen een stuntelend gemeentebestuur de IJ-oeverplannen uit handen liet vallen, tot onberekenbare schade voor Amsterdam, was dat ook falend rijksbeleid. Toen Natuurmonumenten de aanval opende op de bouw van IJburg, wat uitliep op een ondoordacht compromis, was dat ook gericht tegen nationaal beleid. En de minister van Ruimtelijke Ordening? Ze stond erbij en ze keek ernaar.

Een beroep op de Vierde Nota Extra of Vinex is in zoverre dubi-

B O E K E N

eus dat het om een wanproduct ging. Ze haakte in op geconstateerde ontwikkelingen op basis van slecht onderbouwde conclusies. Bij haar aantreden had de huidige bewindsvrouw haar beter meteen bij het grof vuil kunnen zetten, maar ze blijkt de Vinex nog steeds in ere te houden. Wat de PvdA betreft moeten we ons vastklampen aan de

uitspraken van het Tweedekamerlid Adri Duivesteijn in een recent vraaggesprek met Het Parool: 'Er moet zo gauw mogelijk een vijfde nota ruimtelijke ordening komen en iedereen binnen de Kamer moet ook erkennen, dat alle fundamentele beslissingen eigenlijk alleen maar genomen kunnen worden binnen dat integrale kader.' Hij vroeg

VROM dominerend, opiniërend, stimulerend, enthousiasmerend te zijn.

NIEK DE BOER

was directeur van de Provinciale Planologische Dienst van Zuid-Holland en hoogleraar stedenbouwkunde. Hij publiceerde onder meer 'De Randstad bestaat niet; De onmacht tot grootstedelijk beleid'.

