

2000

titel: 'De Randstad is een netwerk met een gat in het midden'
medium: Nederlandse Staatscourant
datum: 29-2-2000
auteur: F. ten Cate

De Randstad is een netwerk met een gat in het midden

VRAAGGESPREK

De Amsterdamse wethouder voor volkshuisvesting, ruimtelijke ordening, stedelijke vernieuwing en grondzaken, Duco Stadig (PvdA), is voorzitter van de kersverse Vereniging Deltametropool. Een vereniging die zich richt op de ruimtelijke toekomst van de Randstad en het Groene Hart.

Amsterdam draagt op tal van manieren zijn ruimtelijke visie uit naar het Rijk. Niet alleen via Deltametropool maar ook via de Bestuurlijke Commissie Randstad, het Bestuurlijk Platform Groene Hart, het AGRU-overleg van de vier grote steden, het Regionaal Overleg Amsterdam, via Noord-Holland en in het zogenoemde Noordvleugeloverleg.

Is dat niet teveel van het goede?

Stadig: 'De Deltametropool is ontstaan in het AGRU-overleg tussen de vier grote steden. Wij bezien de Randstad als één stedelijk geheel, met het Groene Hart als een soort Central Park in het midden. Buitenlanders erkennen de realiteit van die benadering, maar ze missen het bijbehorende provinciale bestuur.

'De historie leert dat iedere twintig jaar met verve een debat over de bestuurlijke organisatie gevoerd wordt, zonder zichtbaar resultaat. Dat is een gegeven. Als het dan niet langs de publiekrechtelijke kant kan, tracht dan langs privaatrechtelijke weg, via een vereniging, je doelen te bereiken. Onze adviseur, prof. D. Frieling kwam op het idee: het precedent ligt bij de negentiende-eeuwse Zuiderzeevereniging die met succes ijverde voor afsluiting van de Zuiderzee.

'Leden zijn er inmiddels. De twaalf grootste gemeenten, de kamers van koophandel, de eerste waterschappen melden zich, woningbedrijven, we hebben contact met landbouworganisatie WLTO en met provinciale landschappen. Als die allemaal meedoen heb je een hele sterke lobby naar Den Haag.

'Inhoudelijk wordt het verhaal ook steeds beter. Op gebied van verkeer en vervoer bijvoorbeeld zeggen we nu dat je de Randstad als één netwerk moet zien. We gaan voor een rondje Randstad in de vorm van een viersporig NS-infrastructuur, dan kan de snelle trein de stoptrein overal inhalen. Binnen dat rondje rijden bussen en maxi's- acht-persoons taxi's naar Turks model die de haarvaten van het systeem bedienen.'

Wie zal straks voor het rijk de contractpartner zijn in het landsdeel West? Welk bestuurlijk gremium vertegenwoordigt de Randstad?

'Dat is een goede vraag... Het zullen wel de vier randstadprovincies worden, plus de grootstedelijke regio's. We leven inmiddels in een netwerksamenleving. Die is niet meer zo Thorbeckiaans dat over heel het land een gelijk systeem van gemeenten en provincies kan werken.'

Welke waarden moeten de Vijfde Nota ruimtelijke ordening beschermen?

'De landschappelijke waarde en de cultuurhistorische waarde van het landschap. Het Groene Hart is een waardevol gebied, maar het kan volledig verloren gaan. We vergaderen met het Bestuurlijk Platform Groene Hart steeds op van die schilderachtige plekjes die het gebied nog steeds kent. Amsterdam loopt nu tot Abcoude, Utrecht loopt bijna door tot Breukelen, maar daartussen zit nog een gat dat echt open moet blijven.'

Merkwaardig dat de bestuurder van de grootste stad van Nederland het open landschap bovenaan het lijstje heeft van kwesties die beschermd moeten worden?

'Eh, ja, dat komt doordat we tot dusverre steeds over de Deltametropool hebben gesproken, in het kader daarvan is het open landschap belangrijk. Natuurlijk staat of valt de Randstad met de vitaliteit van de steden. Ons verhaal is dat je de steden moet versterken, de leegloop moet afremmen. er mogen geen Amsterdamse bedrijven komen langs de snelweg tussen Amsterdam en Utrecht. Die bedrijven horen in de stad.

'Als je verder inzoomt kom je op de bedreigingen en uitdagingen in de stad zelf. De dreigende segregatie, de herstructurering van oude wijken - dat hele verhaal.'

Wat zal er over dertig jaar - zolang kijkt de Vijfde Nota vooruit - wezenlijk anders zijn?

'Het verkeer, hoop ik. Een samenhangend netwerk van openbaar vervoer moet de omslag teweeg brengen van individueel naar collectief vervoer. Ik heb het niet over files oplossen - dat belooft geen enkele politicus meer, en als je de mensen naar de files vraagt dan zeggen ze dat ze bij het leven horen. Dus het oplossen van de laatste files niet mijn doel.'

De afgelopen dertig jaar voltrokken zich wezenlijke veranderingen: Nederland werd multicultureel, er kwamen groeikernen en Vinx-wijken, bedrijven trokken uit de stad. Is daarbij vergeleken een verschuiving naar collectief vervoer echt wezenlijk?

'Op dat abstractieniveau beschouwd, verwacht ik dat we toegroeien naar een periode van menging. De monofunctionele kantoorgebieden bijvoorbeeld zijn over hun hoogtepunt heen. Kantoren trekken weer naar de stad. We zullen gebouwen maken die bruikbaar zijn voor alle functies, net als vroeger in de grachtengordel. Zo'n ringweg in Amsterdam kunnen we, als overbouwen niet lukt, inpakken in kantoren, zodat het daarachter rustig genoeg is om te wonen. Hetzelfde gebeurt met bedrijfjes. Lawaai en hinder zijn op de terugtocht, zodat de menging met het wonen weer mogelijk is.

Bent u niet bang voor een segregatie tussen centrum en omliggende gemeenten?

'De burgemeester van Amstelveen zegt in een interview in het Parool: "Ik mag het eigenlijk niet zeggen, maar ik zit hier natuurlijk in Amsterdam-Zuid", op vrachtwagens uit Diemen staat meubelboulevard Diemen/Amsterdam. De netwerkstad bestaat gewoon, en het hoort allemaal bij elkaar.

'En verder, laat ik het maar duidelijk zeggen, vind ik het gelijk stellen van etniciteit en problemen racistisch. Er zijn in Amsterdam al hindoestaanse miljonairs. De Bijlmer treedt massaal toe tot de middenklasse. Het is niet zo somber, het gaat met Amsterdam de goede kant op. Dat meen ik echt!