

2003

titel:	Drama in de Delta
medium:	Elsevier
datum:	8-2-2003
auteur:	M. de Jong

Drama in de Delta

Nederland verkeert in een ruimtelijke identiteitscrisis en niemand weet waar de verstedelijking toe moet leiden

Waar is de nieuwe Leeghwater, de Nederlandse Haussmann? De Lage Landen dreigen planloos te verrommelen. Is het een land waar de groene weiden worden bedreigd door oprukkende bebouwing? Of een soort stadsstaat - met nog volop ruimte voor parken en woonwijken? Weg met het jargon, tijd voor daadkracht.

'God schiep de wereld, behalve Nederland. Dat liet hij over aan de Nederlanders zelf,' schreef Voltaire in de achttiende eeuw, verwijzend naar de droogmakerijen van Leeghwater. Sindsdien hebben de bewoners van de Lage Landen er alles aan gedaan om de woorden van de Fransman waar te maken. Geen volk heeft zo veel geknutseld aan het eigen land. Denk aan de Zuiderzeewerken van Lely en de Deltawerken in Zeeland. De Nederlandse architectuur en stedenbouw genieten wereldfaam. Zelfs de in eigen land hevig gekritiseerde Bijlmer en Vinex-nieuwbouw gelden in het buitenland als voorbeelden.

Genoeg redenen dus om trots te zijn op de ruimtelijke ordening. Maar de trots is tanende. De irritaties over het ruimtelijk beleid in Nederland nemen toe. De ene helft van de bevolking klaagt dat het land wordt volgebouwd, de andere dat er helemaal niets meer mag.

En wát er wordt gebouwd, mag vaak terecht rekenen op een kritische ontvangst. Fantasieloze bedrijventerreinen beheersen het uitzicht vanuit de auto. Stadsuitbreidingen zijn een brij van rijtjeshuizen, van woningen die elk afzonderlijk prima voldoen, maar bij elkaar te vaak een vlees-noch-visuitstraling hebben. Ze zijn niet echt stedelijk, maar ook niet echt dorps, terwijl onderzoek uitwijst dat juist die twee soorten woonomgeving aanhang hebben onder de bevolking.

De burger moppert. Het ademloos toekijken naar de scheppingen van ingenieurs en stedenbouwers - 'Kijk eens wat ze nu aan het bouwen zijn!' - is omgeslagen in een sceptisch 'Wat bouwen ze nu weer?', en dan: 'Waarom zijn er geen leuke, betaalbare huizen in mijn omgeving?'

Intussen is ruimtelijke ordening steeds meer een soort politietak geworden. De minister van VROM sommeert gemeenten om illegaal gebouwde villa's af te breken en dreigt mensen uit de vakantiehuisjes te jagen waarin ze al jaren wonen. Want villa's in het groen en permanente bewoning van recreatiebungalows passen niet in het beleid, dat voorschrijft dat we zuinig op de ruimte moeten zijn, en dus 'compact' moeten bouwen.

Een ideologie die haar beste tijd heeft gehad. 'Het beleid is verstard en hiërarchisch,' zegt hoogleraar sociale geografie Bert van der Knaap (58), die als lid van de WRR (Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid) stevige kritiek uitoefent op de Nederlandse ruimtelijke ordening. 'Al decennialang werken dezelfde ambtenaren aan opeenvolgende ruimtelijke nota's. Het beleid is te veel gericht op de details. De overheid zou meer moeten coördineren en inspireren, en minder van bovenaf moeten regelen.'

Verrommelen

Het is niet voor het eerst dat het ruimtelijke-ordeningsbeleid onder vuur ligt. Tijdens de vorige kabinetsformatie riep een gelegenheidscoalitie van werkgeversvereniging VNO-NCW, ANWB en Natuurmonumenten ook al om meer visie. Ondanks hun tegengestelde belangen delen deze 'polderorganisaties' de vrees dat Nederland planloos dreigt te verrommelen.

Ruimtelijke ordening heeft de reputatie saai en ingewikkeld te zijn. Toch valt er veel voor te zeggen dat de zoektocht naar de nationale identiteit die het land sinds enige tijd in de greep heeft, óók een ruimtelijk vraagstuk is. De vraag is immers hoe we tegen Nederland aankijken. Als een land waar de groene weiden worden bedreigd door oprukkende bebouwing? Of als één groot stedelijk veld - een soort stadsstaat eigenlijk - met nog volop ruimte om mooie natuurparken en woonwijken aan te leggen?

Typerend voor de ruimtelijke identiteitscrisis is de opmerking dat 'Nederland best een beetje meer op België mag lijken' van Johan Remkes (VVD), toen die nog staatssecretaris van Volkshuisvesting was. Hier werd een heilig huisje omvergeschopt, want het chaotische België gold altijd als voorbeeld van hoe het niet moest.

Remkes' woorden klinken als een liberaal pleidooi voor 'bouw maar raak', maar toch ligt het genuanceerder. Van der Knaap: 'Je zou ook kunnen spreken van transformatie in plaats van verrommeling. Het traditionele patroon van de centrale stad met daaromheen landelijk gebied bestaat niet meer. De steden zijn uiteengevallen in elkaar overlappende stedelijke netwerken. De onrust ontstaat omdat er nog geen duidelijk beeld is van hoe die netwerken er uiteindelijk gaan uitzien.'

De vraag is wie vormgeeft aan de voortschrijdende verstedelijking. Waar is de nieuwe Leeghwater of de nieuwe Lely?

Waar is de baron Haussmann die met Parijs in de negentiende eeuw deed wat een visionair nu met Nederland zou moeten doen?

Misschien heet hij wel Dirk Frieling. Deze Delftse hoogleraar stedenbouwkunde is de grote inspirator van de Deltametropool. Een voor velen nog onbekende term, waarachter een grootschalig inrichtingsplan schuilgaat. Waar andere ontwerpers alleen maar van kunnen dromen, is Frieling (65) gelukt: hij heeft bestuurders voor zijn plannen ingenomen. Wat in de volksmond nog gewoon de Randstad wordt genoemd, heet in de ruimtelijke nota's al Deltametropool.

Het plan kan het best worden omschreven als een poging om de verstedelijking niet zomaar te laten uitwaaiëren, maar vorm te geven. 'Metropoolvorming heeft hier nooit een serieuze kans gekregen,' aldus Frieling. 'Britse geografen wezen ons er in de jaren zestig op dat in het westen van ons land een Green Heart Metropolis lag. Sindsdien hebben we daarmee te weinig gedaan.'

De Deltametropool-gedachte is sterk internationaal gekleurd. Als je radicaal durft te kiezen voor verstedelijking in het westen, kan Nederland een hogere positie veroveren in het mondiale netwerk van handelssteden, denkt Frieling. Een tweede New York vol wolkenkrabbers hoeft het niet te worden, eerder een verspreide, meerkernige metropool zoals de San Francisco Bay Area.

Ideeënfabriek

Er zijn twee belangrijke voorwaarden voor zo'n ontwikkeling. Om te beginnen is er een samenhangend vervoerssysteem nodig tussen de steden. Spoor en weg moeten zodanig met elkaar worden 'verknoot' dat de reistijd in de Deltametropool hooguit drie kwartier bedraagt, inclusief voor- en natransport.

Daarnaast is er behoefte aan ruime en groene woongebieden tussen de steden, de nieuwe Wassenaars en Bloemendaals. Frieling: 'Nu bouwen we huizen in de Flevopolder omdat daar nog ruimte is, en kassen tussen Rotterdam en Den Haag omdat glastuinders daar hun historische plek hebben. Dat zou ook andersom kunnen. Voor de bollenstreek geldt hetzelfde. Doe de glastuinders en bollentelers een voorstel voor verplaatsing naar een plek waar ze meer ruimte hebben.'

Frieling, die nog meewerkte aan de totstandkoming van de Bijlmer, spreekt gepassioneerd over de mogelijkheden om in het westen van Nederland een groenblauwe metropool te scheppen. Blijkbaar werkt zijn enthousiasme aanstekelijk, want inmiddels hebben zich twaalf gemeenten aangesloten bij de Vereniging Deltametropool, net als de grote werkgevers- en landbouworganisaties, de ANWB en Natuurmonumenten.

Een 'ideeënfabriek', zo omschrijft Frieling het werken aan de Deltametropool. Zo hebben de waterschappen - ook lid van de vereniging - een studie gedaan naar een nieuw watersysteem. Kunstmatige meren zijn niet alleen nodig voor waterberging, maar ook aantrekkelijk als toekomstig woongebied: er kunnen nieuwe 'Loosdrechts' ontstaan.

Werd in het verleden nog land veroverd op het water, nu heeft het water de toekomst. In Oost-Groningen, boven Winschoten, is begonnen met de aanleg van de Blauwe Stad, een kunstmatig meer, omgeven door koophuizen. De landbouw moet er plaatsmaken voor wonen en recreatie. Ook in de Noordoostpolder en in de Wieringermeer bestaan plannen om randmeren aan te leggen, om mooi wonen aan het water een kans te geven.

Mini-metropooltjes

De plannen voor een Deltametropool staan niet op zichzelf. In de afgelopen jaren zijn door heel Nederland samenwerkingsverbanden tussen steden opgericht, zoals de netwerkstad Twente, het knooppunt Arnhem-Nijmegen en Parkstad Limburg rond Heerlen. Je zou ze mini-metropooltjes in wording kunnen noemen. Het zijn pogingen van gemeenten om elkaar niet langer te beconcurreren, maar tot een gezamenlijk woning- en verkeersbeleid te komen.

Dat gaat met vallen en opstaan. Neem nu netwerkstad Twente, die plannen heeft voor light rail en het binnenhalen van een medische faculteit. De bedoeling is dat de woningbouw zo veel mogelijk wordt samengebaldd in de Twentse steden, zodat deze uiteindelijk samen één stad met driehonderdduizend inwoners gaan vormen. Het probleem is dat de toegewezen aantallen huizen in de praktijk niet worden gebouwd. De omliggende dorpen, die staan te springen om nieuwe woningen, vragen zich intussen af waarom zij niets mogen bijbouwen. Het is Nederland in het klein: een ontluikende ambitie bij de overheid om de stad opnieuw vorm te geven, maar tegelijkertijd een grote druk vanuit de bevolking op het platteland, omdat daar nog rust en ruimte heerst.

Aan die trek naar het platteland valt niet te ontkomen, voorspellen kopstukken in de wereld van de ruimtelijke ordening al geruime tijd. Geograaf en lid van de VROM-raad Rob van Engelsdorp Gastelaars bepleit al jaren vormgeving van wat hij het 'suburbane ommeland' noemt. Eenvoudig gezegd: geef mensen de ruimte om hun groene woonwens te realiseren. Zijn vakgenoot Jaap Modder, voorzitter van het knooppunt Arnhem-Nijmegen, vindt dat er nieuwe dorpen moeten worden gebouwd in Nederland. Pikant detail: beiden zijn lid van de PvdA, die traditioneel een groot stempel op de ruimtelijke ordening drukt, en die grotendeels verantwoordelijk is voor het achterhaalde compacte stadsbeleid.

Het Haagse beleid kan de roep om een geïnspireerder, daadkrachtiger, maar ook minder knellende ruimtelijke ordening niet langer negeren. Kansen zijn er genoeg. Nederland kan in de toekomst voller worden, en toch minder vol aanvoelen. Er kunnen ruimere, groene en waterrijke steden ontstaan met daartussenin een platteland dat van iedereen is, en niet alleen van de agrarische sector.

Weerbarstig

Het kan mooi worden. Met de nadruk op kán. Want de werkelijkheid is weerbarstig. Zo is bijvoorbeeld Frieling's ideaal om de glastuinders uit te kopen al ingehaald door de realiteit. De driehoek tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam is in rap tempo aan het 'verglazen', en de plannen liggen klaar om ook onder Gouda een grote glaslocatie te bouwen. Het is typerend voor het feit dat gemeenten het iedereen zo veel mogelijk naar de zin proberen te maken, zonder regie

van bovenaf.

'Er zou één ruimtelijk beleid moeten zijn met één coördinerende minister,' zegt WRR-lid Van der Knaap. 'Het is toch te gek dat vier ministeries eigen ruimtelijke nota's uitbrengen, die elkaar regelmatig tegenspreken. Verkeersstromen bepalen voor een groot deel de ruimtelijke ontwikkeling, dus het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan hoort onderdeel te zijn van het ruimtelijkeordeningsbeleid.'

Behalve meer daadkracht is ook meer duidelijkheid gewenst, want ruimtelijke ordening dreigt een kletsvak voor intimi te worden. In het decembernummer van het vakblad Geografie wordt de spraakverwarring op komische wijze beschreven door Frank van Dam, onderzoeker bij het Ruimtelijk Planbureau. Zijn eerste opdracht was om de overheidsplannen te toetsen op ruimtelijke kwaliteit. Eenmaal achter zijn bureau brak het zweet hem uit. Want hoe definieer je in 's hemelsnaam 'ruimtelijke kwaliteit'?

Zo wemelt het van de inhoudsloze begrippen. Om de zoveel tijd is er weer een nieuw ruimtelijk concept in de mode. Op dit moment is alles 'duurzaam' en 'vitaal'. Een paar jaar geleden had iedereen het plotseling over 'corridors'. Het was niet meer dan een pleidooi voor bouwen langs de snelweg. Een poging, vooral van economische krachten, om de voortschrijdende verstedelijking langs snelwegen tot officieel beleid te verheffen. Het idee is weer terzijde geschoven en nu hoor je er niemand meer over.

Achter alle fraaie planologische termen, achter de voortdurende strijd om woningcontingenten, varkensrechten, containerterminals en spoorlijnen gaan verschillende opvattingen schuil over hoe Nederland er in de toekomst moet uitzien. Het is opvallend dat de inspirerende antwoorden op die vraag vaker van buiten de politiek afkomstig zijn dan van daarbinnen, zie het Deltametropool-initiatief. Een beetje ruzie op landelijk niveau over ruimtelijke ordening zou welkom zijn, want de burger heeft recht op duidelijkheid. Misschien wordt de ruimtelijke inrichting van Nederland dan nog eens een echt thema. Het is er belangrijk genoeg voor.

Ruimtelijke trends

- Netwerksteden - verscheidene steden worden samengevoegd tot één ruime stad.
- Ruimer wonen - nieuwe buitenplaatsen, compleet nieuwe dorpen.
- Meer water - nieuwe meren zijn nuttig voor waterberging en aantrekkelijk als woon- en recreatiegebied.
- Meer natuur - agrarische grond wordt aangekocht voor natuurontwikkeling, boeren verdienen geld met natuurbeheer.
- Variatie - het 'wilde wonen' is nog niet echt doorgebroken; nieuwe wijken kunnen alleen maar gevarieerder worden.
- Functiemenging - wonen, werken en winkelen weer vaker naast elkaar laten bestaan.
- Landmarks - steden krijgen meer behoefte aan opvallende bouwwerken.
- Stadsvernieuwing - de wederopbouw wijken uit de jaren vijftig en zestig gaan op de schop.
- Fijnmaziger openbaar vervoer - netwerksteden krijgen meer metro-achtige verbindingen, ofwel light rail.