

2004

titel:	Op naar de 'Hollandwet' na de Nota Ruimte
medium:	Staatscourant
datum:	16 juni 2004
auteur:	D.H. Frieling

Op naar de 'Hollandwet' na de Nota Ruimte

De nieuwe Nota Ruimte maakt een einde aan veertig jaar illusiepolitiek die de Randstad heeft veranderd in een alomvattende gedoogzone. Wat volgt? Een gedachte-experiment.

In de Nota Ruimte beperkt het Rijk zich op voorbeeldige wijze tot de hoofdlijnen van het beleid en zijn eigen aandeel daarin: grote rivieren, kustverdediging, luchthaven, zeehavens, internationale verbindingen en ecologische hoofdstructuur. Ingezet wordt op het versterken van de economische positie van ons land, waarbij Holland moet dienen als trekpaard. Er wordt volop ruimte geboden voor eigen initiatief. Hoe zal die ruimte worden ingevuld? Niemand zal daar hooggespannen verwachtingen van hebben. Het kabinet heeft geen geld. Provincies staan bekend als een fletse bestuurslaag, voornamelijk bedreven in pappen en nathouden. Gemeenten worden voortgedreven door blind eigenbelang, niet geneigd tot samenwerking met burens. Het bedrijfsleven heeft door het grote graaien aan de top ieder maatschappelijk aanzien verloren. De burgerij is de laatste jaren bij herhaling op het verkeerde been gezet over de voortgaande internationalisering. De universiteiten laten niets van zich horen. In de studentenwereld is het bladstil. Nederland heeft zijn voorttrekkersrol in de Europese Unie ingeruild voor een positie in de remmende achterhoede. De implosie van de Sovjet-Unie maakt het ook denkbaar dat het in zichzelf vastgelopen Nederlandse bestuursstelsel ineens stort en dat de Hollandse burgerij het tij van internationaal verval keert door zelf het heft in handen te nemen. Hoe zou dat gaan?

Er gebeurt na het verschijnen van de Nota Ruimte eerst niets bijzonders. Partijen reageren op voorspelbare wijze. Milieuorganisaties vrezen aantasting van het landschap, ondernemingen te grote invloed van gemeenten. Lagere overheden vragen boter bij de vis. Belangengroepen vragen om hun belangen veilig te stellen. De planbureaus van de regering zetten vraagtekens, die politiek worden genegeerd. In het debat op hoofdlijnen in de Kamer in juni staan als vanouds woningbouw en gevolgen voor grenzen tussen stad en land centraal. De echte ruimtelijke hoofdstructuur, de natte en droge infrastructuur van Nederland, wordt door een andere minister behandeld. Alles wijst er op dat het onderwerp weer geheel uit de media zal verdwijnen. In de week voor Prinsjesdag houden de Commissarissen van de Koningin van Zuid- en Noord-Holland een persconferentie waarin zij meedelen dat hun Colleges van Gedeputeerde Staten hebben besloten tot fusie: dit is noodzakelijk, nu het Rijk Holland heeft aangewezen als trekpaard van de Nederlandse economie en nadrukkelijk verantwoordelijkheid voor de inrichting van stad en land heeft verlegd van Rijk naar provincies. Nederland valt om van verbazing. De actie blijkt goed voorbereid. De Hollandse politici geven in de media geen krimp. De opgave om Nederland als Europese regio overeind te houden maakt herstel van de oude provincie Holland noodzakelijk. De actie is even efficiënt als elegant: behoudens de samenvoeging blijft wettelijk alles bij het oude. Vlak voor kerst wordt Nederland opnieuw verrast door een onverwacht en ongebruikelijk initiatief. Een consortium onder leiding van Schiphol presenteert een plan voor veiligstelling van landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven en vergroting van de internationale 'catchment area', die in de pas loopt met de door het kabinet gereserveerde ruimte voor verdere groei aan de luchtzijde. Onverwacht is dat Schiphol als onderneming zelf verantwoordelijkheid neemt voor landzijdige bereikbaarheid. Ongebruikelijk is dat het consortium niet bestaat uit grote aannemers, maar uit banken en internationale bedrijven, die met een uitgewerkte financiële constructie komen voor aanleg en beheer. In het nieuwe jaar volgen, niet toevallig kort na elkaar, twee nieuwe maatschappelijke initiatieven. Natuurmonumenten, ANWB, Hollandse waterschappen en de Westelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, verenigd in 'Alliantie Waterrijk', publiceren een plan voor samenwerking van boeren, waterschappen en natuurbeschermingsorganisaties in 'landgoederen nieuwe stijl' van ten minste enkele duizenden hectare. De leidende gedachte, met medewerking van een bank opgesteld, is dat een privaatrechtelijke constructie betere financiële voorwaarden schept voor duurzaam samengaan van waterbeheer, agrarische exploitatie en landschappelijke waarden dan de wisselvalligheden van publieke plannenmakerij. Enkele weken later komen Natuurmonumenten, ANWB en in heel Holland opererende woningcorporaties in het nieuws met een convenant dat voor 10 jaar voorziet in een bouwstroom van woningen binnen en buiten bestaand stedelijk gebied. Door in het buitengebied grondverwerving voor natuur en recreatie te combineren met die voor verstedelijking, wordt bevorderd dat grondprijzen op de vrije grondmarkt zich niet te ver verwijderen van die in het duurzaam agrarisch areaal van de nieuwe landgoederen. De meerwaarde die wonen aan het groen binnen en buiten de stad voor de corporaties oplevert, wordt zo dienstbaar gemaakt aan recreatieve kwaliteiten van de stad en zijn omgeving. De corporaties, met aanzienlijke vermogens, geven aan dat zij zo in staat zijn

gedurende deze periode ook hun aandeel te blijven leveren in de bouw van huurwoningen in de sociale sector.

De deelnemers in beide overeenkomsten beschouwen deze als voorbeelden van 'ontwikkelingsplanologie'. Het kabinet heeft in de Nota Ruimte publieke en private partijen daar uitdrukkelijk toe uitgenodigd. Alle initiatieven samen duiden op meer marktwerking. Er begint zich een zekere opwindning meester te maken van het publieke debat. De televisie toont verhitte debatten tussen voor- en tegenstanders, kranten staan vol beschouwingen van deskundigen, Kamerleden struikelen over elkaar heen om bewindslieden vragen te stellen. Hoewel individuele politici volop deelnemen, houden de politieke partijen zich opmerkelijk stil. De lijn die het kabinet volgt is dat het land geregeerd moet worden en dat het, onder de actuele economische omstandigheden, niet verstandig is om met wilde ideeën verwarring te zaaien. Het zal alle voorstellen zorgvuldig laten bestuderen door interdepartementale commissies. Het is niet te verwachten dat het kabinet snel tot uitspraken komt. Omdat dit standpunt niet onredelijkheid is, lijken partijen zich hierbij neer te leggen en verzandt de publieke discussie. Tegen de zomer wordt het vuurtje weer opgestookt door een ongevraagd advies van de vier planbureaus van de regering. Zij hebben de 'ex ante evaluatie' van de Nota Ruimte geactualiseerd in het licht der nieuwe voorstellen. De uitgesproken twijfels over de uitvoerbaarheid van het kabinetsbeleid zouden, als de initiatiefnemers van nieuwe samenwerkingsconstructies de daad bij het woord zouden voegen, grotendeels zijn weggenomen. Wel tekent het Sociaal en Cultureel Planbureau aan dat voor de verdere krachtige groei van het autogebruik nog geen nieuwe oplossingen zijn geboden. Ook verschijnt een internationale studie van Hollandse universiteiten over 'metropolitan governance' en de rollen die burgers, bedrijven en bestuursorganen elders in metropoolontwikkeling vervullen. Zij wenden zich als 'Hollandse School' tot de WRR om hierover advies aan de regering uit te brengen. Kabinet en Kamer reageren geprikkeld op deze nieuwe onrust, maar de provincies Holland zijn positief. Zij zijn zich bewust dat hun fusie als lont in het kruitvat heeft gediend en hebben er alle belang bij om de nieuwe bondgenoten aan zich te binden. Zo gaat bestuurlijk Nederland toch min of meer ontspannen de zomer in.

Na de zomer blijkt dat de ontspanning adempauze was voor de volgende ronde. Eind augustus melden Rotterdam en Amsterdam dat hun havenbedrijven zullen fuseren als Havenbedrijf Holland. Er is gekozen voor een BV, waarin niet alleen Rotterdam en Amsterdam maar ook de andere steden van Holland participeren. Een week later kondigen de vervoerbedrijven van de vier grote steden aan dat zij een Hollandse Lijntaxi Maatschappij hebben opgericht. De lijntaxi combineert het autogemak met rijden en parkeren. Gegeven de vrijwel aaneengesloten bebouwing tussen Noordzeekanaal en Nieuwe Waterweg kan via een fijnmazig net en hoge frequenties zowel voor korte als lange afstanden een gesloten net van lijndiensten worden geboden. Ook in het kabinet blijken krachten werkzaam die niet eindeloos willen wachten op interdepartementale commissies. De minister van Economische Zaken geeft een interview waarin hij de urgentie van positieverbetering van de Hollandse handelsmetropool onderstreept en de verschillende voorstellen verwelkomt als initiatieven in de geest van de open marktwerking, die de Europese Unie nastreeft. De ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat zinspelen op wat bij de aanstaande rijksbegroting over het onderwerp zal worden gezegd. Er ontstaat een geruchtcircuit over regelmatige onderonsjes van de ministers Dekker en Peijs en staatssecretarissen Schultz en Van Gennip, met allerhande belangengroepen en bestuursorganen. Op Prinsjesdag 2005 wordt in de Troonrede een wetsontwerp aangekondigd als grondslag voor ontwikkeling van Holland als handelsmetropool. De nieuwe wet regelt fusie van beide Hollanden, schept juridisch ruimte voor nieuwe, grootschalige vormen van publiek-private samenwerking en voorziet in systematische vormen van informatie en consultatie om via internet publieke beslissingsprocessen te versnellen. De 'Hollandwet' voorziet in drie bestuursorganen om de metropool gestalte te geven. De provincie Holland krijgt de algemene leiding en regie. Het waterschap Holland, geformeerd uit de waterschappen Rijnland, Delfland, Schieland en Amstel, Gooi en Vecht is verantwoordelijk voor het waterbeheer. En een vervoerschapschap Holland, dat een einde maakt aan de bestaande wirwar van vervoersautoriteiten, is verantwoordelijk voor het mobiliteitsbeheer. Het informele overleg tijdens de zomer heeft zijn werk gedaan. Milieuorganisaties en boeren, zowel als Natuurmonumenten en ANWB ondersteunen het waterschap Holland: waterbeheer is in deze delta de sleutel tot milieubeheer. Het bedrijfsleven juicht het ontstaan van het vervoerschapschap Holland unaniem toe: mobiliteitsbeheer is in deze metropool voorwaarde voor het functioneren als handelsmetropool. Ook internationaal trekt de Hollandwet aandacht. The Economist constateert dat Nederland in Europa voorop loopt door als eerste de gevolgen van het opgaan in de Europese Unie in volle omvang onder ogen te zien en door een structurele verbetering van de bestuurskracht ook de internationale marktpositie van de deltametropool aanzienlijk te versterken.

De auteur is stedenbouwkundige, emeritus hoogleraar in Delft en agent van de Vereniging Deltametropool. De Nota Ruimte wordt vandaag (woensdag 16 juni 2004) behandeld in de Tweede Kamer in de vorm van een rondetafelgesprek met betrokken organisaties.