

2001

titel:	Vijfde nota vraagt om bestuurders met lef
medium:	Binnenlands Bestuur
datum:	4-5-2001
auteur:	M. Noorder en M. Vissers

Vijfde nota vraagt om bestuurders met lef

Vorige week vond in de Tweede Kamer het eerste debat over de Vijfde nota ruimtelijke ordening plaats. De kamer was onder meer kritisch over het beleidsvoornemen om meer verantwoordelijkheden bij decentrale overheden neer te leggen. Marnix Norder (PvdA) en Marcel Vissers (GroenLinks), gedeputeerden voor respectievelijk verkeer en ruimtelijke ordening van Zuid-Holland, zijn het niet met de kritiek eens. Zij stellen dat op regionaal niveau met bestuurlijke inzet, durf en overtuigingskracht meer kan worden bereikt dan sommige fracties in de kamer denken.

De oplossing die vorig jaar voor de inpassing van de A4 tussen Leiden en Leiderdorp is gevonden, was het resultaat van het nemen van verantwoordelijkheid door provincie en gemeenten om samen tot een betere gebiedskwaliteit te komen.

Deze aanpak was niet zozeer gebaseerd op bevoegdheden of instrumenten, maar op inzet, durf en overtuigingskracht van bestuurders.

De Vijfde nota ruimtelijke ordening maar ook het Nationaal Verkeers en Vervoersplan (NVVP) leggen, in vergelijking, veel meer accent op beleidsuitvoering door provincies, gemeenten en bedrijfsleven. Bij sommige leden van de Tweede Kamer, zoals Adri Duivesteijn (PvdA), leidt dat tot koudwatervrees. Alsof zorgvuldig ruimtegebruik bij decentrale overheden niet in goede handen is.

Werken aan de omvorming van de Randstad tot Deltametropool vergt meer samenhang tussen vervoernetwerken (auto en openbaar vervoer) en ruimtelijke keuzes. En dan vooral op (boven)regionaal niveau. Dat begint niet met de lobby voor een snelle magneetbaan, een 'Rondje Randstad' op de grens van Randstad en Groene Hart, waarvan de effecten op het autoverkeer twijfelachtig zijn. Er is immers gebleken dat als mensen al de trein nemen, ze met snellere treinen gewoon wat verder van hun werkplek af gaan wonen. Al jaren is de gemiddelde reistijd per dag ongeveer constant.

De Deltametropool vraagt vooral om knooppunten en regionaal openbaar vervoer. De infrastructurele netwerken op regionaal niveau (10-40 km) worden de belangrijke dragers voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

Op dit moment werkt de provincie Zuid-Holland samen met andere partners het Zuidvleugernet uit. Dit net moet de 'dikke' openbaar vervoersstromen gaan bedienen en vult daarmee het regionaal gemis aan hoogwaardig openbaar vervoer in. Het gaat om lightrail-projecten als RandstadRail, Rijn-Gouwelijn, Hoekselijn, Ridderkerklijn en Drechtstedenring en de onderlinge verbindingen.

Om waar te maken dat er straks met modern en snel materieel van, naar en tussen de stedelijke gebieden van de Zuidvleugel kan worden gereisd, zijn in de eerste plaats bestuurders met visie en lef nodig. Die bereid zijn het gevecht aan te gaan met allerlei krachten die zo graag op safe willen spelen.

Investeren in ruimtelijke kwaliteit vraagt om het afwegen van claims, niet om het optellen ervan. Voor de gezamenlijke overheden ligt hier een grote uitdaging. Spoorlijnen worden niet vanzelf kostendekkend. Maar het ligt anders als ook de winsten van grondexploitatie voor woningbouw en bedrijven rond die lijnen worden meegenomen.

Zo'n aanpak vraagt om samenhangend regionaal beleid, zoals onder andere is uitgewerkt in het rapport *Van ordenen naar ontwikkelen* dat de IPO-commissie Ruimtelijke Ontwikkelingspolitiek onlangs presenteerde. Want visies, concepten en een masterplan zijn snel gemaakt, maar de uitvoering ervan stokt als je niet kunt overtuigen van het nut en van de reële mogelijkheden. Dan treedt snel de bekende hindermacht in werking en moeten bestuurders met het schaamrood op de kaken gaan vertellen waarom het toch allemaal weer langer duurt.

De groei van de automobiliteit is een serieus probleem dat veel verder gaat dan alleen de bereikbaarheid van steden. De Randstad als Deltametropool heeft robuuste groene gebieden nodig die juist baat hebben bij een wat minder goede bereikbaarheid per auto. Wij kiezen in ons beleid dan ook voor een concrete uitwerking van het principe van selectieve bereikbaarheid. Dat kan alleen als de nieuwe functie van gebieden naadloos wordt afgestemd op het niveau van

bereikbaarheid. Ook dat vergt keuzes en een rechte rug.

Wij kiezen niet voor een provinciaal solo-optreden, maar willen graag aan anderen de ruimte geven om actief deel te nemen in de ontwikkeling en uitvoering van plannen. Zelf beschikken we over een sterk ontwikkelde inhoudelijke agenda, zoals het Strategisch Mobiliteitsplan dat Zuid-Holland binnenkort presenteert. Want keuzes in het ruimtelijk beleid maak je met mobiliteitsbeleid en omgekeerd. Ons spreekt de richting van de grote rijksnota's wel degelijk aan.

Marnix Norder, Gedeputeerde verkeer en vervoer Zuid-Holland
Marcel Vissers, Gedeputeerde ruimtelijke ordening Zuid-Holland