



Wie



maakt



Neder



land?



Jaar van de Ruimte
2015

Wie **maakt** Neder land?



Jaar van de Ruimte

2015

Inhoud

Inleiding: Wie maakt Nederland? 6

Terublik Vinex 8

Interview Hans Leeftang 16

1. Stedelijke oriëntatie 22

De lange lijn: de versterking van de stad 24

Van lineair naar circulair 27

Interview Henri Lenferink 31

2. Koers op kwaliteit 36

De lange lijn: op weg naar duurzaamheid 38

Succesfactoren die dertig jaar meegaan 41

Interview Dick Hamhuis 46

Intermezzo: het beeld van de VINEX

Leedvermaak en guilty pleasure 52

3. Internationalisering 58

De lange lijn: concurrentiekracht uitbreiden 60

Maasvlakte 2: voorbeeld van succesvolle planvorming
of baken van oude economie? 63

Interview Victor Schoenmakers 68

4. Nieuwe arrangementen 74

De lange lijn: publiek-private samenwerking 76

Lessen uit Leidsche Rijn 79

Interview Peter Kuenzli 87

Het Jaar van de Ruimte 2015: de gebruiker maakt Nederland! 93

Conclusie: terugkijken om vooruit te kijken 98

Wat gaan we doen in het Jaar van de Ruimte? 99

Wie zijn de initiatiefnemers? 100



Inleiding

Wie **maakt** Nederland?

Het motto voor het Jaar van de Ruimte 2015 is *Wie maakt Nederland*. Dan staan we uitgebreid stil bij hoe onze leefomgeving tot stand is gekomen en hoe we de gebruikers van de ruimte meer kunnen betrekken bij de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Een relevante discussie in een land dat wereldberoemd is als laaggelegen en dichtbevolkt, maar goed geordend. Van heinde en verre komt men onze polders, nieuwe steden, stadsvernieuwing en waterwerken bekijken. *God created the world, but the Dutch created Holland.*

Hoe is het Nederland waar we nu doorheen wandelen, rijden en fietsen ontstaan? Wie hebben er vormgegeven aan het Nederland zoals dat er nu ligt? 25 jaar geleden kwam de Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (VINO) uit. Deze nota heeft met zijn opvolger Vinex (Vierde Nota Extra) een duidelijke stempel gedrukt op hoe ons land er nu bij ligt. In die nota's werden de contouren geschetst van wijken, wegen en natuurgebieden die nu grotendeels zijn gerealiseerd. Ze hebben vormgegeven aan ons land. We wonen, werken en recreëren er. Daar lopen, rijden en fietsen we nu dagelijks doorheen.

Het jaar 2015 was ooit de planningshorizon van de Vinex. Nu dat jaar nadert kijken we terug op wat de ambities destijds waren en hoe dat er in de realiteit van nu uitziet. En stellen we ons de vraag: hoe toekomstbestendig is het eigenlijk? De vier thema's Stedelijke oriëntatie, Koers op kwaliteit, Internationalisering en Nieuwe arrangementen verbinden de opgaven van toen met de vragen voor de toekomst.

In deze publicatie vertellen we dit verhaal aan de hand van vier plekken: station Arnhem Centraal, de Gelderse Poort, de Tweede Maasvlakte en Leidsche Rijn. Die plekken houden rechtstreeks verband met de Vierde Nota, maar staan tegelijkertijd voor opgaven voor de toekomst. We gingen er kijken en spraken met betrokkenen. Fotograaf Alex Schröder maakte een fotoreportage. En Anne Seghers schreef over het beeld van Vinex in de media.

In de aanloop naar 2015 kijken we aan de hand van deze vier projecten terug op de totstandkoming van het huidige Nederland. Om vervolgens vooruit te kijken. Hiermee hopen we te inspireren en de discussie te voeden: *Wie maakt Nederland?*



De laatste grote ruimtelijke nota?

Een **terugblik** op de **Vinex**

Een Haagse nota die voor een kleine miljoen woningen een plek aanwijst en tegelijk de samenhang met andere functies regelt. Een nota waarin locatieprincipes voor verschillende typen bedrijvigheid is vastgelegd, inclusief het aantal toegestane parkeerplekken - door een hedendaagse sturingsbril bekeken lijkt de Vinex wel uit een ander universum te komen. Tegenwoordig werkt dat anders. Hoe kwam deze nota tot stand en hoe wordt er op teruggekeken?

De Vinex staat bekend als het laatste grootschalige, door de Rijksoverheid geïnitieerde ruimtelijkeordeningsprogramma van Nederland. Terugblikken op de Vinex is in het Jaar van de Ruimte 2015 meteen een mooie gelegenheid om na te denken over de toekomst van de ruimtelijke ordening. Voor sommigen is die terugblik een weemoedige *trip down memory lane*, toen rijksplanologie heel gewoon was. Voor anderen is de Vinex-nota eerder het belangrijkste voorbeeld van (achterhaald) top-downplannen. Want de Vinex staat dan wel te boek als de nota waarin de omslag naar meer marktwerking werd gemaakt; de ruimte voor individuele voorkeuren van de woonconsument is in het huidige tijdsgewricht ontengenzzeggelijk veel groter dan toen.

Door opnieuw na te gaan welke opgaven er destijds waren, welke antwoorden, redeneringen en principes er werden geformuleerd, ontstaat er een nuttige referentie voor de discussie die we in het Jaar van de Ruimte willen voeren: Wie maakt Nederland? We openen deze publicatie daarom met een beknopte beschrijving van de geschiedenis en intenties van de Vinex.

Aanleiding voor de Vierde Nota

Begin jaren negentig bedroeg de economische groei circa 3% per jaar en de werkeloosheid vertoonde toen een gestaag dalende lijn van 7% rond 1990 naar minder dan 5% in 2000.

De nota werd dan ook geschreven in een relatief gunstig economisch klimaat. De geschiedenis van de Vinex begint met de Vierde Nota over de

ruimtelijke ordening (VINO). VROM-minister Ed Nijpels (VVD) bracht deze nota in maart 1988 naar de Tweede Kamer, maar zag vaststelling ervan stranden door de val van het kabinet Lubbers II. In Lubbers III werd Hans Alders (PvdA) minister van VROM. Hij scherpte het Nationaal Milieubeleidsplan (1989) aan tot NMP+ en maakte van de VINO de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (Vinex).

Omslagpunt

VINO en Vinex zijn omslagpunten in de traditie van het ruimtelijke beleid van Nederland. In de Vinex wordt die omslag ook expliciet benoemd (deel III Kabinetsstandpunt, blz. 10):

'De Vierde Nota heeft de ruimtelijke ordening in een nieuwe fase gebracht: sterker internationaal georiënteerd, meer op de markt gericht en selectief. De nota constateerde veranderingen door politieke en economische verschuivingen in internationaal verband. Het Europees perspectief voor Nederland is steeds minder bepaald door landsgrenzen en steeds meer door regionale samenhangen en specialisatie. De ruimtelijke ordening moet helpen de positie van ons land in de internationale context te ondersteunen door de sterke punten te verstevigen, ruimtelijke verscheidenheid te vergroten en te werken vanuit eigen kwaliteiten van elke regio.'



Versterken wat sterk is

De keuze om te versterken wat sterk is, leidt tot een focus op de Randstad, de stedenring Midden Nederland en de Mainports Schiphol en Rotterdamse Haven. Voor de rest van Nederland geldt: regio's op eigen kracht. VINO en Vinex gaan allebei uit van een fors toenemende ruimtevrage. Tussen VINO en Vinex stelt het CBS haar bevolkingsprognoses bij, waardoor ook de benodigde woningproductie voor 2015 zakt van 2 miljoen woningen (VINO) naar 835.000 woningen (Vinex). De Vinex projecteert 485.000 woningen in de vier Randstadprovincies, 240.000 in de rest van de stedenring en 110.000 daarbuiten.

De intentie is om met een samenhangend beleid de ruimtelijke kwaliteit van ons land te behouden en waar nodig te verhogen. Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt uitgewerkt met de termen 'toekomstwaarde', 'gebruikswaarde' en 'belevingswaarde'.

In en aan de stad

Uitgangspunt is de eigen kracht van regio's en de *bundeling van functies* in stadsgewesten. Dat draagt bij aan het draagvlak van stedelijke voorzieningen en zal de automobilititeit (en de zure regen) tegengaan. Een aantal stadsgewesten krijgt de status van *stedelijk knooppunt* zodat zij nationaal en internationaal met steden kunnen concurreren. De VINO noemt negen stedelijke knooppunten; na parlementaire behandeling van de Vinex zijn het er dertien geworden en ontstaat een differentiatie van knooppunten van internationaal, nationaal, regionaal en euregionaal belang. De Vinex benoemt gedetailleerd de bouwopgaven voor de vier grote stadsgewesten voor de periode 1995-2005:

- *Het Amsterdamse stadsgewest:*
85.000 woningen, waarvan 20-25.000 in bestaand stedelijk gebied
- *Het Rotterdamse stadsgewest:*
45.000 woningen, waarvan 20-25.000 in bestaand stedelijk gebied
- *Het Haagse stadsgewest:*
45.000 woningen, waarvan 10.000 in bestaand stedelijk gebied
- *Het Utrechtse stadsgewest:*
30.000 woningen, waarvan 5.000 in bestaand stedelijk gebied

Grondwaarde

Jan Fokkema | NEPROM

"De Vinex betekende het einde van de gebundelde deconcentratie. Door sterk ruimtelijk te sturen op woningbouw in en aan de stad ontstond er grondwaarde die gemeenten konden inzetten voor publieke doelen in de stad. Daar zijn mooie dingen uit voortgekomen. Die sterke ruimtelijke sturing en vergaande gemeentelijke bemoeienis leidde in sommige gevallen echter ook tot inefficiëntie en suboptimale oplossingen. Processen duurden vaak veel te lang en woningprogramma's waren veel meer een afspiegeling van politieke prioriteiten dan van de woonwens van de burger."

Binnenstedelijke parels

Fred Schoorl | BNA

“Het Vinex-repertoire heeft zeer zeker iets toegevoegd aan Nederland. Dat betreft onder meer stedenbouwkundige concepten en architectuur. Het was een fantastische uitdaging voor de ontwerpers vanwege de schaalgrootte, de aandacht voor kwaliteit en de marktruimte. Hoewel er minder in binnensteden is gebouwd dan werd beoogd, is wel een aantal binnenstedelijke parels gerealiseerd. Het bouwen dicht bij bestaande steden is goed gelukt. De middenklasse heeft gekregen wat ze wilde: goed wonen in een eengezinswoning dicht bij de stad. De bufferzones zijn redelijk tot stand gekomen en zichtbaar in het landschap. Voor stedenbouwkundigen en architecten was de Vinex een fantastische uitdaging, maar ze zaten wel klem tussen twee partijen: ontwikkelaars en gemeenten. Zij hadden een dienende rol en – wellicht nog belangrijker - voor de ruimte-vragende burger was geen plaats in dit proces.”

Buiten de stad

Tegelijk met het bundelingsbeleid komt er een *restrictief* beleid voor de buitengebieden. Door schaarste te creëren, zullen de grondprijzen op de aangewezen bouwlocaties gaan stijgen en wordt de ontwikkeling ervan haalbaar gemaakt. In de Randstad wordt een Randstadgroenstructuur ontwikkeld. Voor een beperkt aantal open gebieden (bufferzones) zal waar nodig een actief grondaankoopbeleid worden gevoerd. De Vinex introduceert verder gebiedsgericht geïntegreerd ruimtelijk en milieubeleid voor elf zogenoemde *ROM-gebieden* (Ruimtelijke Ontwikkeling en Milieu).

Voor de ontwikkeling van verschillende landelijke gebieden werd een *koersbepaling* in vier kleuren voorgesteld.

- + *groene koers: ecologische kwaliteiten*
- + *gele koers: agrarische productiefuncties geconcentreerd in regionale complexen*
- + *blauwe koers: sterkere ruimtelijke en economische integratie van verschillende functies*
- + *bruine koers: landbouw als dominante functie.*

Locatiebeleid

De Vinex introduceert locatiebeleid om de automobilititeit te geleiden: er komen A, B en C-locaties voor bedrijfsvestigingen met een stringent parkeerbeleid.

Overzicht van locatietypen en parkeernormen ABC-locatiebeleid:

A-locatie: (OV-bereikbaar): 10 parkeerplaatsen per 100 werknemers;

B-locatie: (OV- en auto-bereikbaar) 20 parkeerplaatsen per 100 werknemers;

C-locatie: (auto-bereikbaar) geen maximum parkeernorm.

Investeringsen

Publiek-private samenwerking is het devies. Overheidsinvesteringen vullen andere investeringen aan met als doel om de concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Vinex benoemt enkele *sleutelprojecten* waarover het Rijk de regie zal voeren. Het zijn projecten voor stedelijke gebieden en infrastructuur die een grote bijdrage leveren aan de strategisch geachte onderdelen van het rijksbeleid. Een nieuw element in de uitvoeringsstrategie van het ruimtelijk beleid is het werken met *voorbeeldplannen*.

Bestuurlijke samenwerking

Uitgangspunt is de bestaande bestuurlijke organisatiestructuur, maar met name binnen de stadsgewesten is een structurele intergemeentelijke samenwerking van belang. Deze vorm van samenwerking krijgt een belangrijke impuls door de nota Besturen op niveau (BoN). Zeven BoN-gebieden worden benoemd en voorzien van regionale bevoegdheden op de beleidsterreinen ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, volkshuisvesting en milieu.

Ons groene erfgoed

Sylvo Thijsen | Staatsbosbeheer

“Ook de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een Grand Project uit de periode Vinex. Ons nationale Groene Erfgoed is mede dankzij deze EHS nu goed veiliggesteld. We hebben een flinke hoeveelheid groen in een dichtbevolkt land. Dat is sterk bepalend voor het aanzien van ons land en levert een waardevolle bijdrage aan ons vestigingsklimaat. Dus moeten we nu geen schaalfouten gaan maken. Op de verscheidenheid en de samenhang van ons land moeten we trots zijn. We wonen in dit land met 17 miljoen mensen, maar Nederland is niet 17 miljoen keer 1 vierkante meter. Bepaalde hoofdlijnen uit de ruimtelijke structuur kunnen we het best voor de eeuwigheid bewaren. Er zijn goede argumenten om de unieke kwaliteiten van ons land te bewaken en te ontwikkelen. De Rijksoverheid moet het lef hebben om daar een visie over te vormen.”

Integraal

Ton Heeren | Interprovinciaal Overleg

“De Vinex was een omslagpunt van sectoraal plannen via structuurschema’s naar integraal plannen. Maar ook een omslag van kwantitatief naar kwalitatief. Later kwam daar het gedachtegoed van de lagenbenadering bij en ook werd de Europese dimensie steeds belangrijker. Het geeft aan dat het denken over planning en de rol van de overheid daarin continu verandert. De uitdaging van dit moment is dat de netwerkmaatschappij ook een netwerkoverheid vergt.”

Planningsstelsel

De regering wil een vereenvoudiging van het ruimtelijk planningsstelsel met een forse reductie van het grote aantal structuurschema’s. De VINO vervangt en integreert de drie delen waaruit de Derde Nota bestond en draagt bij aan de vermindering van het aantal structuurschema’s. Vinex gaat verder en wordt de ‘eerste integrale en actuele totaal-PKB’, waarin ook het Structuurschema Landelijk Gebied is opgenomen.

Reacties

Op hoofdlijnen kunnen VINO en Vinex rekenen op grote maatschappelijke instemming.

- Milieugroeperingen zijn blij met de extra aandacht voor milieuproblemen in de Vinex, vergeleken met de VINO. Werkgeversorganisaties en de vastgoedsector vinden daarentegen dat de sterke economische invalshoek van de VINO in de Vinex verloren gaat.
- De keuze voor locaties op basis van ‘nabijheid’ van steden wordt niet volledig gedeeld. De Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening (RARO) benoemt nog het alternatief van een ‘spoormodel’ (bereikbaarheid van nieuwe locaties op basis van reeds aanwezige infrastructuur voor openbaar vervoer). De regering gaat daar niet in mee.
- De vastgoedsector is voorstander van restrictief beleid om de haalbaarheid van dure stedelijke locaties te vergroten. Schaarste stimuleert immers de prijsontwikkeling.
- Het ABC-locatiebeleid wordt niet enthousiast ontvangen. Gemeenten en provincies buiten de Randstad dringen aan op regionale differentiatie, wat ook wordt gehonoreerd. De vastgoedsector vindt stringente parkeernormen niet aan de orde zo lang het alternatief van hoogwaardig openbaar vervoer niet is gerealiseerd.

- Het grondbeleid en de intergemeentelijke samenwerking zijn de belangrijkste succes- en faalfactoren voor het verstedelijkingsbeleid. De RARO pleit voor regionaal afgestemd grondbeleid en nog liever voor een regionaal grondbedrijf. Ook wordt een stadsgewestelijk egalisatiefonds als optie genoemd.

In een groot aantal reacties op de Vinex zet men vraagtekens bij de uitvoerbaarheid en meer in het bijzonder bij de financiering van het beoogde beleid. In deel III van de Vinex is een overzicht opgenomen van de beschikbare sectorale rijksmiddelen (zie hiernaast). Het Rijk gaat in de Vinex echter uit van een verhouding private-publieke investeringen van 80 : 20. Dat betekent dat het leeuwendeel moet komen van marktpartijen en particulieren. Zoals eerder aangegeven, is publiek-private samenwerking een belangrijke uitvoeringsstrategie. Een aantal partijen vindt dat besluitvorming wel voldoende democratisch tot stand moet blijven komen. De Vinex wordt uiteindelijk in december 1993 vastgesteld.

Duurzaamheid

Sylvo Thijsen | Staatsbosbeheer

“De keus voor volledig nieuwe woongebieden in de directe nabijheid van de stad heeft een enorme boost gegeven aan stedenbouwkundig Nederland. Er is bij de ontwikkeling van de wijken wel aan duurzaamheid gedacht, maar erg duurzaam was het natuurlijk niet. Het vraagstuk van de na-oorlogse wijken is blijven liggen. De vernieuwing van die wijken had je kunnen koppelen aan de Vinex-nieuwbouwopgave. Dat was nog eens duurzaam geweest! De grootste innovatieve ontwikkeling die internationaal veel belangstelling krijgt, is natuurlijk Almere. Dat is een prachtige opgave voor de toekomst.”

Vestigingsklimaat

Jos Rijkhoff | VNO-NCW

“VNO-NCW heeft geen opvatting over het al dan niet slagen van het beleid uit de Vinex. Daar is door ons geen evaluatie over uitgevoerd en het is dan ook lastig om daar in algemene zin uitspraken over te doen. VNO-NCW richt zich primair op de belangenbehartiging voor de leden. We herkennen wel dat er momenteel veel verandert op het vlak van ruimtelijke ordening: nieuwe wet- en regelgeving is in ontwikkeling en overheden en stakeholders kijken naar hun rol en verantwoordelijkheden. De focus van VNO-NCW ligt hierbij op de kwaliteit van het vestigingsklimaat en op het zorgen voor voldoende fysieke ruimte voor bedrijven.”

Financiële middelen rijksnota's**De voor uitvoering van het ruimtelijke beleid belangrijkste posten.**

Nota	Post	Totaal beschikbaar (mln. gld.)	Periode	Gem. per jaar (mln. gld.)
SVV-II	Aanleg NS rail + HSL	16 700	1991-2010	835
SVV-II	Aanleg stadsgew. o.v.	6 200	1991-2010	310
SVV-II	Aanleg + benutting hoofdwegen	15 400	1991-2010	770
SVV-II	Aanleg rail goederen	3 700	1991-2010	185
SVV-II	Stedelijk verkeer	1 300	1991-2010	65
NBP	Gebiedenbeleid	400	1991-1994	100
NTB	Toeristische infrastructuur	83	1991-1995	17
NRB	IPR/ROM's/PSOL	802	1991-1994	201
NRB	Structuurversterkende middelen	448	1991-1994	112
NRB	Bedrijfsomgeving/econ. concentraties	243	1991-1994	61
NMP (+)	Bodemsanering (project/budgetfinanciering) verhaalacties en vrijwillig)	1 837	1991-1994	460
NMP (+)	Objectgericht Ammoniakbeleid	67	1991-1994	17
NMP (+)	Gebiedenbeleid	72	1991-1994	18
NMP (+)/SNL	Centrale mestverwerking	346	1991-1994	87
NMP (+)	Sanering verkeers-/industrielawaai	304	1991-1994	76
NW3	Sanering rijkswaterbodems	110	1991-1994	28
NW3	Herstel watersystemen	198	1991-1994	49
RHP	Investeringskosten Rijksdiensten	972	1991-1995	195
SNL	Infrastructuur	106	1991-1994	27
SNL	Aanvullende bijzondere maatregelen akkerbouw	272	1991-1994	68
NVH	Lokatiesubsidie/Subs. gr. bouwlokaties/HIS	794	1991-1994	199
NVH	Stadsvernieuwingsfonds	4 700	1991-1994	1 175
SVV-II	= Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990)			
NBP	= Natuurbeleidsplan (1990)			
NTB	= Nota Toeristisch Beleid (1990)			
NRB	= Nota Regionaal Economisch Beleid (1990)			
NMP (+)	= Nationaal Milieubeleidsplan (plus) (1989/1990)			
NW3	= Derde Nota Waterhuishouding (1990)			
RHP	= Rijkshuisvestingsplan (1988)			
SNL	= Structuurnota Landbouw (1990)			
NVH	= Nota Volkshuisvesting in de jaren '90 (1989)			

Tabel uit Vinex deel III (blz. 71).

Interview **Hans Leeflang**

'Het moest weer duidelijk worden **waar het over ging**'



Hans Leeflang is momenteel directeur Kennis, Innovatie en Strategie bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In de jaren tachtig was hij binnen de toenmalige Rijksplanologische Dienst verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening en de Vinex.

Wat was de aanleiding voor de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening? Kunt u iets vertellen over hoe de ruimtelijke ordening ervoor stond in de jaren tachtig?

"In de jaren tachtig ging de ruimtelijke ordening bijna aan haar integrale ambities ten onder. De Tweede Nota uit de jaren zestig had voor het eerst een visionair plan voor Nederland geschetst. De Derde Nota, acht jaar later, schepte de voorwaarden voor de uitvoering daarvan. Er werden vanuit een systemische benadering, vanuit verschillende sectoren, allerlei structuurschetsen en –schema's gemaakt. Op rijksniveau werd de ruimtelijke ordening kabinetsbreed, dus integraal, georganiseerd en de Rijksplanologische Dienst had de strategische regie. De integraliteit werd een juk en de inspiratie die in eerste instantie van de Tweede Nota uitging – die heel goed werkte in het naoorlogse Nederland – was zo langzamerhand uitgewerkt."

"Er was behoefte aan nieuwe inspiratie. Voormalig RPD-directeur Yap Hong Seng startte met het verkennen van

een nieuwe agenda voor Nederland. Pieter Winsemius was als minister belangrijk voor deze stap. Uitkomst van de verkenning was dat er opnieuw nationaal ruimtelijk beleid gemaakt moest worden. Ruimtelijke ordening moest weer relevant worden. En het moest weer duidelijk worden waar het over ging. Wat voor land is Nederland in de wereld? En wat voor land maken we er van?"

Hoe heeft dat in de Vierde Nota gestalte gekregen?

"Het uitgangspunt was een inspirerend toekomstbeeld te schetsen voor de positionering van Nederland. Zodoende maakten we de keuze om niet een allesomvattende beleidsnota na te streven, maar selectief te zijn. We wilden een beperkt aantal duidelijke thema's agenderen die bij zouden dragen aan het verhaal over Nederland in de wereld. En deze vormgeven en concreet maken met beleid en partijen die een rol zouden spelen in de realisatie. Uiteindelijk werden het drie verhalen van Nederland in de wereld: Nederland distributieland, Nederland stedenland en Nederland waterland."

Wat hielden die drie verhalen in?

"Hoogleraren Peut en Van Dongen van de universiteiten van Rotterdam en Delft, hadden het belang van heroriëntatie van de Nederlandse

distributiesector via hun onderzoek op de agenda gezet. Ze preludeerden op de val van de Berlijnse Muur en de opkomst van Azië. Nederland zou zich kunnen ontwikkelen als de toegang tot het Europese achterland. Het bedrijfsleven in de logistieke sector, de haven van Rotterdam en Schiphol omarmden dit onderzoek en positioneerden zich als relevant voor onze positie in de wereld en daarmee voor ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Het merk *Nederland distributieland* was geboren."

"Daarnaast was de notie dat de economie zich verder vooral in de steden zou afspelen en dat de concurrentie tussen stedelijke regio's, stedelijke knooppunten noemden we dat toen, daarbij een doorslaggevende rol zou spelen. Dus dat was *Nederland stedenland*."

"Tot slot was er vanuit het ruimtelijke kwaliteitsdenken, dat toen een grote rol speelde, aandacht voor de identiteit van Nederland. Veel inspiratie kwam uit de prijswinnaar van de eerste Eo Wijers-prijsvraag, het 'Plan Ooievaar'. Hier kwam *Nederland waterland* uit voort. Daar kwamen immers onze historie, de economische betekenis van de havens en van de landbouw in het deltagebied, ruimtelijke opgaven en natuur- en toeristische mogelijkheden samen."

“Naast de drie verhalen zette de Vierde Nota in op het spanningsveld tussen het collectieve en het individuele perspectief. Het ging over Nederland in de wereld, maar ook over hoe we het hier in Nederland met elkaar hebben. In die tijd waren filmpjes populair waarbij telkens met een tiende macht werd uitgezoomd vanaf het individu tot in de ruimte en weer ingezoomd tot op het niveau van de menselijke cel. In de Vierde Nota werden uiteindelijk twee ontwikkelingsperspectieven opgenomen: het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van Nederland in de wereld (ROP) en de dagelijkse leefomgeving (DALO). Je had ROP-beleid en DALO-beleid.”

In die tijd was het neoliberalisme in opkomst. Welke invloed had dat op de Vierde nota?

“De Rijksplanologische Dienst was een ongelooflijk eenzijdige omgeving vol verlichte creatievelingen en voornamelijk links stemmende mensen. In de Vierde Nota kwam het neoliberale

denken dan ook weinig terug. De liberale ministers Pieter Winsemius en Ed Nijpels legden de nadruk toen vooral op individuele vrijheid. De marktbenadering kwam gek genoeg pas met het tweede kabinet Lubbers en de PvdA- en CDA-bewindspersonen Hans Alders en Enneüs Heerma. Er zat een wereld van verschil tussen de kabinetten waaronder we de Vierde Nota opstelden en het kabinet waaronder we de Vinex inhoud gaven. Bij de Vinex kwamen andere onderwerpen aan de orde in een andere ideologische context.”

“Zoals de Derde Nota beschouwd kan worden als de uitvoeringsnota van de Tweede Nota, zo kan de Vinex gezien worden als praktische uitwerking van de Vierde Nota. Alleen lagen in het laatste geval de nota's in tijd veel dichter bij elkaar. De klasse van Hans Alders was dat hij in de Vinex doorging op de inhoudelijke lijn van de Vierde Nota. Hij haalde het beleid van zijn VVD-voorganger niet onderuit, maar vulde het aan en maakte het uitvoeringsgericht. Er was in die tijd veel

“Met de Vierde Nota gingen we opnieuw verbindingen leggen tussen ruimtelijke ordening en de krachten in de samenleving en de opgaven voor de toekomst.”

geloof in de uitvoeringskracht van de markt. Tegelijkertijd moest CDA-staatssecretaris Heerma echt iets doen aan de volledig door de overheid gedomineerde verlieslijdende wereld van de volkshuisvesting. Er was een gat tussen de beschikbare en de benodigde middelen voor de in de Vierde Nota geprojecteerde ruimtelijke ontwikkelingen. Dat verschil zou de markt moeten kunnen opbrengen.”

Er werden met de Vinex dus ook heel andere uitvoeringsarrangementen bedacht.

“Ja, maar eigenlijk werd ruimtelijke ordening met de Vinex ook een breekijzer om een aantal systemische veranderingen door te voeren. Heerma koppelde zijn opgave van de sanering van de volkshuisvesting met de woningbouwopgave van de Vinex aan ruimtelijke ordening waardoor er ineens een enorme dynamiek ontstond. Ook het binnenlands bestuur was toe aan vernieuwing in een krachtenveld waar steden het meer voor het zeggen gingen krijgen. Met de stedelijke knooppunten uit de Vinex werden stedelijke regio’s geactiveerd in uitvoeringsmacht en -kracht. En omdat de Vinex veelal bovenlokaal was werden voor samenwerkende gemeenten WGR+ regio’s ingesteld.”

Als u nu terugkijkt, wat is er in uw ogen van de ambities van de Vierde Nota en de Vinex terechtkomen?

“Op alle drie de punten – Nederland distributieland, stedenland en waterland – is er verdomd veel van de ambities terechtgekomen. We praten nu wel over het niet meer maakbaar zijn van de samenleving, maar de afgelopen decennia maken duidelijk dat Nederland weldegelijk maakbaar is gebleken. Moet je kijken wat er allemaal is gerealiseerd! Je kan ervan vinden wat je wilt, maar ik vind het indrukwekkend. Het zijn niet alleen de Vinexwijken, denk ook aan ruimte voor de rivier, de haven van Rotterdam, de HSL-stations en Schiphol. In die tijd is anticiperend op toekomstige groei gewerkt aan minder geluidshinder, meer capaciteit met de Vijfde Baan, de aansluiting op de hogesnelheidslijnen en het wegennet. En dit alles met de inzet van publieke middelen én de inzet van private partijen. Bij al die Vinex-projecten zijn het steeds de mensen die het verschil maakten. Het ene project heeft beter uitpakket dan het andere. Het is altijd terug te brengen tot de mensen die aan de projecten gesleurd hebben, dat zie je aan de producten af. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit was het niet altijd makkelijk om de ambities te realiseren. Voor de uitvoering van infrastructuur opgave uit Vinex was het ministerie van Verkeer en Waterstaat aan zet. Zij deden mee,

maar hadden ook hun eigen agenda en maakten hun eigen afwegingen over investeringen. Je ziet dat waar er lokaal en regionaal goede plannen waren gemaakt en forse stuurmanskracht aanwezig was, er weldegeelijk veel is bereikt op het gebied van mobiliteit. Krachtige lokale bestuurders, zoals wethouder Linthorst van Rotterdam, die slim onderhandelden met het Rijk, maar ook met een partij als de NS, hebben mooie resultaten geboekt voor hun regio en voor ons land.”

Welk aspecten van de Vierde Nota en de Vinex hebben minder goed uitgekapt?

“Achteraf moet je constateren, dat er perverse prikkels in het beleid en de uitvoeringsstrategie besloten zaten die niet goed hebben uitgekapt. En dan doel ik voornamelijk op het spel tussen gemeenten en projectontwikkelaars. In de tijd van het opstellen van de Vinex waren er vrijwel geen projectontwikkelaars, die aan gebiedsontwikkeling deden in ons land. De NEPROM was toen nog maar net begonnen. Pas tijdens de rit zagen we hoe de markt van projectontwikkelaars zich uitkristalliseerde, hoeveel er met grond gespeculeerd werd. Het omvalen van SNS Reaal is uiteindelijk terug te voeren op de Vinex. Vinex is ook het verhaal geworden van uit de hand lopende kosten bij megaprojecten als de Betuwelijn en de HSL. Indirect zou

je kunnen zeggen, dat ook het debacle van de Fyra en de problematiek van station Breda ook met de Vinex samenhangen. Het is de moeite waard daar nog eens goed naar te kijken.”

Hoe beziet u de huidige staat van de nationale ruimtelijke ordening?

“Een van de lessen die de verschillende nota’s ruimtelijke ordening ons hebben geleerd is dat we als land regelmatig moeten investeren in het nieuwe verhaal over de ontwikkeling van dit land en de uitvoeringsarrangementen die daarbij horen, passend bij de huidige tijd en toekomstperspectieven. Met betrekking tot die uitvoeringsarrangementen ziet iedereen wel in dat we toe moeten naar een andere rol voor de overheid en het meer benutten van de energie van de samenleving en de daaruit voortkomende (burger)initiatieven. Ook is er het besef dat er opnieuw gekeken moet worden naar welke partijen nu echt bereid zijn om in Nederland te investeren. Maar het verhaal over het Nederland van 2040 is in mijn ogen echt te dun.”

Er is toch een structuurvisie infrastructuur en ruimte, de SVIR?

“Dat is er inderdaad en de mensen die daaraan gewerkt hebben, hebben hun beste bedoelingen erin gelegd. Toch is het niet het inspirerende perspec-

Organiseer het debat hierover. Wat zijn de opgaven van Nederland in 2040?

tief waarmee ruimtelijke ordening zich verbindt met allerlei belangen in de samenleving. Dat was wat we met de Vierde Nota deden. Ruimtelijke ordening was toen een beetje vastgelopen en wij gingen opnieuw die verbindingen leggen met de krachten in de samenleving en de opgaven voor de toekomst. Het Energieakkoord dat nu gesloten is, doet dat wel, zij het sectoraal. Het is een samenwerking van verschillende belanghebbenden, definieert een stip op de horizon en formuleert vervolgens maatregelen om daaraan te werken. Maar er zijn meerdere opgaven die in het publieke domein aan de orde zijn, samenhangen met de ruimtelijke inrichting van ons land en waar ook wisselwerking tussen kan plaatsvinden. En er is opnieuw de spanning tussen het individuele en het collectieve perspectief dat we moeten oplossen. Ik zou zeggen: Organiseer het debat hierover. Wat zijn de opgaven van Nederland in 2040? En realiseer een platform waarin partijen elkaar kunnen vinden en best practices over de wereld uitgewisseld kunnen worden. Ik vind dat een rol van de overheid: uitwisseling entameren en kennis toevoegen aan het proces van partijen die samen Nederland maken.”



1



Stedelijke oriëntatie

De versterking van de stad

Al sinds de eeuwwisseling is het stationsgebied van Arnhem een bouwterrein. De plaatselijke jeugd weet niet beter dan dat er wordt gegraven en getimmerd. Arnhem staat daarin niet alleen. Er is sinds de jaren negentig op een ongelooflijke schaal in steden geïnvesteerd. Rond stations en op oude haven- en industrieterreinen. In binnensteden en buitenwijken. In nieuwbouw en renovatie. In 1990 sprak dat geenszins vanzelf. Steden verarmden. De meeste nieuwbouw bevond zich in de 'groeikernen', satellietsteden op tientallen kilometers van het stadscentrum, zoals Duiven en Zevenaar bij Arnhem. Die afstand was te groot om de steden vitaal te houden. Gezinnen trokken weg en namen hun koopkracht mee.



De Vierde Nota brak met die tendens. Het kabinet pompte zelfvertrouwen in de steden. Elk zichzelf respecterend stadsbestuur wilde op de lijst van 'stedelijke knooppunten' terechtkomen, ook al waren daar maar weinig materiële voordelen aan verbonden. Maar de Vierde Nota (en de uitwerking daarvan, de Vinex) leidde ook investeringen naar de stad. Kantoren mochten alleen gebouwd worden op locaties die met het openbaar vervoer bereikbaar waren. Projecten zoals Arnhem Centraal kregen financiële ondersteuning. Stedenbouwers en planners werden uitgedaagd om zoveel mogelijk huizen binnen de bestaande stad te bouwen.

Desondanks was een nieuwe generatie nieuwbouwwijken nodig, de Vinexwijken, maar deze werden zo dicht mogelijk tegen de stad aangelegd. Het beleid was niet alleen een recept om de economische en culturele kracht van de stad te herstellen. Het was ook bedoeld om het fietsverkeer en het openbaar vervoer te stimuleren, en zo het alsmar groeiende autoverkeer in te dammen. En door nieuwe bebouwing zoveel mogelijk in of nabij de stad te plaatsen, bleef ook de inbreuk op het landschap binnen de perken.

De oriëntatie op het bouwen in de stad is gebleven. Er mag alleen buiten de stad worden gebouwd, als er geen reëel alternatief binnen de stad te vinden is. Dat is rijksbeleid. Die alternatieven nemen toe, gezien de recente leegstand in kantoren, winkels en ander vastgoed. Ondanks de crisis beleven steden een nieuwe bloeiperiode. In een economie die het steeds meer moet hebben van kennis en creativiteit, vervullen steden een sleutelrol. Ze lijken dan ook te ontsnappen aan het spook van de economische en demografische krimp – steden als Maastricht en Groningen liggen in stagnerende regio's, maar blijven zelf groeien.

Tegelijk is er wel iets veranderd in hoe steden functioneren. De stedelijke knooppunten uit de Vierde Nota bestonden uit één of hooguit twee steden. Arnhem en Nijmegen vormden samen één knooppunt, maar de vier Randstadsteden golden als afzonderlijke knooppunten. Sindsdien heeft de stedelijke samenleving zich steeds meer georganiseerd in stedelijke netwerken en metropoolregio's. De betekenis van vervoersknooppunten zoals Arnhem Centraal is alleen maar toegenomen, als overstapmachines en ontmoetingsplaatsen, als bronnen van stedelijk leven.

Deze regionalisering van de stad heeft gevolgen voor de relatie met het ommeland. Landschappen krijgen betekenis als identiteitsdrager en concurrentiefactor in stedelijke netwerken, als groen woonmilieu en als bescherming tegen wateroverlast. Recreatieve en ecologische structuren verbinden stad en land en de belangstelling voor agrarische streekproducten is gegroeid. Tegelijk krijgt de productielandbouw in sommige sectoren een industrieel aanzien, door intensievere teelten of om de innovatieve potenties waar te kunnen maken. Park Lingezegen tussen Arnhem en Nijmegen, een landschapspark in aanleg, laat dat allemaal zien. Nog steeds koestert het beleid de morfologische scheiding tussen stad en ommeland, maar meer dan vroeger vullen ze elkaar aan tot complete regio's.





Van **lineair** naar **circulair**

Wie regelmatig met de trein reist, weet als geen ander dat er volop wordt gebouwd aan de grote stations van ons land. Deze enorme operatie om de stations en omgeving weer helemaal up-to-date te maken, vindt zijn oorsprong in de late jaren tachtig. Bijna 25 jaar later is in Arnhem de ontwikkeling een flink eind op weg.

Na een turbulente periode is een deel van de ambitieuze plannen daar nu gerealiseerd, en staat de volgende fase in de startblokken. Een mooi moment om met betrokkenen van het eerste uur en de mensen die nu bij de uitvoering betrokken zijn nog eens kritisch terug te kijken op de hobbelige weg van idee naar realisatie.

In het kader van een reeks bezoeken aan projecten voortkomend uit het Vinx-beleid werd op 12 juni een groep geïnteresseerden ontvangen in een van de kleurrijke kantoortorens naast het station van Arnhem. Doel was terug te kijken op de ambities van toen en te kijken wat daarvan is gerealiseerd en vooruit te kijken: wat nemen we mee voor toekomstige ontwikkeling? Hans Leeftang (ministerie van Infrastructuur en Milieu), Dries van Heusden (ProRail), Metta Streefkerk (NS Stations) en Hans Talle (gemeente Arnhem), lichtten toe.



Knooppuntontwikkeling

De ontwikkeling van het Arnhemse station en omgeving tot een hoogwaardig knooppunt voor openbaar vervoer is een antwoord op de ruimtelijke opgaven waar de Rijksoverheid eind jaren tachtig voor stond. Men streefde naar economische groei, dus zette men onder het motto 'Nederland, distributieland' in op sterke verbindingen tussen de mainports en het Europese achterland. "Door de val van de muur in combinatie met steeds verdergaande Europese samenwerking lag er een nieuwe markt open", aldus Hans Leeflang (ministerie van I&M, directeur Kennis Innovatie en Strategie). In het nationaal ruimtelijk beleid kreeg de opgave deze verbindingen te leggen een prominente plaats. Wat betreft het openbaar vervoer moest de capaciteit en kwaliteit hiervoor omhoog: meer verbindingen, op tijd rijden, hoogwaardige stations en comfort tijdens de reis.


Maar tegelijkertijd baarde de steeds toenemende mobiliteit ook zorgen. Het milieu begon steeds belangrijker te worden. Hier ligt de kiem voor de aandacht voor de koppeling van ruimtelijke ontwikkelingen en hoogwaardig openbaar vervoer. Met de opkomst van de financieel zakelijke dienstverleningssector, op zoek naar hoogwaardige kantoren, ontstonden de

plannen voor knooppuntontwikkeling. Bij de ontwikkeling van kantoren, woningen of andere voorzieningen die veel bezoekers trekken, moet worden uitgegaan van zo kort mogelijk reis- en/of woon-werkafstanden en ze moeten zo dicht mogelijk bij OV-voorzieningen liggen. Deze locatiekeuze moet ertoe leiden dat mensen (vooral in stedelijke agglomeraties) een ander vervoermiddel kiezen dan de auto. Vanuit deze principes ontstond het ABC-beleid waar de Nationale Sleutelprojecten uit voortkwamen: het herontwikkelen van de grote stations in Nederland, waaronder die van Arnhem.

Flexibiliteit bottleneck

Wanneer we kijken naar wat er is gerealiseerd kunnen we concluderen dat het een project is waar we trots op kunnen zijn. Wel heeft het proces van plan naar uitvoering heel lang geduurd. Een belangrijke reden daarvoor





was dat we door stapeling van ambities en verknoping van allerlei projecten zo'n complex verhaal hebben geschapen dat het heel lang heeft geduurd. Het blijkt geen lineair proces, maar een circulair proces: constant herijken en bijsturen. Een circulair proces in een lineaire planning zorgt volgens Dries van Heusden voor vertraging. Daarbij waren de ambities ook erg hoog. Hans Talle (gemeente Arnhem, projectmanager Arnhem Centraal) geeft aan dat dit mede ervoor heeft gezorgd dat het proces langer duurt. Na inleidende presentaties over het project in Arnhem, gaf Dries van Heusden een rondleiding door het in ontwikkeling zijnde station. Hier is duidelijk te zien dat het om een gecompliceerd ontwerp gaat. Hoge parkeergarages, een enorm 'dal' tussen de gebouwen en veel ronde vormen maken Arnhem Centraal tot een groots en uniek project.

Interactie-economie maakt knooppunten steeds relevanter

Knooppuntontwikkeling is nog steeds relevant. Niet alleen vanuit de 'Nederland Distributieland'-gedachte, maar ook vanuit een ander oogpunt bezien. Ontmoeting is in de economie erg belangrijk. Amsterdamse plannologen Erik Buursink en Jos Gadet schreven hierover in Trouw al in 2009. "De hernieuwde waarde van straten, pleinen en parken als plaats van uitwisseling hangt nauw samen met de opkomst van de creatieve kenniseconomie. Deze 'interactie-economie' is sterk op de stad en de stedelijke openbare ruimten gericht. Interacties en uitwisseling vinden steeds meer plaats in ontbijtcafés, loungeplekken, bibliotheken, musea, cafés, galerieën, winkelstraten, pleinen en parken." Het ultieme voorbeeld hiervan: Silicon Valley. Innovatie zoekt elkaar op, goede verbindingen en prettige ontmoetingsplekken (ook het credo van wijlen Steve Jobs) zijn hierbij van groot belang.

Buursink en Gadet wijzen op de *smartphone* en alle mogelijkheden om overal documenten uit de lucht te trekken. Een paradox. Een vaste werkplek is minder noodzakelijk, maar doordat iedereen uitzwermt is er juist ook meer behoefte aan fysieke contacten in de 'interactie economie'. Een hoge kwaliteit van de openbare ruimtes is een vereiste, levendige binnensteden met goede bereikbaarheid zoals die van Arnhem, voldoen hieraan, of gaan hier nog aan voldoen. De Vinexvisie van toen vertaalt zich door naar de benodigheden voor later. Arnhem Centraal gaat mee met de tijd en is binnen een paar jaar klaar voor de toekomst.

Interview **Henri Lenferink**


'De kracht van Vinex zit in de binnenstedelijke locaties'



Henri Lenferink is sinds 2003 burgemeester van Leiden. Daarvoor was hij politiek actief in Arnhem. Eerst als raadslid en van 1994 tot 2003 als wethouder Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting.

Hoe herinnert u zich de introductie van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening en de Vinex?

"De Vierde Nota introduceerde nieuwe ideeën, een nieuwe visie en hernieuwde aandacht voor de stad. In die tijd was de economische basis van Arnhem zwak. Hoewel het nooit een echte industriestad was, raakte het de industrie die er wel was kwijt. Met het vertrek van de industrie had de stad een probleem. Hoge werkloosheidsaantallen, problematischer wordende segregatie in de stad en een afnemende bevolking. Een stad die krimpt, dat zie je direct in het gemeentefonds. Tegelijkertijd was er een woningtekort. De hernieuwde aandacht voor de stad vanuit het Rijk, gepaard met de budgetten en sleutelprojecten, kwam de stadsbestuurders goed uit en werd dus met open armen ontvangen. Illustratief daarvoor is dat we eind jaren tachtig in de raad een motie aannamen met de strekking dat er wat gedaan moest worden aan het verloederde stationsgebied en dat daarbij gekeken moest worden of daarmee ook economische ontwikkeling gestimuleerd kon worden.



Snel daarop kwam de Vierde Nota met de focus op de ontwikkeling van stationsgebieden tot echte werklocaties. Dat idee kreeg natuurlijk snel aanhang in de raad van Arnhem. Zelf heb ik toen nog een motie ingediend om het aantal vierkante meters kantoren te maximeren. Als je het doet, moet je er het maximale uithalen, was mijn idee. Uiteindelijk werd Arnhem Centraal een sleutelproject.”

Het Rijk sloot voor de uitvoering van de Vinex een overeenkomst met het 'Knooppunt Arnhem-Nijmegen', later Stadsregio Arnhem-Nijmegen. Hoe was de regionale samenwerking, die eigenlijk van bovenaf werd opgelegd?

“Er was een enorm optimisme op dat moment. Er was heel veel ambitie om er samen iets van te maken. De stadsbestuurders van Arnhem en Nijmegen konden elkaar heel goed vinden. We hadden prachtige projecten met elkaar waar we ook echt in geloofden. Na de verkiezingen van 1998 kwam er een kink in de kabel, het nieuwe college van Nijmegen wilde de containerterminal bij overslaghaven Valburg niet meer realiseren. Toen is er een zekere

verwijdering ontstaan tussen beide steden. Nooit zo erg dat we niet meer samen konden werken, maar de ambities was er toen wel een beetje uit.”

Beide steden moesten ook woningen bouwen. Hoe keek u toen aan tegen de manier waarop het Rijk uitbreidingslocaties aanwees?

“Toen ik wethouder werd had ik mijn twijfels bij de grote aantallen woningen die gebouwd moesten worden. Er was een enorm aantallen-fetisjisme. We kregen allebei heel grote uitleglocaties toebedeeld. Wij de locatie van Schuytgraaf en Nijmegen de nog veel grotere Waalsprong. Zelf hadden we eerlijk gezegd niet zo snel aan Schuytgraaf gedacht als Vinex-locatie. Ik denk ook dat we het misschien wel anders opgelost hadden. Maar toen hij eenmaal was aangewezen hadden we er geen probleem mee. Iedereen ging met zo'n Vinex-locatie aan de slag, dus moesten wij dat ook maar doen. Maar ik heb er nooit zo'n enorm geloof in gehad. Ik had het gevoel dat binnenstedelijke gebieden veel meer potentie hadden.”


De hernieuwde aandacht voor de stad vanuit het Rijk kwam de stadsbestuurders goed uit en werd dus met open armen ontvangen.

“Toen het Rijk de locaties had aangegeven gebeurde er iets wat we eerder niet hadden meegemaakt, zeker niet in die mate. De particuliere wereld stortte zich massaal op het kopen van die gronden. Onze Vinex-locatie lag toen nog op het grondgebied van de gemeente Elst, een grenscorrectie moest nog plaatsvinden. Grondont-eigening of andere instrumenten konden we dus nog niet inzetten. En de grond opkopen was ook lastig. We konden eigenlijk niet opbieden tegen de particuliere ontwikkelaars. In hun businessmodel gingen zij uit van de totaalexplotatie van grondexploitatie en opstalexplotatie. De grondkosten moesten ergens in die totaalexplotatie terugverdiend worden. De gemeente kon die kosten alleen maar terugverdiene in de grondexploitatie. We hebben toen veel geruzied met ontwikkelaars over het verwerven van de gronden. We wilden een privaatrechtelijke positie innemen. We wilden zelf eigenaar van de grond zijn, vanuit het idee dat dat ons meer zeggenschap over de ontwikkeling gaf. Dat was de gangbare praktijk toen. Achteraf gezien denk ik dat we, na de eerste moeilijkheden, beter heel snel de keuze hadden moeten maken om er helemaal niet privaatrechtelijk in te gaan zitten. Dan waren we eerder aan het bouwen geweest. Later hebben we bij een andere locatie expliciet gekozen voor een publiekrechtelijke positie. Voor Nieuw Monnikenhuizen,

de locatie van het oude Vitessestadion, gaven we de ontwikkelaar een bestemmingsplan met een heleboel randvoorwaarden mee. Hij heeft binnen de randvoorwaarden een prachtige wijk gerealiseerd met hele mooie architectuur. Ik vind het een van de mooiste ontwikkelde woningbouwlocaties van de afgelopen jaren.”

U zei dat u meer geloof had in binnenstedelijke woningbouw, waarvoor de Vinex overigens ook doelen stelde. Hoe waren uw ervaringen daarmee?

“Door alle onderhandelingen over grond duurde de realisatie van woningen op uitleglocaties nog wel even. In de tussentijd gingen we kijken waar we binnenstedelijk woningen konden realiseren. We hadden immers een fors aantal te bouwen woningen opgelegd gekregen, waarvan een deel binnenstedelijk, en er was een groot woningtekort in de stad. In het begin kwamen we echter niet veel verder dan alle woonwijken afgrazen op grasveldjes waar we nog zouden kunnen bouwen, maar daar haalden we geen betekenisvolle aantallen mee. Na enige tijd kregen we door dat het anders moest, dat we moesten kijken naar herontwikkelingslocaties: fabrieken die niet meer werden gebruikt, schoollocaties die vrijkwamen, of woongebieden die rijp waren voor transformatie en waar je intensiever kon bouwen. Maar dit type ingrepen kwam pas later. En



toen we steeds beter inzicht kregen in de ontwikkelingspotentie in de stad, kreeg ik het gevoel dat het misschien wel beter zou zijn om meer in de stad zelf aan de slag te gaan dan te bouwen op de uitleglocatie. Maar ja, daar waren nu eenmaal wel contracten voor getekend, dus moesten we er aan blijven meewerken.

Hoe ging het in Arnhem met de ambities van de Vierde Nota en de Vinex op het gebied van mobiliteit en land-schapontwikkeling?

“Er zat een behoorlijke infrastructuur-opgave gekoppeld aan Schuytgraaf. De autoverbinding realiseren door de bestaande stad was een behoorlijke opgave. Daarnaast moest er voor de spoorverbinding een treinstation gerealiseerd worden. De financiering van de infrastructuur was dramatisch. Waren wij met de planvorming al zo ver dat het bestemmingsplan al bijna klaar was, dan was de financiering vanuit het Rijk nog niet rond.”

“Voor de ambities voor groen in en om de stad was het probleem dat er

geen vaandeldrager was om die te realiseren. Er was geen wethouder en geen directeur in de gemeente die zich opwierp als trekker van de groene ambities. Er is altijd wel iemand verantwoordelijk voor ‘rood’, maar voor ‘groen’? Uiteindelijk is er wel het een en ander gerealiseerd, het was immers logisch dat het gebied tussen de twee grote uitleglocaties van Arnhem en Nijmegen ingericht moest worden op recreatie. Maar het gebrek aan een vaandeldrager heeft er wel voor gezorgd dat het veel langer heeft geduurd.”

Als u kijkt naar de Arnhemse lessen, wat is in uw ogen de waarde geweest van de stedelijke oriëntatie die de Vierde Nota en de Vinex introduceerden?

“Het minst waardevol zijn in mijn ogen de uitleglocaties. Hoewel er een positieve kant aan zat, namelijk een hernieuwde belangstelling voor architectuur. Deze aandacht voor ruimtelijke kwaliteit kwam misschien niet door de Vinex, maar is wel gelijktijdig geweest. En in de uitleggebieden

De Vinex heeft ertoe bijgedragen dat we gingen inzien dat er binnenstedelijk enorm veel ontwikkelingspotentie is.

heeft die aandacht ertoe geleid dat sommige wijken echt iconen zijn geworden voor de nieuwe architectuur, zoals Nieuwland in Amersfoort en de wijken in Almere. Alle steden hebben daar wel wat van meegekregen.”

“De kracht van Vinex zit voor mij meer in de binnenstedelijke locaties en de impulsen van de sleutelprojecten als Arnhem Centraal. De Vinex heeft ertoe bijgedragen dat we gingen inzien dat er binnenstedelijk enorm veel ontwikkelingspotentie is. Tot die tijd dacht iedereen dat de stad ‘vol’ was, althans dat er geen grote aantallen woningen gerealiseerd zouden kunnen worden. Pas later kwam men erachter dat je veel meer met de stad kunt en er veel beter mee om kunt gaan.”

Wat merkt u in Leiden, de stad waar u nu burgemeester bent, van de invloed van de Vierde Nota?

“In Arnhem hadden we een enorm grote bouwopgave, in Leiden was die gering. De stad was aan alle kanten ingesloten. Veel directe invloed heeft de Vinex dan ook niet op de stad gehad. De hernieuwde aandacht voor de stad en daaruit voortkomend de aandacht voor herontwikkeling van de bestaande stad, is echter wel bepalend geweest. In de slijpstream van de Vierde Nota was er ook in ander beleid een sterke focus op de steden. De stadsvernieuwingsfondsen hadden die

focus al, maar voor de ISV-bijdragen werden steden echt uitgedaagd een visie op de stad te maken. Voor die tijd lag de nadruk op het repareren wat kapot was. In de ISV-periode ging het niet maar over herstel, maar over vernieuwing. Het ging om impulsen aan de kwaliteit en de economische vitaliteit van de stad. Dat is van grote waarde geweest. De stad heeft de afgelopen jaren een enorme focus op kenniseconomie gehad, met het Sciencepark als icoon. En dat loopt ontzettend goed. In het huidige economisch klimaat is er nog steeds groei van werkgelegenheid in onze stad. Daarnaast focust Leiden op cultuurhistorie. De stad heeft een heel mooie binnenstad en grote musea. Die combinatie proberen we beter te benutten. Kwaliteit is echt een van de sleutelwoorden voor Leiden geworden.”



2

A landscape photograph showing a green field in the foreground, a line of trees in the middle ground, and a house with a red roof in the background. The sky is filled with grey, overcast clouds. The overall scene is rural and peaceful.

Koers op kwaliteit

Op weg naar **duurzaamheid**

Het is prachtig wandelen of fietsen in de Gelderse Poort. Maar dat is niet de enige reden dat het gebied een toonbeeld is van een hoge ruimtelijke kwaliteit. In het dagelijks gebruik wordt dit begrip maar al te vaak ingeperkt tot 'beeldkwaliteit'. Ten onrechte. Een hoge ruimtelijke kwaliteit ontstaat bij een optimale integratie van belevingswaarde, toekomstwaarde en gebruikswaarde. Een gebied, ongeacht of het stedelijk of landelijk is, heeft een hoge ruimtelijke kwaliteit als het efficiënt is ingericht voor de aanwezigheid of geplande gebruiksvormen, als het lang mee kan gaan zonder nieuwe structurele en kostbare ingrepen, en als mensen zich ermee verbonden voelen. *Utilitas, firmitas* en *venustas* noemde de Romeinse bouwmeester Vitruvius dat eeuwen geleden.



Ten tijde van de Vierde Nota haalden de rijksplanologen deze definitie weer uit de mottenballen. Dat was nodig ook, want in de jaren daarvoor was de ruimtelijke ordening de blik op het resultaat wat kwijtgeraakt. De enorme bouwproductie van na de oorlog was achter de rug en het platteland was op grote schaal herverkaveld. Een nieuwe grote, nationale opgave was er niet. De stadsvernieuwing dwong planners tot bescheidenheid: stedenbouwkundige idealen maakten plaats voor het 'bouwen voor de buurt'. Er ontstond een onderhandelingsplanologie waarbij niet het fysieke resultaat telde, maar de vraag of het planproces zorgvuldig doorlopen was. Daar maakte de Vierde Nota een einde aan. Voor het eerst veroorloofden rijksplanologen zich uitspraken over de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving, dus niet alleen over de grote ruimtelijke structuren en concepten. Lokale plannen werden als 'voorbeeldplannen' naar voren geschoven. Symptomatisch is de dubbele doelstelling die Schiphol en de Rotterdamse haven meekregen: groeien en tegelijk de leefbaarheid verbeteren.

In het economische hoogtij rond de eeuwwisseling hoefde de groei niet meer gestimuleerd te worden, maar wel gereguleerd. De ruimtelijke ordening was daar onvoldoende toe in staat. Nieuwe bedrijventerreinen, glastuinbouwcomplexen en woonbuurten functioneerden wel, maar 'verrommelden' het landschapsbeeld. De gebruikswaarde was bij dit soort projecten relatief eenvoudig te organiseren. De toekomstwaarde was al wat minder eenduidig, gezien het overaanbod. Maar de belangrijkste lacune in de ruimtelijke kwaliteit zat in de belevingswaarde. Zo werd dat althans ervaren. Het meest zichtbare uitvloeisel daarvan was het rijksprogramma 'Mooi Nederland' (2009).

In dezelfde tijd groeiden ruimtelijk beleid en cultuurhistorisch beleid naar elkaar toe. De cultuurhistorie gaf een objectiveerbare basis voor de identiteit van een gebied, en daarmee ook voor de belevingswaarde. Het erfgoed bood houvast in een tijd van snelle veranderingen. Dat is ook zichtbaar in de Gelderse Poort, waar het Rijk via 'Mooi Nederland' heeft meebetaald aan de landschapsverfraaiing en -versterking. Behoud en herstel van historische landschapselementen dragen bij aan de gebiedsontwikkeling. Voorbeelden zijn gevlochten heggen op de erfgronden, natuurlijke rivierduinen in de meanders van de Waal en de kleiputten die de baksteenindustrie heeft achtergelaten.

Inmiddels breekt een periode aan waarin de groei stagneert. Een groot deel van Nederland krijgt structureel met krimp te maken. Het accent op ruimtelijke kwaliteit zal in die situatie alleen maar toenemen. Maar met een zwaar accent op de beeldkwaliteit en de gebiedsidentiteit zal de ruimtelijke ordening het niet redden. De krimp en de crisis brengen opgaven met zich mee over de gebruiks- en de toekomstwaarde van vrijkomende gebouwen en leeglopende buurten. De opkomst van kleinschalige ruimtelijke initiatieven maakt de ruimtelijke ontwikkeling persoonlijker en vraagt om een andere wijze van kwaliteitszorg. Daar bovenop komen de noodzakelijke energietransitie en het ontstaan van een *biobased* economie, die nieuwe dimensies geven aan de toekomstwaarde van de ruimtelijke ontwikkeling.





Succesfactoren die dertig jaar meegaan

Met een goed plan uit 1986 blijf je ook in 2013 nog prima uit de voeten te kunnen. In en om Nijmegen bekeek een groep professionals met eigen ogen wat er is terechtgekomen van plannen voortkomend uit het Vinex-beleid. Door mensen die vanaf het prille begin bij het denken over de toekomst van het rivierengebied betrokken waren, werden de deelnemers meegenomen in het verhaal van De Gelderse Poort, een inmiddels prachtig gebied waar je vanuit de Nijmeegse binnenstad zo naartoe fietst. Er is echter heel wat water door de Waal gestroomd voordat dit resultaat is behaald. Bijna dertig jaar geleden is een perspectief geschetst dat dankzij goede ambassadeurs, en profiterend van meekoppelende belangen een gebied heeft opgeleverd waarvan de deelnemers aan deze excursie volop genoten. Wat waren de ambities, wat is gerealiseerd en wat nemen we mee voor toekomstige ontwikkeling?



Wanneer we onderaan de winterdijk stilstaan en uitkijken over de prachtige afwisselende natuur vertelt Bart Peters over hoe het er hier in de jaren tachtig uitzag. Toen waren het voornamelijk maïsvelden, een saai agrarisch gebied zoals die er destijds zoveel waren. Een gebied zonder een helder toekomstperspectief. Het rivierenlandschap achter Nijmegen ziet er weer uit zoals het ooit door de natuur gemaakt is. Wilde runderen en paarden, bevers en ganzen bevolken een ruig gebied waar de rivier gewoon mag overstromen. En dit in samenhang met recreatie en landbouwbelangen.

Terwijl Peters vertelt vliegt er, heel symbolisch, een ooievaar over. Maar er passeren ook volop recreanten die deze mooie lentedag aangrijpen om eropuit te trekken. Het gebied fungeert nu als een van de uithangborden van Nijmegen. Het heeft betekenis gekregen voor de stad.

Terugkijken om vooruit te kijken

Naast tijd om daarvan te genieten was er ook ruimte voor kritische reflectie. Wat kunnen we hier van leren voor de toekomst? Want hier is iets tot stand gekomen terwijl op andere plekken in Nederland vergelijkbare plannen zijn vastgelopen. Zoals Dick Hamhuis, een van de mannen die aan de wieg van dit succesverhaal stond, het treffend verwoordde: "Kwaliteit is niet alleen te realiseren door het vast te leggen in een nota alleen."

Lodewijk van Nieuwenhuijze vertelt over de ontstaansgeschiedenis van wat in 1986 een vernieuwend idee was, natuurontwikkeling langs de rivier. Hij was een van de leden van het team dat met de integrale ontwikkelingsvisie voor het Rivierengebied 'Plan Ooievaar' de eerste Eo Wijers-prijsvraag won. Dit is achteraf gezien mede aanleiding geweest voor de invulling van de groene en blauwe koers in de Vinex. Groen hield in: 'ecologische kwaliteiten zijn maatgevend voor de ontwikkeling van een streek'. De blauwe koers: 'landbouw, recreatie, landschap- en water-beheer en andere functies moeten sterk met elkaar worden verweven.' In de Gelderse Poort is de integrale ontwikkeling en verwevenheid van verschillende functies tot uiting gekomen.



Hoe de uitgangspunten van 'Plan Ooievaar' uiteindelijk onderlegger werden voor het nationale beleid en uiteindelijk deze contouren nog steeds terug te vinden zijn in het project 'Ruimte voor de Rivier' is een verhaal vol toevalligheden. Zo werd minister Kroes een belangrijke ambassadeur van het gedachtegoed nadat ze werd geraakt door het verhaal achter 'Plan Ooievaar' tijdens een toevallige ontmoeting gedurende een lange vlucht in een vliegtuig.

Succesfactoren

Dick Hamhuis, een van de anderen in het team van rijksambtenaren dat 'Plan Ooievaar' maakte, is van mening dat er destijds wel erg veel debat en discussie tussen overheden was. "In het huis van Thorbecke was het heel druk in het trappenhuis, maar niemand kwam dat huis uit." reflecteert hij nu. Maar nadat de Ooijpolder als pilot was aangewezen, is het gelukkig niet vastgelopen in het Haagse circuit, zoals het helaas veel andere ideeën uit





die tijd wel is vergaan. In de pilot Ooijpolder kwamen natuur- en landbouwbelangen bij elkaar. Later kwam daar ook nog waterveiligheid bij. Die optelsom maakte dat de urgentie echt een drijfveer was voor de uitvoering van de plannen. Hoe dit later is opgepakt is volgens Hamhuis echter nooit echt gepland. Ook het aanhaken van andere *stakeholders* was een belangrijke factor. Met name het economische belang.

1986 is actueel!

Marjoke Hoeve (Twynstra Gudde) concludeerde dat vier belangrijke aspecten uit 'Plan Ooievaar' ook nu weer actueel zijn. Flexibiliteit in plannen is een must, niet uitgaan van een eindbeeld maar van een gedachtegoed (het is nooit 'af') en verbreding van eigenaarschap met het creëren van maatschappelijk draagvlak. Deze punten passeren ook nu weer de revue. 1985 is nog (of wéér) actualiteit!

Interview **Dick Hamhuis**

'Meerdere maatschappelijke doelen tegelijk, levert ruimtelijke kwaliteit'



Dick Hamhuis is adviseur bij de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. Hij werkte eerder voor Staatsbosbeheer, was in 1985 met zijn team winnaar van de eerste Eo Wijers-prijsvraag met het 'Plan Ooievaar', richtte in 1990 samen met anderen bureau H+N+S Landschapsarchitecten op en werkte daarna enige tijd bij de Provincie Gelderland.

Van 'Plan Ooievaar' wordt gezegd dat het een belangrijke invloed heeft gehad op een deel van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening. Wat was het plan?

“Plan Ooievaar’ was een plan van een groep van vier landschapsarchitecten werkzaam bij Staatsbosbeheer – Dirk Sijmons, Lodewijk van Nieuwenhuize, Willem Overmars en ikzelf – aangevuld met rivierkundige Dick de Bruin en ecooloog Frans Vera. Het was onze inzending voor de eerste Eo Wijers-prijsvraag met als thema ‘Nederland rivierenland’, die had als vertrekpunt de zoektocht naar een nieuwe identiteit voor landschappen waarvan de cultuurhistorische logica sinds de oorlog in rap tempo aan het verdwijnen was. Zo was in het rivierengebied in Midden-Nederland de hele zone tussen de bandijken, het buitendijks gebied, verworden tot een versnipperd en ontoegankelijk niemandsland. Nederland was enorm aan het bouwen toen en er was veel ontgrondings-activiteit voor de productie van bouw-

materialen en ophoogzand. Met de concessies en vergunningen die voor allerlei losse locaties werden afgegeven leidde dit tot een soort gatenkaas in het hele rivierengebied.

Tegelijkertijd was er sprake van intensivering van de landbouw. En er ging een enorme ruilverkavelingsmachine door het rivierengebied. De ruimtedruk werd opgevoerd en ook in het uiterwaardengebied werd steeds intensiever geboerd, tot maïsteelt aan toe.”

“Met het multidisciplinaire team wilden we wat aan deze versnippering doen. We ontwikkelden een concept dat geen tegenkracht bood aan de toenmalige praktijken, maar deze juist slimmer organiseerde. In ons concept zetten we namelijk de ontgrondingspraktijk in om ecologische uiterwaardemilieus te creëren waarmee meer ruimte werd gerealiseerd voor de rivierdynamiek. Ontgronders konden boeren uitkopen. En in de komgebieden aan de andere kant van de bandijk zetten we in op beter gereguleerde productieomstandigheden voor landbouw. Het gebied ertussen – de stroomruggen en de oeverwallen waar

van oudsher de dorpen lagen met de kleinschalige verweven cultuurlandschappen met boomgaarden en zo – zou in onze ogen vanzelf wel reageren op de ontwikkeling van de twee polen: een interessant rivier- en natuursysteem aan de ene kant en een goed ingericht intensief landbouwgebied aan de andere kant. Met dit concept gaven we een nieuwe invulling aan de oude indeling van het rivierengebied met uiterwaarden, stroomruggen en komgebieden en gaven we elk weer een nieuw soort identiteit. Eigenlijk een heel simpel verhaal.”

Hoe heeft dit concept doorgewerkt in de Vierde Nota?

“Bij het uitschrijven van de Eo Wijersprijsvraag werd al gezegd dat de ideeën uit de prijsvraag mogelijkwijs een rol zouden kunnen spelen in de Vierde Nota. In de Vierde Nota werd het motto ‘Nederland Waterland’ geïntroduceerd. Het zette in op een integrale benadering van wateropgaven en er waren ook werkelijk allerlei integrale deeltwerkingen in opgenomen. Tegelijkertijd denk ik ook dat het

Met ‘Plan Ooievaar’ boden we geen tegenkracht, maar zetten we in op het slimmer organiseren van bestaande praktijken.

Het ging heel ver toen, we kregen zelfs spreekverboden opgelegd.

hele gedachtegoed van 'Plan Ooievaar' in de Vierde Nota is gebruikt om een offensieve benadering centraal te zetten. Het plan was een behoorlijke omslag in het denken. Lag de focus voorheen op natuurbescherming en het handhaven van bestaande dingen tegen de verdrukking in, 'Plan Ooievaar' was het eerste verhaal dat, redelijk offensief, ontwikkelingsgericht was. Als je nieuwe condities kunt creëren, ontstaat er vanzelf een nieuwe natuur. Die lijn zie je ook breder in de Vierde Nota terug."

Wat kunt u nu, 25 tot 30 jaar later, zeggen over wat ervan is terechtgekomen?

"Uiteindelijk is er veel van de integrale aanpak van het rivierengebied terechtgekomen, maar dat heeft lang geduurd. We hebben er al met al zo'n vijf à tien jaar over gedaan om diverse partijen te overtuigen van de kracht van het concept. De ontgronders waren al snel enthousiast. Alleen kregen zij nul op het rekest als zij voor een nieuw soort vergunning aanklopten bij de provincie. Het planologisch beleid was nog helemaal niet aangepast op dit soort woeste ideeën. In de natuurbescher-

mingswereld was de omslag in het denken een strijdpunt. Er was grote angst om de bestaande natuursnipers op te geven voor eerst ontgronding en dan ontwikkeling van nieuwe natuur. Geen oude schoenen weggooien voor je nieuwe hebt. En tot onze verbazing kregen we ook veel tegenwerking vanuit ons eigen ministerie van Landbouw. Toenmalig minister Braks beschouwde onze plannen als nieuwlichterij en benadrukte vooral dat de uiterwaarden als landbouwgebied belangrijk waren. Het ging heel ver toen, we kregen zelfs spreekverboden opgelegd. Dat was ongeveer het moment dat we ontslag hebben genomen."

"Een doorbraak kwam er met de ontmoeting tussen de rivierkundige in het team, Dick de Bruin, en Neelie Kroes, toenmalig minister van Verkeer en Waterstaat. Als onderdeel van ontwikkelingssamenwerking adviseerde hij op dat moment de Indiase overheid over de Ganges. Kroes kwam rond 1988 op bezoek en ze raakten in gesprek. Ze werd zo enthousiast dat ze besloot zich in te zetten voor dit plan. Zij was immers verantwoordelijk voor de nationale waterhuishouding. Met veel gevoel voor publiciteit

verkondigde ze niet veel later in haar speech voor een groot internationaal congres in Amsterdam: 'Ik ga de dijken doorsteken'. Ze bedoelde natuurlijk de zomerdijken en niet de banddijken, maar het was een item waar het achtuurjournaal die dag mee opende. En toen ging er iets lopen."

"Wat vervolgens meehielp was dat het Wereld Natuurfonds zich met Stichting Ark ging mengen in de discussie over natuurontwikkeling in Nederland. Dat deden ze heel slim. Na het vertrek van een ontgronder of landbouwer gaven zij gedurende vijf jaar vorm aan het overgangsbeheer naar natuur. Ze kochten geen gebieden op om als de volgende natuurbeheerder aan de gang te gaan, maar boden puur een tijdelijke dienst aan waar vervolgens een reguliere beheerder op door kon gaan. Met tijdelijk beheer sorteerden ze voor op de gewenste situatie. In de loop van de jaren negentig verreezen hiervan de eerste voorbeeldprojecten. Willem Overmars heeft hier veel aan gedaan."

"Het hoogwater van 1993 en 1995 bracht verder schot in de zaak. Daarmee ontstond echt een omslag in het denken en werd breed overgestapt van het denken in dijkverzwaring en dijkverhoging naar het concept van het ruimte geven aan rivierdynamiek. Hier vloeiende uiteindelijk in 2006 het beleidsprogramma 'Ruimte voor de rivier' uit voort."

Met 'Plan Ooievaar' zetten jullie stevig in op de versterking van identiteit en ruimtelijke kwaliteit. Hoe ziet u dat dit verder vorm heeft gekregen in de Vierde Nota en de uitvoering daarvan?

"In de tijd voor de Vierde Nota was er veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en de drie waarden ontleend aan Vitruvius: belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. Ik zie de introductie van integraliteit in plannen, en dan met name de integratie van doelstellingen echt als kenmerk van die tijd. Dat heeft in mijn ogen een grote bijdrage aan ruimtelijke kwaliteit geleverd."

"Wij deden dat met 'Plan Ooievaar'. Maar ook in de Vierde Nota kwam die integraliteit op meerdere vlakken terug, mede door de gebiedsgerichte benadering van de nota. Zoals bij de *mainports* Schiphol en Rotterdam. En je ziet het in enkele andere uitwerkingen van de Vierde Nota. In combinatie met het Nationaal Milieubeleidsplan werden voor het eerst milieukwaliteitsdoelen gekoppeld aan ruimtelijke planning in het ROM-gebiedenbeleid. In het natuurbeleidsplan van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, werd met de Ecologische Hoofdstructuur de verwevingsgedachte 'natuur en landbouw' verlaten. En in het latere 'Ruimte voor de Rivier'-verhaal stelde het Rijk een harde taakstelling voor wat betreft de capaciteit van de rivierafvoer, en de beschikbare

middelen om tijdig aan die taakstelling te voldoen maar gaf het verder ruimte aan regionale invulling en koppeling aan regionale ambities om zo ruimtelijke kwaliteit te realiseren.”

“Tegelijkertijd is ook juist in die sectorale en gebiedsgerichte uitwerkingen de integraliteit verloren gegaan. Voor het landelijk gebied werd in de Vinex met het uitzetten van vier koersen gepoogd grip te krijgen op het tempo en de aard van landschapsveranderingen, maar dat is in mijn ogen jammerlijk mislukt. In de koersbepaling was voor heel Nederland aangegeven waar het accent zou moeten liggen. Bij geel lag die op landbouw, bij groen op natuurontwikkeling, bij blauw op recreatie en de bruine koers was gemengd van aard. Heel Nederland was ingekleurd en voor elke koers waren mengformules beschreven die eigenlijk helemaal nergens op sloegen. Het was oud denken, op basis van primaten. Hetzelfde geldt eigenlijk voor de ‘Blauwe pijl’ die onder het motto Nederland Waterland in de Vierde Nota was gedefinieerd. Deze pijl was geprojecteerd op westelijk Nederland. Van Zeeland, via het Groene

Hart tot aan Friesland. Het moest een natte natuurzone worden met toeristisch recreatieve kwaliteit. Ik vind het moeilijk te herleiden wat daar nu van gerealiseerd is.”

“Tot slot werd er in de Vierde Nota en de Vinex wel gesproken van de wisselwerking tussen verstedelijking en mobiliteit, maar moet er in mijn ogen nog begonnen worden met het daadwerkelijk integreren van de doelstellingen op dit terrein.”

De Vinex zette toch expliciet in op de verbinding van verstedelijking en mobiliteit?

“Dat wel, maar achter elke bouwlocatie zijn we nieuw asfalt gaan aandragen. Natuurlijk, er zijn ook stations als Ypenburg gerealiseerd, maar ik vind dat het mobiliteitsbeleid de afgelopen jaren niet goed heeft ingespeeld op de verstedelijking die uit de Vinex voortvloeide. Veel congestieproblemen hangen samen met het niet goed op elkaar afstemmen van locatiekeuzes, aard van de bouwopgave en mobiliteit. De enige echte poging die in de Vierde

Sectorale en gebiedsgerichte uitwerkingen van de Vierde Nota hebben veel ruimtelijke kwaliteit opgeleverd, maar dat is geen wetmatigheid.

We moeten opnieuw nadenken over het functioneren van de stedelijke regio en over de wisselwerking tussen mobiliteit en stad.

Nota is gedaan, is het ABC-locatie-beleid voor kantoren. Maar dat is stukgelopen op politieke dispuuten en er is toegegeven aan het verzet van gemeenten en projectontwikkelaars om alleen maar kantoren te bouwen in de stationsomgeving. Hierdoor zijn corridorlandschappen ontstaan: snelwegen, dichtgesmeerd met verschrikkelijke bedrijventerreinen gemengd met kantoren, alleen bereikbaar met auto of vrachtwagen.”

Wat voor kansen ziet u nog voor de integratie van verstedelijking en mobiliteit?

“Ik denk dat we nu begrijpen dat, als er nog nieuwe bouwopgaven komen, we moeten kijken naar leegstaande vierkante meters en transformatie in de stad in plaats van de volgende nieuwe uitleglocaties te zoeken. Nu staat alles nog in het teken van de economische crisis. Over twee, drie jaar zullen we het weer hebben over zo’n 700.000 woningen erbij in de Randstad – al zal dat meer voor eenpersoonshuishoudens zijn dan voor gezinnen. Bij die bouwopgaven moet opnieuw nagedacht worden over het functioneren

van de stedelijke regio en over de wisselwerking tussen mobiliteit en stad. Ik denk dat nieuwe ontwikkelingen een veel gedifferentieerder beeld opleveren van allerlei hubs en sub-hubs rond multi-modale knopen die zijn voorzien van nieuwe arrangementen van voorzieningen. Ik heb het over de regionale stad en zie twee beelden voor ogen. Als eerste Stedenbaan van Joost Schrijnen. Een visie waarbij langs de Stedenbaan, een OV-bundel, elke halte zijn eigen profiel heeft. En daar zitten ook nieuwe haltes tussen. Het is aan de aanliggende gemeenten om onderling afspraken te maken over differentiatie van deze mobiliteitsknopen. Daarnaast zie ik de beelden van Yttje Feddes voor me. Het gaat niet alleen om stedelijke knopen, maar ook over haltes in een groen-blauwe context met een recreatieve functie. Bijvoorbeeld een halte in het buitengebied als startpunt van een wandel- of kanotocht.”

“Het klinkt misschien wat statisch, knopen. Ik zie ze als condensatiepunten van verschillende dynamieken en stromen en ik denk dat ze daarmee een belangrijke drager kunnen zijn van ruimtelijke kwaliteit.”

Intermezzo

Het beeld van de Vinex

Leedvermaak en *guilty pleasure*

Vraag een Nederlander waaraan hij denkt bij de term Vinex en de meningen vliegen in het rond. Vinex is een begrip. Het is een van de weinige beleidstermen die volledig ingeburgerd is geraakt in onze taal. Maar stemt het beeld dat Vinex bij mensen oproept wel overeen met de werkelijke inhoud ervan? De Nederlander associeert Vinex immers graag met langgerekte series rijtjeshuizen, met allemaal net een ander – maar eigenlijk toch wel heel erg hetzelfde – tuinhuisje in de achtertuin. Dit beeld raakt de waarheid, maar het is zeker niet volledig.

Vinex staat niet gelijk aan een nieuwbouwwijk. Het omvat veel meer. Vinex is een beleidsnota die in essentie de compacte stad propageerde. De nota leefde grote dromen na; het open houden van het groene buitengebied, het beperken van de mobiliteit en het hoog houden van de leefbaarheid in de steden. Hierbij hoorde een visie op hoe de grote en groeiende woningvraag opgevangen kon worden. Ruim één derde van de woningvraag moest binnenstedelijk opgevangen worden, de rest zou worden voorzien in uitleglocaties aan de rand van de bestaande stad. Al snel nadat het Vinex-beleid werd omgezet in gebouwde realiteit klonken er kritische geluiden, waarbij eigenlijk enkel aandacht was voor de uitleglocaties. De overige aspecten van de Vinexnota waren enkel nog een fluisterend achtergrondgeluid. De toon was gezet. Het gaat er niet om wat Vinex werkelijk is, het gaat erom wat de Nederlander denkt dat Vinex is. Beeldvorming is immers bepalender dan de werkelijkheid. Dus: Vinex is een nieuwbouwwijk aan de rand van de stad.

Door de jaren heen blijkt de Vinexwijk een bron van vermaak. In boeken, films en tentoonstellingen vormt de nieuwbouwwijk veelvuldig het onderwerp of het decor van verhalen. **Tot in tweeduizendvijftien** (1988) was de allereerste publicatie die aan Vinex werd gewijd. Deze journalistieke

weergave van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening had een sterk informatief karakter en richtte zich op het communiceren van de wensen, doelen en verwachtingen van het Vinex-beleid. Het boek staat vol met de dromen en gewenste veranderingen van de nieuwe nota: Vinex staat gelijk aan vernieuwing in de ruimtelijke ordening, met aandacht voor nieuwe manieren van samenwerken tussen overheid en markt, maar ook met een grote rol voor de economische en mobiliteitsontwikkelingen. De Vierde Nota moet Nederland klaar maken voor de 21e eeuw. Vinex is hier synoniem voor brede en integrale planvorming. In de boeken die volgen is daar nog nauwelijks sprake van.



Grofweg tien jaar na de start van het Vinextijdperk maakten NRC Handelsblad en het Rijksmuseum een fototentoonstelling en een publicatie over de inmiddels ingeburgerde Vinexwijk: **Villa Vinex** (2001). Het boek volgt zes koppels voor, tijdens en na hun verhuizing naar Leidsche Rijn. Elk stel gaat in een ander woningtype wonen: Villa Acilia, Belforte, Caletta, Dolcè, Espèria en Firenze. Voor elk wat wils. Althans aan de buitenzijde. Want hoe uniek elk koppel en elke woning ook is, de overeenkomsten zijn eveneens legio. Op één stel na koos iedereen vanwege pragmatische redenen voor Leidsche Rijn. Dit stuk Utrecht had nog enigszins betaalbare woningen en – niet onbelangrijk – überhaupt aanbod. Kortom, Vinex was *the best of the rest*. De woningmarkt was verzadigder dan verzadigd. Een andere overeenkomst tussen de nieuwe bewoners is de tweede auto. Daarmee legt het boek meteen een gedeelde frustratie bloot. Zonder auto kan je als bewoner van Leidsche Rijn geen kant uit. Een tweede auto is hier een levensbehoefte. En dat wringt bij de bewoners, want in de wijk is slechts gerekend op 1,2 auto per woning. “Die man op de hoek, met die *carport*, zette steeds zijn auto voor ons huis neer. Ik wil dat niet meer hebben. Het is mijn parkeerplaats,



alsof hij dat niet weet. Hij zegt: ja maar ik heb twee auto's. Pfff. Wij hebben óók twee auto's. Nu zet hij hem naast zijn carport, daar was nog een klein stukje grond." Ondanks deze kleine ergernissen laten de jonge wijkbewoners zich voornamelijk positief uit over de wijk. Ze prijzen de ruime tuin en de verbondenheid die ontstaat doordat iedereen in hetzelfde nieuwbouwschuitje zit. Kritische geluiden komen hier van de professional. Tracy Metz benoemt de twee hoofdoorzaken van de ontevredenheid over de Vinexwijken: de eenvormigheid - die onvermijdelijk is wanneer wijken van duizenden woningen in een paar jaar uit de grond gestampt worden – en de gebroken belofte van de Vinexwijk. Wat een verlengstuk van de stad moest worden, is gewoon een buitenwijk zoals zoveel andere.



De publicatie **Via Vinex** (2006) geeft een tussenstand van de Vinexwijken in Nederland aan de hand van een fotografisch overzicht van straatbeelden. Ogenscheinlijk toont het boek de grote uiterlijke verscheidenheid van de vele Vinexwijken die Nederland inmiddels telt. Maar na het bekijken van enkele tientallen foto's wordt duidelijk dat de seriematige uiterlijke diversiteit eigen-

lijk niet meer dan een krampachtige poging is om de eenvormigheid te verbloemen. Want zo bij elkaar wordt pijnlijk duidelijk dat de wijken toch wel erg veel op elkaar lijken. Allemaal kennen ze een opdringerige diversiteit aan rijtjes met dezelfde 'unieke' woningen, geparkeerde auto's en lege en kale straten met kleine gras- en boomspruitjes. En de tekstuele bijdrage van Vinex-bewoner Tim Donker doet een extra duit in het zakje. Want als Tim beschrijft waarom hij als hoogopgeleide dertiger in een Vinexwijk woont, komt dit over als een felle verdediging in plaats van een pleidooi doordrenkt van liefde. "Waarom ik hier wil wonen? Allereerst omdat een mens toch ergens moet wonen. [...] Ik woon in een huis met een keuken en drie slaapkamers en een badkamer. Een huis waar ik eet en slaap, schrijf en lees en naar muziek luister. Een huis waar ik naar de televisie kijk en gesprekken voer met mijn vrouw. Een huis waar ik liefheb. Een huis waar ik, kortom, leef. De plek waar dat huis staat voegt niks toe en doet niets af aan wat zich binnen afspeelt." Geen overtuigende Vinex-liefdesverklaring dus, maar een koele, zakelijke verstandshouding.

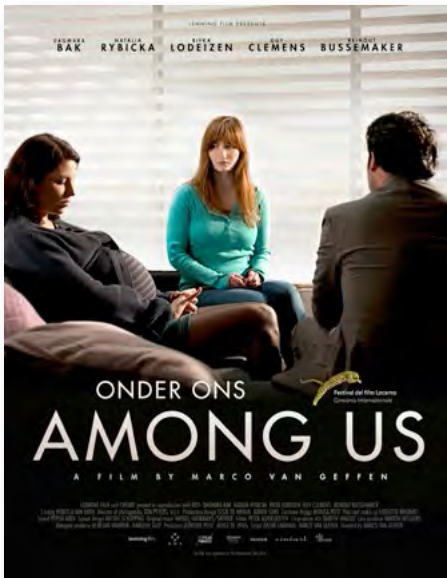
In de boeken *Vinexvrouwen* (2010) en *Méér Vinexvrouwen* (2012) is wel degelijk sprake van hartstocht voor de Vinexwijk, maar enkel in negatieve zin. Hoofdpersoon en schrijfster Naima El Bezaz doet nauwgezet uit de doeken hoe zij haar leven in een niet nader bekendgemaakte Vinexwijk ervaart. "Wat zijn Vinexwijken eigenlijk? Het zijn woonplekken met fantasieloze, razendsnel gebouwde huizen die gemaakt lijken van karton. Als de buurman tien deuren verderop boort, is het net alsof de tandarts met mijn verstandskies bezig is." Niet alleen het uiterlijk van de wijk staat Naima tegen. Ze heeft ook het gevoel dat de wijk bepaalt hoe ze leeft, wie ze wordt, wat voor mens ze is. "In deze wijk komen mensen elkaar enkel tegen in het winkelcentrum. Ik glimlachte eerst naar iedereen, maar kreeg alleen wantrouwende blikken terug. Dat doe ik dus nu ook niet meer. Pas geleden lachte een oude man me toe en ik dacht meteen dat hij zin had in iets onfatsoenlijks." De wijk is in deze boeken veel meer dan alleen het decor voor de gebeurtenissen in het leven van de hoofdpersoon. Naima schrijft haar wijk ook de oorzaak toe van depressies, wanhoop, troosteloze vrouwen, niet ingeloste ambities, psychoses en wat al niet meer aan menselijke ellende. Logisch dat deze Vinexvrouwen met zelfmedicatie aan de slag gaan. "Ik slik Seroxat en die vrouw daar ook. In onze wijk zijn er een heleboel vrouwen aan de antidepressiva. Anders is het toch niet vol te houden? [...]Ik woon vier huizen bij je vandaan.

Als je straks langskomt, geef ik je een pilletje.[...] Want we hebben hier in onze wijk een heuse medicijnenruilhandel." Ook de saaiheid van de wijk en de keurige schijn van de bewoners is dodelijk en zorgt dat mensen een ongekende drang naar spanning krijgen. De ontdekking van een hennepkwekerij in de buurt is voor Naima dan ook een zegen. Eindelijk gebeurt er iets! Maar de teleurstelling is des te groter als de 'keurige' burenhierover klagen. Gelukkig heeft ze een zwerver in haar Vinexwijk ontdekt. Ze fleurt helemaal op. "Als onze wijk een zwerver heeft, dan wordt het



hier misschien een echte stad. Je weet wel, spannend en zo." Geheel in haar nopjes gaat ze de zwerver opzoeken in het winkelcentrum. Maar bij haar tweede bezoekje aan de man, raakt de zwerver in paniek. Hij kwam tenslotte naar deze wijk voor de rust. Het gebrek aan spanning is ook de oorzaak voor de grote aantallen echtscheidingen. Een heel hoofdstuk is gewijd aan deze Vinexscheidingen, die volgens Naima gelegen zijn in het leven dat een Vinexwijk je oplegt. "Luister, zei ik. Er gebeurt niets in deze wijk, dus zoeken deze mensen spanning. En dat vinden ze bij de buurman of buurvrouw. Voor ze het beseffen, liggen ze bij elkaar in bed. Maar zodra die mensen gescheiden zijn en in een nieuwe relatie zijn terechtgekomen, wordt dat na verloop van tijd ook weer saai en gaan ze weer vreemd met iemand anders. Gebrek aan creativiteit noem ik dat. Dus de enige vloek die op onze buurt rust, is die van sleur en de monotone huizenbouw die mensen hier gek maakt van verveling." De Vinexwijk heeft niets overgehouden van de goede bedoelingen en grote dromen, het is enkel verveling en wanhoop wat rest.

Na de boeken volgen de films. Ook hier is de Vinexwijk een welkom decor. Regisseur Marco van Geffen werkt zelfs aan een gehele Vinextrilogie met als ondertitel **Het drama van het gelukkige gezin**.



Het eerste deel, **Onder Ons** (2011), gaat over de Poolse Ewa die als au pair intrekt bij een jonge familie in een Vinexwijk. Naarmate de film vordert, raakt Ewa verstrikt in een innerlijke worsteling en kan het gastgezin steeds moeilijker omgaan met haar gedrag. Parallel aan deze verhaallijn ontpopt zich een serieverkrachter in de wijk. De film toont de gebeurtenissen vanuit drie gezichtspunten; vanuit Ewa, vanuit Aga, een bevriende au pair uit de buurt, en door de ogen van de gastouders. De rode draad door deze gezichtsvelden is de Vinexwijk als toneel. De lege, kale straten en oneindige herhalingen van dezelfde

huizen komen in elk gezichtspunt terug en rijgen de bevindingen aan-een. De wijk ademt verveling en saaiheid. Alles gebeurt binnen, achter de voordeuren. De filmbeelden tonen nooit mensen op straat, maar wel stenen. Iemand schreeuwt "Ik verveel me zo!" wat luid weergalmt tegen de gevels. De film maakt nauwelijks dingen expliciet, maar bevat des te meer suggesties, waardoor de indruk ontstaat dat de serieverkrachter tot zijn daden gedreven werd uit frustratie met de wijk. De film laat de droom van de Vinexwijk als het perfecte plaatje voor het Nederlandse gezin keihard uit elkaar spatten. Geluk is niet maakbaar.

In het overzicht van boeken en films valt op dat de belofte van de Vinex door de jaren heen verdampt en plaats maakt voor een decor van saaiheid, kilheid en uniformiteit en zelfs doorgroeit tot een ziekteverwekkend fenomeen. Maar juist die belofte is een belangrijk iets, want belofte maakt schuld. Daarom is de Vinexwijk ook zo vaak het pisaaltje. Want hier gaan opgeklopte verwachtingen wringen met de realiteit. De Vinexwijk staat voor het leedvermaak van de gebroken belofte en is tegelijk ook de *guilty pleasure** van de woningmarkt. Kortom, Vinex is een gouden vermaaks-industrie.

Literatuur:

- *Tot in tweeduizendvijftien*, Den Haag: SDU uitgevers (1988)
- *Via Vinex*, Matthijs van 't Hoff; Rotterdam: Episode (2006)
- *Villa Vinex*, Bart Sorgedragers, Tracy Metz, Irene Cieraad; Amsterdam: De Verbeelding (2001)
- *Vinexvrouwen*, Naima El Bezaz, Amsterdam: Querido (2010)
- *Méér Vinexvrouwen*, Naima El Bezaz, Amsterdam: Querido (2012)
- *Vinex! Een morfologische verkenning*, Han Lörzing, Rotterdam: NAI Uitgevers (2006)
- *Vinex Atlas*, Jeroen Mensink, Jelte Boeijenga, Rotterdam: 010 publishers (2008)

Films:

- *Onder Ons*, Marco van Geffen, (2011)
- *In Jouw Naam*, Marco van Geffen, (2014)

* Een 'guilty pleasure' is iets waar iemand stiekem plezier aan beleeft, terwijl hij zich hier tegelijkertijd voor schaamt. Dit vanwege het gevoel dat het iets betreft wat beneden iemands stand is of niet van goede smaak getuigt.



3

Internationalisering

Concurrentiekracht uitbreiden

De Vierde Nota introduceerde de economische concurrentiekracht in het palet van planologische doelen. Het was een gouden greep; in een periode van economische laagconjunctuur en met het wegvallen van de Europese binnengrenzen voor de deur zat Nederland hierop te wachten. Het ruimtelijke beleid had ook werkelijk iets bij te dragen aan het economische herstel. Ruimtelijke barrières verhinderden tot dan de groei van de beide *mainports*, zoals Schiphol en de haven van Rotterdam sinds de Vierde Nota genoemd worden. Stadscentra zaten op slot en maakten hun potentie als groeimotor niet waar.





De glorende Europese markt bepaalde het economische ontwikkelingsperspectief van de Vierde Nota. Voor het eerst kreeg de ruimtelijke ordening een internationale oriëntatie: de positie in het internationale krachtenveld bepaalde de ruimtelijk-economische prioriteiten. Nederland was Distributieland, Stedenland en Waterland. Toen een jaar later de Berlijnse Muur viel, kreeg het gedachtegoed een nieuwe impuls. Niet alleen zou de markt in het West-Europese achterland groeien, maar het bedrijfsleven zou in de toekomst ook handelsrelaties kunnen opbouwen met de landen uit het Oostblok. Onder meer de Rotterdamse haven kon daar voluit van profiteren. De Tweede Maasvlakte vloeyde logisch voort uit de positie als distributieland. Het nieuwe land in de Noordzee zou Rotterdam in staat stellen om grotere schepen te ontvangen en de overslag van containers efficiënter af te handelen.

De Tweede Maasvlakte en andere projecten rondom de *mainports* hadden veel voeten in de aarde. Op lokale schaal gold hetzelfde voor projecten in stedelijke centra die Nederland aantrekkelijker moesten maken voor de snelgroeijende zakelijke dienstverlening. Want de projecten hadden een grote invloed op de dagelijkse leefomgeving van miljoenen Nederlanders

en de kwaliteit van natuur en milieu. En ook die hadden de aandacht van de ruimtelijke planners. Het vergde veel overleg en onderzoek voordat deze belangen met elkaar in overeenstemming waren gebracht, en tegenstanders hadden volop mogelijkheden om te procederen en zo in elk geval uitstel af te dwingen. De ruimtelijke ordening kreeg zo alsnog de reputatie van hindermacht boven ontwikkelkracht, een draai die in het perspectief van de jaren tachtig op zijn minst ironisch genoemd mag worden.

Sinds de Vierde Nota is het versterken van de internationale concurrentiepositie een vaste waarde in de ruimtelijke ordening. Het begrip is wel aanzienlijk verbreed. Het gaat niet meer alleen om de distributiesector en de zakelijke dienstverlening, en ook niet alleen over de bereikbaarheid en de bedrijfslocaties. Tien topsectoren bepalen op dit moment het ruimtelijk-economisch beleid van het Rijk, waaronder *agri & food*, *life sciences & health* en de creatieve industrie. De *mainports* hebben gezelschap gekregen van *greenports* en *brainports*, regio's profileren zich als *Food Valley*, *Seed Valley* of *Energy Valley*. Kennis en innovatiekracht zijn de rode draden, de kwaliteiten waarmee de Noordwest-Europese economie zich op het wereldwijde speelveld kan onderscheiden. Innovaties zijn veelal verbonden aan een duurzame toekomst en hebben soms een duidelijke ruimtelijke dimensie: wereldvoedselvoorziening, '*green cities*', deltatechnologie.

Een kenniseconomie concurreert niet alleen op handel en internationale bedrijven, maar ook op het werven van gespecialiseerde kenniswerkers. Zo zijn bijvoorbeeld het cultuuraanbod, de woningmarkt en de landschapskwaliteit onderdeel geworden van de internationale concurrentiekracht. Op de Tweede Maasvlakte is dat allemaal niet of onderhuids aanwezig. De overslag is verregaand geautomatiseerd, de logistieke ketens zijn geavanceerd en de aanleg was een staaltje ingenieurskunst van de eerste orde. Maar de Maasvlakte herinnert ons er ook aan dat Nederland een handelsnatie is en blijft, alle economische structuurveranderingen ten spijt.



Maasvlakte 2: voorbeeld van succesvolle planvorming of baken van oude economie?

Sinds 22 mei 2013 is de Rotterdamse haven, de grootste haven van Europa en vijfde van de wereld, officieel uitgebreid met de Maasvlakte 2. De plannen voor dit nieuwe stuk land (2000 hectare) ten westen van de bestaande haven stammen uit de tijd van de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. Vijfentwintig jaar na dato is dit een mooie gelegenheid om terug te kijken op het resultaat van de planvorming. Maar ook om vooruit te kijken: hoe toekomstbestendig is de Tweede Maasvlakte? Platform31 organiseerde een excursie.



Maasvlakte 2 is de meest recente uitbreiding van de Rotterdamse haven, uitgevoerd in opdracht van het Havenbedrijf. De uitbreiding beslaat 2.000 hectare. Daarvan is ongeveer de helft water en de helft bedrijvengebied, met name containeroverslag (600 hectare) en distributie (300 hectare). De rest is nodig voor onder meer infrastructuur en zeekering. De oplevering van de eerste containerterminals wordt eind 2014 verwacht. Op dit moment is overigens nog ruim minder dan de helft van de bedrijfsgronden van de Maasvlakte uitgegeven.

Van plan naar vlakte

Hans Leeflang is directeur Kennis en verkenningen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu en voormalig directeur van de Rijksplanologische Dienst. "De Tweede Maasvlakte als plan komt voort uit het idee 'Nederland Distributieland', een van de vier lijnen die de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening bepaalden. Daar komt het idee van *mainports* uit voort die we nu nog kennen."

De planvorming voor de Maasvlakte is vastgelegd in de planologische kernbeslissing (een rijksplanologisch instrument dat is vervallen in 2008), Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) en opvolgers en uitwerkingen van deze beslissing. De havenontwikkeling werd in deze beslissing

niet losstaand bezien, maar in samenhang met andere ontwikkelingen. Zo kent het PMR een dubbele doelstelling: versterken van de positie van de mainport Rotterdam en een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving in Rijnmond. Concreet valt het project uiteen in drie deelprojecten:

1. Verbetering/transformatie bestaand Rotterdams gebied (hier is het project Stadshavens uit voortgekomen);
2. Landaanwinning (Maasvlakte 2);
3. Aanleg van natuur en recreatiegebied (In de vorm van onder meer een 'zeebodembeschermingsgebied' ten zuidwesten van de Maasvlakte 2 en een nieuw duingebied tussen Hoek van Holland en Ter Heijde.

Victor Schoenmaker, directeur European & International affairs bij Havenbedrijf Rotterdam, benadrukt dat de rijksbemoeyenis met de planning van de haven van doorslaggevende betekenis is geweest voor het slagen van het project. "De kern van planning is natuurlijk: bepalen welke kant je uit wil, alle neuzen dezelfde kant op krijgen en dan de daadwerkelijke uitvoering. Een complex geschakeld project als Mainportontwikkeling Rotterdam kun je niet op een andere manier realiseren."



Havenbedrijf verwacht nog flinke groei

Schoenmaker vertelt over de toekomstverwachtingen voor de haven als geheel. "Het Havenbedrijf voorziet richting 2030, zelfs in een scenario van laagconjunctuur, nog een groei van zo'n 50% bovenop de 435 miljoen ton die nu al in de haven worden overgeslagen. De doorzettende globalisering is de belangrijkste reden van deze raming. Daarnaast houden we in ons beleid uiteraard rekening met een aantal internationale en lokale trends die wij als dominant zien. Denk aan: verschuiving van de economische macht naar de BRIC-landen, klimaatvraagstukken, de toenemende schaarste van grondstoffen, schaalvergroting en toename van goederenstromen en toevoer van goed opgeleid technisch personeel naar de regio Rijnmond."

"Op Europese schaal voorzien we een hechtere samenwerking met andere belangrijke Europese havens zoals Hamburg, Antwerpen en Marseille om zo als een Europees blok te kunnen functioneren tegenover andere grote havens of havenregio's. Daarbij denkt Rotterdam overigens wel dat ze ook in de komende decennia de grootste haven van Europa blijft. Het managen van vervoersstromen binnen Europa is een voortdurend aandachtspunt, waarin nog erg veel te winnen is. Hiervoor worden voorturend *partnerships* gesmeed, onder meer met de Europese Commissie in het Trans European Network for Transport (TEN-T) dat als doel heeft om het achterland van Europese havens beter te ontsluiten."





Toekomstbestendigheid

Adam Hofland, trainee bij Rijkswaterstaat en lid van het jongeren netwerk van het Jaar van de Ruimte, was gevraagd om een column uit te spreken over de toekomstbestendigheid van de Tweede Maasvlakte.

Hofland: "Wat opvalt aan de Maasvlakte 2 is natuurlijk de monofunctionaliteit en grootschaligheid. Dit dient in de huidige context een duidelijk economisch doel. Maar is er ook een plan B? Wat nou als de huidige functie en groei van de haven niet uitkomt? Of als we over een aantal decennia de Maasvlakte voor iets anders willen gebruiken? Als het Havenbedrijf in de toekomst echt voorop wil lopen in het aantrekken van duurzame bedrijvigheid, dan zou je *nu* al expliciet ruimte en mogelijkheden moeten scheppen voor hoogwaardige, innovatieve manieren van energieopwekking, recycling, vervoer. Als we die 600 hectare lege ruimte op de Tweede Maasvlakte nu eens zouden volzetten met windmolens en zonnecellen, als is het maar tijdelijk, hoeveel huishoudens zouden we dan van energie kunnen voorzien? Het zou een internationaal laboratorium voor energielandschappen kunnen zijn, in plaats van een voortzetting van de oude grondstoffengedreven economie."

Interview **Victor Schoenmakers**

'De Vierde Nota was vooral een **economische vooruitblik** voor Nederland'



Victor Schoenmakers is directeur Europese en Internationale Zaken bij het Havenbedrijf Rotterdam. In de jaren tachtig werkte hij bij de Rijksplanologische Dienst en was hij betrokken bij het opstellen van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening.

U heeft binnen de Vierde Nota met name gewerkt aan het mainport-beleid. Waar kwam die aandacht voor mainports eigenlijk vandaan?

"Begin jaren tachtig was het crisis in Nederland. De kabinetten Lubbers waren volop aan het bezuinigen. Eigenlijk vergelijkbaar met de situatie nu. Bij het opstellen van rijksbeleid was de hoofdvraag ook toen: hoe komen we hieruit? Over de grenzen van crisismangement keken we naar de langere termijn. Hoe kunnen we weer een groeiperspectief formuleren voor de economie van Nederland en daarmee voor de welvaart van mensen?"

"In die tijd werd voor het eerst gepraat over globalisering en tegelijkertijd over de 'Jutlandisering' van Nederland.

De 'Jutlandisering' van Nederland was toen een krachtige metafoor voor wat we niet wilden zijn.

Dat was een krachtige metafoor voor wat we niet wilden zijn. Een geïsoleerde positie zou een bedreiging zijn voor de economie van een land. Zo kwam er meer aandacht voor het belang van internationale verbindingen. Dat heeft de basis gevormd voor het mainportbeleid. In plaats van het tot dan toe heersende regionale spreidingsbeleid werd er met het mainportbeleid gekozen voor het selectief versterken van wat al sterk is om zo de concurrentiepositie van Nederland in de wereld te verbeteren. Dat geldt eigenlijk ook voor de andere aspecten van de Vierde Nota, zoals de focus op het versterken van stedelijke knooppunten. De Vierde Nota is in mijn ogen vooral een economische vooruitblik voor Nederland in een steeds internationaler wordende samenleving, vertaald naar het ruimtelijk domein.”

Wat hield het mainportbeleid in?

“Vooral het versterken van Schiphol en het havencomplex van Rotterdam. Voor Rotterdam ging het om uitbreiding van de capaciteit van de haven en de versterking van de verbindingen met het transportnetwerk van Europa. De Tweede Maasvlakte en de Betuwe-lijn zijn daar de uitwerkingen van. Voor Schiphol ging dat om het ontwikkelen van de internationale overstapfunctie (hub functie) van de luchthaven. Daartoe is het banenstelsel uitgebreid. En ook hier was er aandacht voor de

verbindingen met het achterland. De hogesnelheidslijn is daar een vertaling van.”

“De internationale focus kwam, naast de mainports Schiphol en Rotterdam, verder tot uiting in de ambitie om de Randstad te ontwikkelen tot een grootstedelijk gebied met wereldstadkwaliteiten. Dat werd ook wel ‘Randstad Wereldstad’ genoemd.”

Wat is er van de ambities terechtgekomen?

“Er zijn majeure slagen gemaakt. De Tweede Maasvlakte ligt er, de Betuwe-lijn is gerealiseerd. En ook het versterken van de internationale *hub*-functie van Schiphol is in mijn ogen heel goed gelukt. Ik ben benieuwd wat de fusie van KLM met Airfrance op termijn zal betekenen. Als het accent daarmee verschuift naar Parijs en Schiphol afzakt tot een regionale luchthaven, dan betekent dat nog wel wat voor de Nederlandse economie. Kijk alleen al naar de kantoren rondom Schiphol. Een groot deel van onze economie is met Schiphol verweven.”

“Van het idee om van de Randstad een wereldstad te maken is in mijn ogen niet veel terechtgekomen. Ik vond het een fantastisch concept om naar schaalvergroting toe te gaan waarbij de vier steden Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Utrecht met elkaar een

Voor mij is het economisch belang van de Betuwelijn evident.

gezamenlijke kwaliteit zouden leveren. Ik denk dat Nederland er anders had uitgezien als deze ambitie ook voluit was meegenomen in de uitwerking van de Vierde Nota. Nu kan je je afvragen of de kwaliteit van de afzonderlijke delen voldoende is om ook een meer integrale en hogere kwaliteit te realiseren.”

Er zijn ook mensen die vraagtekens zetten bij het nut van de Betuwelijn.

“Voor mij is het economisch belang van de Betuwelijn evident, maar er zijn inderdaad mensen die vraagtekens zetten bij het nut ervan. Een oorzaak daarvan is dat de uitvoeringskracht van de Vierde Nota en de Vinex zich heel erg concentreerde op Nederland. De Betuwelijn is hier een prachtig voorbeeld van. Die houdt op bij de grens met Duitsland. De discussie nu is hoe de aansluiting op het Duitse net eruit moet zien, de verbinding met Duisburg en verder. Een structuur voor het realiseren van internationale verbindingen was er toen nog niet. Die is er nu, jaren later, wel.”

Op welke manier zijn er nu wel structuren die zorgen voor de realisatie van internationale verbindingen?

“Je hebt nu de European Seaports Organisation die als spreekbuis fungeert voor de Europese havens. Wij zijn hier met het Havenbedrijf prominent lid van. Van hieruit werken we samen op het gebied van Europese regelgeving, maar ook aan de Europese infrastructuur. Zo hebben we samen met de Europese Commissie een strategie geformuleerd voor de versterking van een trans-Europees transportnetwerk. Dat is een vrij historisch proces geweest waar Rotterdam, Antwerpen en Hamburg een belangrijke rol in hebben gespeeld. De strategie zet in op het concentreren van het goederenvervoer op negen multimodale hoofdcorridors naar tachtig havens. Dat is heel wat anders dan de huidige situatie van het her en der versterken van een wijdvertakt netwerk met 1.500 havens. Er is een visie ontwikkeld, waarbij heel selectief keuzes zijn gemaakt. Eigenlijk is dat wel vergelijkbaar met het proces van de Vierde Nota.”

“Nu staan we voor de fysieke uitwerking van de visie. Vanuit de Europese Commissie is er 23 miljard euro gereserveerd voor de cofinanciering van de aanpak van de gaten en knelpunten in de corridors. Uiteindelijk komt het er wel op neer dat lidstaten de projecten moeten oppakken en realiseren. In Nederland zijn dat onder andere de sluisen in Zeeland, waar de binnenvaart nu tegen de capaciteitsgrenzen oploopt, de Calandbrug in het Rotterdamse havengebied en de goederenspoorverbinding naar Antwerpen (Robel-lijn). Daarnaast is voor Nederland samenwerking met Duitsland erg belangrijk om goede verbindingen ook in Duitsland zelf te realiseren.”

“We werken verder samen met Antwerpen aan het Europe Industrial Cluster, het verknopen van de Rotterdamse en Antwerpse industriële clusters. Je moet dat industriële cluster zien op wereldschaal. Je hebt daar te maken met een markt waarin bedrijven opereren die voor investeringen kiezen tussen Houston, Singapore en Rotterdam. Je bent als cluster in concurrentie met hele grote andere wereldspelers.

Wil je concurrerend vermogen creëren dan moet je blijven werken aan schaalvergroting. Die schaalvergroting is met de Vierde Nota ingezet. Maar je ziet dat het streven nu een steeds sterkere Europese dimensie krijgt. Het gaat steeds meer om de vraag hoe we Europa zo concurrerend mogelijk krijgen.”

Hoe ziet u het rijksbeleid voor ruimtelijke ordening daarop inspelen?

“De Vierde Nota bracht het internationale perspectief als *Leitmotiv* naar voren en dat is vertaald naar concrete projecten. Het internationale perspectief en de uitwerking ervan zijn echt een trendbreuk geweest. In het beleid ervoor was het een gegeven dat dingen zich op een bepaalde manier ontwikkelden en de ruimtelijke ordening moest daar een antwoord op geven. In de Vierde Nota was dit eerder andersom. Dat was geen volgend, maar voorwaardenscheppend beleid. Maar zoals ik aangaf is de uitvoering van de Vierde Nota en de Vinex in mijn ogen heel erg gericht geweest op Nederland. De betekenis daarvan is

Een structuur voor het realiseren van internationale verbindingen op Europese schaal was er toen nog niet, maar nu wel.

Voor de internationale economische ambitie moet er voor Nederland een visionair verhaal zijn, vertaald naar ruimtelijke concepten die aansluiten bij de markt en samenleving.

heel groot geweest, nu moet ook het internationale ontwikkelingsperspectief worden gemaakt en gerealiseerd.

“In het huidige beleid lijkt de interne focus nog vrij sterk te zijn. Op zich kan ik me wel voorstellen dat de verantwoordelijkheden voor landschaps- en gebiedsontwikkeling gedecentraliseerd zijn. Maar voor het bovenliggend belang en de internationale economische ambitie moet er in mijn ogen een visionair verhaal komen. En dat is er volgens mij nu niet. De overheid zou daarin leiderschap moeten tonen en een duidelijke koers moeten uitzetten. Daarbij moet je wel uitkijken dat je niet verzandt in allerlei sturende aanwijzingen en processen, want dat werkt niet. De kunst is om het leiderschap te vertalen in concepten die aansluiten bij de markt en de samenleving. Een visie op de toekomst van ons land kan marktpartijen vertrouwen geven.”





A photograph of a person riding a bicycle away from the camera on a city street. The person is wearing a dark jacket and a cap, and has a blue bag and a white box on the bicycle. The street is paved with cobblestones and has fallen leaves scattered on it. To the left is a modern brick building with many windows. To the right is a young tree with yellowing leaves and a silver car parked on the street. The sky is blue with some clouds.

Nieuwe arrange- menten 4

Publiek-private samenwerking

Toen in de jaren zeventig Lelystad werd gebouwd, was de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) oppermachtig. Als bewoners klaagden over het ontbreken van een achteringang bij hun huis, loste de RIJP dat op. Leidsche Rijn in Utrecht is een stadsuitbreiding van vergelijkbare omvang. Maar de wijk is, net als andere Vinexwijken, grotendeels gebouwd door projectontwikkelaars en ontwikkelende corporaties. De publiek-private samenwerking kwam met vallen en opstaan tot stand. De keuze voor wie mocht bouwen werd niet alleen bepaald door de prijs-kwaliteitverhouding, maar vooral door wie tijdig de grond wist te verwerven. Deze private ontwikkelaars spraken vervolgens mee over de programma's en de stedenbouwkundige uitgangspunten, en ze selecteerden zelf hun architecten. Zij droegen immers het risico, en wie risico aanvaardt wil ook iets te zeggen hebben over de ontwikkeling.



Zoals zich nu een verschuiving lijkt voor te doen naar de gebruiker als investeerder en partner in de ruimtelijke ontwikkeling, deed zich ten tijde van de Vierde Nota en Vinex een verschuiving voor naar ontwikkelaars en andere institutionele partijen. Decentrale overheden en marktpartijen werden benaderd als samenwerkingspartners. In gebiedsgerichte 'diagonale' planvorming werkten centrale en decentrale overheid en verschillende ministeries samen aan de regionale uitwerking van het beleid. Voor het verstedelijkingsprogramma dwong het Rijk, waar nodig, regionale samenwerking af, door afspraken over verstedelijkingsprogramma's en subsidies alleen te maken met provincies en stadsregio's.

Ook het landelijk gebied werd sterker bij het domein van de ruimtelijke ordening betrokken. Eerder zwaaide het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij daar de scepter, en ging VROM vooral over de verstedelijking. Het concept van de ecologische hoofdstructuur bond de beide ministeries en kreeg gestalte dankzij samenwerking met provincies, natuurorganisaties en landschapsbeheerders. Voor gebiedsgerichte mengvormen van agrarische ontwikkeling, cultuurhistorie, natuurwaarde en recreatie werden plaatselijke allianties gesmeed met beheerders, landbouwbedrijven en overheden (waaronder, steeds nadrukkelijker, waterschappen).

Samenwerking tussen bestuursniveaus, elk vanuit de eigen verantwoordelijkheden, is bij complexe ruimtelijke opgaven gemeengoed gebleven. Deze heeft een vaste plek in de planningpraktijk gekregen via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT) en de onderliggende gebiedsagenda's, die nationale projecten en regionale opgaven verbinden. Maar het eigenaarschap in gebiedsontwikkelingen verandert. Institutionele ontwikkelaars zijn voorzichtiger, wijs geworden door de financieringscrisis. Natuurorganisaties merkten dat zij langzaam vervreemdden van hun achterban. Mensen nemen steeds minder genoegen met een institutionele landschaps- en stedenbouw die hen vooral als consument benadert. Zij zetten hun eigen woon- en leefomgeving min of meer naar hun hand, door zelf initiatieven te ontplooiën, zich de ruimte eigen te maken en op te treden als particuliere opdrachtgever bij een bouwproject. Gebiedsontwikkelingen hebben meer dan vóór de crisis het karakter van geleidelijke transformaties binnen de stad of het lande-



lijk gebied. De partners zijn vaker de gebruikers: bewoners, ondernemers, scholen, zorginstellingen, enzovoort, in de stad niet zelden ondersteund door corporaties. Dat gebeurt ook in nieuwbouwwijken als Leidsche Rijn. Bewoners stellen zich niet meer alleen op als 'woonconsumenten' die bediend wensen te worden, maar claimen ook een zelfstandige invloed op het 'product' dat de publiek-private samenwerking heeft opgeleverd. Voor de ruimtelijke ordening met haar sterke traditie van planning, betekent dat een omslag van formaat.





Lessen uit **Leidsche Rijn**

Tweeëntwintig jaar geleden verscheen de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra, beter bekend als Vinex. Vinexlocatie Leidsche Rijn, Utrecht, is met ruim 30.000 woningen – circa 20.000 gebouwd, 10.000 nog in de planning – veruit de grootste Vinexwijk van Nederland. Op een zonovergoten vrijdagmiddag kwamen zo'n dertig professionals bij elkaar om terug, rond en vooruit te kijken. Waarom en hoe is Leidsche Rijn destijds op de tekentafel ontstaan? Hoe functioneert de wijk nu? En wat kunnen we daarvan leren voor de woningbouwplanning van de komende 25 jaar?

Het merk Vinex

Vinex is zowel in de volksmond als in de vakwereld een gevleugelde term. In feite is het een merk. Bijzonder genoeg slaat de term Vinex in het dagelijks gebruik eigenlijk nooit op de eerder genoemde rijksnota, maar op één specifiek onderdeel uit die nota: de grootschalige uitbreidingswijken, zoals Leidsche Rijn, Ypenburg (Den Haag) en IJburg (Amsterdam). Dat is opmerkelijk, omdat er veel meer bekende ruimtelijke projecten uit de Vierde Nota Extra zijn voortgekomen, zoals Maasvlakte 2 en de enorme ontwikkelingen rond de grote Nederlandse stations.



Zoals ieder merk, brengt ook Vinex bepaalde associaties met zich mee. Zo wordt in de vakwereld nogal eens over deze wijken geschreven als eenvormig, saai en anoniem. En ook in de populaire cultuur krijgen de Vinexwijken ervan langs, getuige boeken als *Vinexvrouwen* en *Meer Vinexvrouwen* van Naima El Bezaz en de thrillerfilms uit de *Vinex-trilogie*, van Marco van Geffen. Hier vormen de Vinexwijken een decor voor pillenslikkende huisvrouwen, moordenaars en de uitzichtloosheid van het bestaan. Dat het eigenlijk allemaal reuze meevalt met de Vinexwijken, blijkt uit recente rapporten van het SCP, bijvoorbeeld de WijkWijzer van de gemeente Utrecht waaruit blijkt dat bijvoorbeeld Leidsche Rijn zowel objectief als subjectief bovengemiddeld gewaardeerd wordt. Inmiddels is ook de eerste echte Vinex-verdediger al opgestaan: Volkskrant-columnist Toine Heijmans, bewoner van IJburg.

Old-school rijksplanning

Dé plek waaruit de hele Vinex-operatie werd aangestuurd was de Rijksplanologische Dienst (RPD), onderdeel van het voormalige ministerie van VROM. Deze rijksdienst, die in 2002 werd opgeheven, had als taak om de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting van Nederland te versterken en hier op nationaal, regionaal en lokaal niveau richting aan te geven.

Steef Buijs was begin jaren negentig hoofd Stadsvorming bij de RPD en vanuit die functie medeverantwoordelijk voor de locatiekeuzes voor de Vinexwijken. Buijs ziet de Vinexwoningbouw als de vijfde generatie groot-schalige stadsuitleg, na de speculatiebouw (1870-1910), Woningwetbouw (1920-1940), Wederopbouw (1950-1970) en de groeikernen (1970-1990).

Interessant wordt het als hij uitlegt hoe de locatiekeuze voor de Vinex-wijken destijds tot stand kwam. "De Rijksoverheid hanteerde daarvoor een lijst criteria. Zo zouden woningen bijvoorbeeld eerst *in* de stad, dan *aan* de stad, dan pas in laatste instantie *op afstand* van de stad worden gebouwd. Nabijheid was daarbij beter dan bereikbaarheid. Als minimum schaal-grootte werd het aantal van 5.000 woningen aangehouden. De redenering hierachter was dat deze schaal minimaal nodig was om rendabel hoog-waardig openbaar vervoer (HOV) te kunnen exploiteren. Ook in de tijd van de Vinex onderzochten we bij de Rijksplanologische Dienst overigens al of het niet slimmer was om een deel van de woningproductie veel hetero-gener en kleinschaliger aan te pakken, maar juist vanwege die sterke wens om overal HOV aan te leggen, is die discussie destijds door hogerhand afgebroken."



“De locatiecriteria leidden regionaal overigens tot verschillende keuzes. In sommige steden is 100% van de Vinex-opgave binnen de stadsgrenzen gerealiseerd. Maastricht is hiervan een voorbeeld. In andere gemeenten werden wijken aan de bestaande stad vastgebouwd, vaak gebieden die deze gemeenten al langer op het oog hadden voor de stadsuitleg.” De Vinex is in die zin niet alleen een van hogerhand opgelegde opgave, maar een bundeling van plannen die bij gemeenten al lang op de plank lagen.

Hoe Leidsche Rijn tot stand kwam

Specifiek voor de stadsuitleg van het snel groeiende Utrecht waren er vier locaties in de race, allemaal polders ten zuiden, zuidwesten en westen van de stad: het grondgebied van Vleuten-De Meern, Houten-Zuid, de Rijnenburgse polder en Schalkwijk. De keuze viel op Houten-Zuid en Vleuten-de Meern (het huidige Leidsche Rijn). Bujs vertelt over de lokale strijd die dit opleverde tussen de gemeenten Utrecht en Vleuten-De Meern: “Men was het nogal oneens over het karakter en de bouwdichtheid van het nieuwe stadsdeel: Vleuten wilde ‘dorps’ bouwen en Utrecht ‘stads’. Het ministerie van Binnenlandse Zaken koos partij voor Utrecht en Vleuten-De Meern werd geannexeerd.”

Bujs is trots op hoe Leidsche Rijn er nu bij ligt en hoe de wijk functioneert. Toch ziet ook hij verbeterpunten: “Wat ik in het geval van Leidsche Rijn achteraf erg jammer vind, is dat er destijds niet voor een tramlijn, maar voor een busverbinding is gekozen, terwijl er wel rijksgeld voor beschikbaar was. De lokale Leefbaarfractie wilde destijds pertinent geen tram. Een ander punt – en dat geldt ook voor andere Vinexwijken – is dat het model van de publiek-private samenwerking en de grondexploitaties wel erg kwetsbaar is gebleken voor de economische turbulentie die we nu kennen.”

Leidsche Rijn van onderop

Om vanuit de wijk zelf te horen hoe het huidige Leidsche Rijn wordt beleefd en hoe de wijk zich doorontwikkelt, is Marco Redeman uitgenodigd. Redeman is zelfstandig procesmanager stedelijke ontwikkeling en inwoner van Leidsche Rijn. De wijk is voor hem niet alleen woon-, maar ook werkgebied. Hij richtte de Dienst Tijdelijke Ontwikkeling Leidsche Rijn op om buurtinitiatieven op allerlei vlakken te verbinden aan (overvloedig aanwezige) braakliggende (bouw)gronden en leegstaande gebouwen.



De Dienst Tijdelijke Ontwikkeling helpt lokale initiatiefnemers met financiën, vergunningen en onderhandelingen met het projectbureau Leidsche Rijn of andere eigenaren.

Redeman: "Laat ik voorop stellen dat ik een trotse en blij Leidsche-Rijner ben, maar ik ben ook kritisch. De bewoners en ondernemers van Leidsche Rijn zien dat de werkelijkheid de plannen links en rechts inhaalt. Voorzieningen en winkels worden niet of zwaar vertraagd opgeleverd, ontwikkelingen worden in de ijskast gezet en terreinen blijven braak liggen. Soms bouwen we nog gewoon een nieuw kantoor of winkelcentrum zoals we tien jaar geleden hebben bedacht, en zijn we verbaasd als het niet meer past op de huidige vraag. Daarbij speelt ook dat mensen uit Leidsche Rijn zich niet altijd serieus genomen voelen door het stadhuis. Er zijn misschien vier politici die hier wel eens komen. Er wordt dan vanuit de wijk bij problemen ook vaak gewezen op onbegrip en onbekendheid bij de centrale stad. De weggepeste homo's Hans en Ton, die het landelijke nieuws haalden, zijn hiervan het bekendste voorbeeld."

Van stad maken naar stad zien en stad zijn

Redeman is een voorvechter voor een opener en flexibeler manier van stadsontwikkeling: "Ik snap dat er gepland en gebouwd moet worden aan steden. Dat duurt lang en dat is moeilijk, dat is een feit. Maar de wereld verandert sneller dan ooit, wordt sneller, dynamischer. Daar kún je wel degelijk op inspelen in stadsontwikkeling. Ondernemers en bewoners kunnen daar veel sneller op inspelen dan overheden. Die ontwikkelkracht en ideeën moet je als stad willen inzetten. Dus: overheid, daag je burgers en ondernemers uit om zelf een rol te pakken. En dan wordt het eindproduct – de stad – vanzelf beter!"

Afsluitende spreker Zineb Seghrouchni van Studio Papaver vult deze oproep voor levendigheid en *bottomup*-initiatief aan met een aansporing om vooral zorgvuldig te kijken naar wat er allemaal al gebeurt in een wijk, voordat er ingrepen worden gepleegd, stad wordt bijgepland of beleid



Redeman voert de deelnemers in een korte fietstour langs een aantal buurtinitiatieven, zoals een door bewoners opnieuw ontworpen rotonde ("Voorheen levensgevaarlijk"), een heuse strandtent en de nieuwste aanwinst: een buurtmoestuin.



gemaakt. Zij noemt dit 'stad zien'. "Analyseer de wijk in reistijden vanaf bepaalde plekken, verzamel verhalen en breng bestaande initiatieven in kaart, kijk naar het ritme van plekken en kijk daarbij niet alleen naar de geplande activiteiten, maar zie juist ook de spontane activiteiten die plaatsvinden."

Zesde generatie stadsuitleg?

De centrale vraag voor het afsluitende gesprek: wat kunnen we, terugkijkend op de Vinex-geschiedenis en de huidige stand van zaken in Leidsche Rijn, leren voor de komende 25 jaar van stadsontwikkeling? En hoe kunnen we de Vinexwijken nog laten profiteren van die lessen?

Steeff Buijs slingert de discussie aan: "Ik denk dat de tijd van rijksgestuurde en gesubsidieerde woningbouwprogramma's voorbij is. Waarschijnlijk wordt de woningbouw hoofdzakelijk decentraal geregeld, met grotere regionale verschillen, in kleinere en meer diverse projecten. Het is dan ook de vraag of er echt een herkenbare 'zesde generatie' stadsuitleg zal zijn. De kracht van *bottomup*-stedenbouw kent overigens ook zijn beperkingen. Steden kunnen zich niet ontwikkelen zonder heldere kaders vanuit hogere overheden en goede institutionele arrangementen."

Arjen van der Burg, tevens oud-RPD: "Een van de zaken die in de Vinex-wijken niet goed is gegaan, is het scheppen van werkgelegenheid. De Vinex was nog sterk op functiescheiding gericht, ook vanuit overlastoverwegingen. De buurtactiviteiten en kleine vormen van ondernemerschap zie ik als een soort gist, die de wijken kunnen laten rijzen. Daarbij: de wereld van werk verandert op dit moment snel. Er ontstaan lossere arbeidsvormen, mensen combineren in de nabije toekomst steeds vaker meerdere banen en functies. Daar zouden we die overvloedige ruimten in en tussen die grote Vinexwoningen goed voor kunnen gebruiken."



Interview **Peter Kuenzli**

'De grote omslag was **markt-georiënteerde stedenbouw**'



Peter Kuenzli is gebiedsontwikkelaar en directeur van Gideon Consult. In het verleden werkte hij als volkshuisvester, onder andere als directeur van Woningbedrijf Rotterdam, tot hij in 1995 projectdirecteur werd van de Vinex-ontwikkeling Leidsche Rijn. Vervolgens is hij betrokken geweest bij een veelheid aan gebiedsontwikkelingen. Van Roombeek in Enschede tot de Waalsprong in Nijmegen.

Wat was uw positie toen de Vinex werd geïntroduceerd?

"De introductie van de Vinex ging gepaard met de verzelfstandiging van de woningcorporaties, de bruteringsoperatie. In die tijd was ik directeur van Woningbedrijf Rotterdam en voorzitter van het platform van woningbedrijven in Nederland, en onderhandelden we met staatssecretaris Enneüs Heerma over de verzelfstandigingscondities. Vanuit het Rijk was het voornaamste doel van de verzelfstandiging het beperken van risico's. Voor die tijd was het zo dat het Rijk de volkshuisvesting financierde en de huren vaststelde. Alle tekorten op de exploitatie werden door het Rijk gedragen. Voor corporaties was er een andere drijfveer. Het besef groeide dat je voor een gezonde woningvoorraad niet alleen de woningen moet vernieuwen, maar moet zorgen voor wijken waar mensen graag willen wonen. Corporaties waren toen al bezig met professionalisering en wilden zich meer als onderneming ontwikkelen. Dus ook voor middengroepen bouwen en investeren in voorzieningen. In een



In Leidsche Rijn kwam pas na een jaar of vijftien enige ruimte voor andere partijen dan die van het eerste uur.

aantal gevallen zijn corporaties hierin over grenzen van fatsoen en integriteit heen gegaan, maar 90 procent van de corporaties heeft een goede bijdrage geleverd aan de kwaliteit van de volkshuisvesting en stedelijke ontwikkeling.”

“Enfin, op het moment dat de onderhandelingen van de bruteringsoperatie rond waren en ik in Rotterdam het Woningbedrijf geprofessionaliseerd en gereorganiseerd had en er een stevige raad van toezicht voor had opgetuigd, belde Riek Bakker me en vroeg me of ik voor Utrecht Leidsche Rijn wilde ontwikkelen.”

In welk krachtenveld kwam u terecht?

“Op de dag dat ik begon met Leidsche Rijn had ik die eerste avond al een gesprek met een consortium van drie marktpartijen: Bouwfonds, Sociaal Fonds Bouwnijverheid en Fortis. Zij bleken eigenaar van vrijwel alle vitale grond in het gebied dat ontwikkeld moest worden. Ik heb het altijd nogal een stommeitje gevonden

dat er gewoon kaartjes circuleerden voor de Vinex waarop stond waar de stad ontwikkeld zou worden. Slimme marktpartijen namen daar dus overall enorme grondposities in. Daarbij was er overigens sprake van beperkte concurrentie. We zijn stevig gaan onderhandelen en hebben uiteindelijk een contract gesloten waarbij de marktpartijen de grond aan de gemeente leverden voor een bepaalde prijs én de toezegging dat ze bouwclaims kregen op de woningen. Dit betekende per saldo dat er in Leidsche Rijn pas na een jaar of vijftien enige ruimte kwam voor andere partijen dan die drie marktpartijen, afgezien van het deel dat door corporaties werd ontwikkeld.”

Op welke manier was de Vinex in uw ogen een trendbreuk?

“De Vinex-akkoorden waren het kantelpunt van een overheidsgestuurde stadsontwikkeling die met corporaties werd gerealiseerd naar een marktgeoriënteerde stedenbouw. Een hele grote omslag. Een van de grote ambities van de Vinex was daarnaast het beperken van de mobiliteit door goed

openbaar vervoer en verandering van de *modal split*, de verdeling van vervoer over vervoerswijzen. In het Vinex-akkoord werden afspraken vastgelegd tussen verschillende bestuurslagen over het aantal te produceren woningen en over de bijdragen vanuit het Rijk aan de infrastructuur. Maar in praktijk is van de mobiliteitsambitie weinig terechtgekomen. Het akkoord was vooral geduldig papier. Het Rijk zou tijdig investeren in de infrastructuur voor zowel openbaar vervoer als de auto, maar van een realisatieplicht voor het Rijk was geen sprake. De tunnel die er nu ligt bij Leidsche Rijn is tien jaar later gerealiseerd dan afgesproken. De hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen naar het centrum van de stad zijn nog steeds niet volledig gerealiseerd. Bruggen zijn niet gebouwd en de vrije busbanen zijn er buiten Leidsche Rijn voor een deel nog niet. Dat is jammer want de opzet van Leidsche Rijn is gebaseerd op het openbaar vervoer. Zo zijn rond de geplande openbaarvervoersknooppunten hoge dichtheden gerealiseerd om de vervoerswaarde van het netwerk te verhogen.

Hoe pakte de marktgeoriënteerde stedenbouw in praktijk uit?

"In Leidsche Rijn was sprake van een zeer beperkte marktwerking. In combinatie met de posities die de betrokken marktpartijen op andere

locaties rond Utrecht hadden, was er in mijn ogen een onwenselijke marktdominantie van die partijen. Ze dicteerden de markt en de prijzen. De consument betaalde de 20.000 tot 30.000 euro nettowinst op iedere woning. Als je meer concurrentie had gehad, had er nooit in die orde van grootte geld verdiend kunnen worden en was de prijs-kwaliteit verhouding beter geweest. Ik heb wel eens tegen mijn mensen gezegd dat er eigenlijk premie-A-woningen uit de jaren zestig met een opgeleukt geveltje werden aangeboden, alleen dan smaller. Met woningbreedtes van 5.10 of 5.40 meter. Van de aanname van Gerrit Zalm en anderen, dat marktwerking zou leiden tot verbetering van de prijs-kwaliteitverhouding voor de eindgebruiker, is naar mijn idee heel weinig terechtgekomen."

Ziet u dat nu veranderen?

"De huidige markt zit, sinds de vastgoedcrisis, heel anders in elkaar. Marktpartijen hebben niet alleen enorme winsten gemaakt, ze hebben ook enorme grondposities verworven die nu allemaal afgewaardeerd moeten worden. Ze vallen bij bosjes om op dit moment. Doordat de vanzelfsprekendheid van waardestijging is verdwenen is de consument ook kritischer geworden. De consument die nu koopt begint zo langzamerhand meer waar voor zijn geld te krijgen, als hij goed



om zich heen kijkt. Dus misschien dat er inmiddels wel wat van de marktwerking terecht komt. Maar dan voor een groot deel niet meer met de oude marktpartijen, want die hebben het allemaal erg moeilijk en kunnen heel weinig meer. Het zou best kunnen dat de kwaliteit van wat we bouwen nu omhoog gaat, doordat het tempo omlaag gaat, de concurrentie heviger wordt en gemeentebesturen beter moeten nadenken. Dan steek ik de vlag uit, want dat is hard nodig. Ik bedoel, huishoudens zitten niet meer zo in elkaar zoals vroeger, er is een andere ruimtebehoefte, er moet meer gedifferentieerd worden, je moet niet meer hetzelfde aan de voorraad toevoegen als wat we al hebben. Dus wat de crisis betreft ben ik eigenlijk niet onverdeeld negatief.”

Wie zijn die nieuwe spelers?

“Particulieren, kleine creatieve ontwikkelende bouwbedrijven, private investeerders, kleine beleggers. Een veelheid aan partijen. Met Roombeek heb ik mogen ontdekken hoe het is om

een stad te bouwen met burgers, dat is een veel leukere stad dan een stad met PPS-en en grote marktpartijen van de jaren negentig. In Roombeek kon dat omdat bewoner-eigenaren recht van terugkeer op dezelfde kavel hadden en omdat de focus voor herontwikkeling daar zo lag op het herstel van vertrouwen van burgers in de gemeente. Hierdoor ontstond er veel ruimte voor intensieve en zeer serieus genomen burgerparticipatie in de stedenbouw. De gemeente was immers door een onderzoekscommissie zelf als schuldige van de vuurwerkcramp aangewezen. In Roombeek hebben marktpartijen overigens nog steeds een behoorlijk aandeel gehad. Corporaties hebben heel veel gedaan en goed werk geleverd, en ING heeft er een mooi nieuw winkelcentrum gerealiseerd. Maar met ongeveer de helft particuliere bouw en de andere helft bouw door institutionele partijen was er een veel beter evenwicht.”

“In het nieuwe krachtenveld gaan institutionele partijen eigenlijk twee dingen doen. Ze realiseren complexe

Met Roombeek heb ik mogen ontdekken hoe het is om een stad te bouwen met burgers, dat levert een veel leukere stad op dan een stad met PPS-en en grote marktpartijen van de jaren negentig.

projecten, want dat doen particulieren niet, en ze moeten hele efficiënte uitgekende projecten gaan maken die werkelijk op prijs en kwaliteit kunnen concurreren met wat de particulier bedenkt. Want een particulier die bouwt die is eigenlijk per definitie goedkoper uit dan als hij iets van een marktpartij koopt. Of, en dat is meer de praktijk, hij krijgt voor het zelfde geld veel meer kwaliteit.”

Wat zijn die complexe projecten?

“We hebben in het verleden veel projecten getekend met een paar lagen parkeergarage, dan winkels en erbovenop woningen. Het zal moeilijker worden dit soort projecten te financieren. Banken stellen hogere eisen aan het percentage voorverkoop en aan het ingebrachte eigen vermogen. Het aantal partijen dat dit soort projecten kan realiseren is in Nederland op een paar handen te tellen. Daarnaast zullen dergelijke projecten alleen nog succesvol zijn in grote steden Amsterdam, Den Haag, Utrecht en Rotterdam en zal er hier en daar nog een project gerealiseerd kunnen worden in een universiteitsstad die goed draait. In die zin krijgt stadsontwikkeling een totaal andere koers. Het gaat niet meer zoals het ging. En daarmee zullen er andere stedelijke profielen komen. Ik denk dat Roombeek voor 80 procent van de middelgrote steden in Nederland model kan staan van hoe dat er

ongeveer uit gaat zien. Het is een veel kleinschaliger en veel beter faseerbare manier van ontwikkelen van de stad.”

Wat leren we van twintig jaar Vinex?

“In het Vinex-idee van publiek-private samenwerking zitten weeffouten die uit het natuurlijk gedrag van marktpartijen voortkomen: zij willen hun winst maximaliseren en hun risico limiteren. Het idee was *fifty-fifty* gedeeld risico, maar per saldo zijn de grootste investeringen aan de overheidskant gebleven, en daarmee het risico. Dat zie je in Nijmegen bij de Waalsprong. Waar de gemeente onderhand zo'n 200 miljoen heeft geïnvesteerd, was het risico van marktpartijen gelimiteerd op 12 miljoen euro. Eind vorig jaar hebben we de aandeelhouders van de PPS geadviseerd de contracten te ontbinden en opnieuw afspraken te maken waar marktpartijen nog risicodragend wilden afnemen en afrekenen. Daar is voor slechts een fractie van de nog te bouwen woningen gebruik van gemaakt. Marktpartijen zijn, een enkele uitzondering daargelaten, in de huidige marktomstandigheden niet in staat om langlopende risico's van gebiedsontwikkeling voor hun rekening te nemen. De grote ontwikkelende bouwbedrijven realiseren zich dat ze zuinig moeten zijn op hun eigen vermogen en zullen zich meer focussen op hun kerncompetenties en kerntaak zoals het aannemen van werk.”



Daarmee komt gebiedsontwikkeling weer terug in overheidshanden?

"Ik denk dat het niet anders kan dan dat de overheid bij grote gebiedsontwikkelingen die het bouwblok te boven gaan weer de leiding neemt en in zijn ontwikkelstrategie op een realistische wijze ruimte biedt voor particulieren, kleinschalig opdrachtgeverschap en institutionele marktpartijen. Daar ben ik echt van overtuigd. Het gaat ook over infrastructuur en over strategische keuzes waar wel en waar niet, waar moet je groeien en waar moet je transformeren en vernieuwen. Dat laatste wordt een steeds grotere vraag in Nederland. Je kunt niet meer overal groeien, je

moet zorgvuldig kiezen waar je groeit en hoe je groeit. Dat is echt overheidswerk. Ik vind daarbij wel dat de overheid moet 'ontslakken', ik vind dat een goede term van Friso de Zeeuw. Je moet je echt afvragen wat tot de kern van je doelstellingen hoort. Daar moet je streng op sturen. De markt vraagt dat ook van je. De markt vraagt ook om een soort marktmeester die het speelveld en de regels bepaalt. Ik denk dat marktpartijen doodongelukkig zijn als die marktmeester er gewoon niet is. Dat gaat niet werken!"

Marktpartijen zijn in principe niet in staat om langlopende risico's van grootschalige gebiedsontwikkeling voor hun rekening te nemen.

Het Jaar van de Ruimte 2015: de gebruiker maakt Nederland!

Wat is de toekomst van ruimtelijk Nederland? Daarover werd op 11 oktober 2013 gebrainstormd in de Haagse Vinexwijk Ypenburg. Onder het motto 'terugkijken om vooruit te kijken' werd in het enorme politiebureau De Yp een start gemaakt met het Jaar van de Ruimte 2015. Meer dan zestig bepalende ruimtelijke professionals van overheden, marktpartijen en kennisinstellingen waren bijeen om de brainstorm getiteld 'Wie maakt Nederland' van inhoud te voorzien. De missie van het Jaar van de Ruimte 2015 is om gebruikers van de ruimte beter te betrekken bij de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland.

"Het Jaar van de Ruimte is als een waslijn, het comité 2015 verzorgt de staanders en de draad. We vragen u uw ideeën en inspiratie in de vorm van activiteiten, artikelen, aan deze waslijn op te hangen." Met die woorden opende Adriaan Visser (algemeen directeur Platform31) de brainstorm.

Heimwee naar de Vinex

Resultaten uit het verleden bieden geen garantie voor de toekomst, maar ze verschaffen wel inzichten en lessen. Peter Noordanus was als wethouder Ruimtelijke Ordening van Den Haag betrokken bij de uitvoering van het Vinex-beleid. Vanuit die ervaring reflecteert hij (nu burgemeester van Tilburg) op het ruimtelijke beleid van toen. "Vroeger deed men bij VROM aan ruimtelijke ordening, werd er gerekend aan een noodzakelijk bouwprogramma voor volkshuisvesting, dat vervolgens werd vertaald in een stedenbouwkundig programma." Beelden uit het verleden, want op rijksniveau heeft niemand het nu meer over ruimtelijke ordening. "Organische stedenbouw komt voort uit een gebrek aan ambitie" aldus Noordanus. Daardoor ontstaat heimwee naar de tijd dat ambitie, visie en uitvoering nog door het Rijk ter hand werd genomen met het Nederland van vandaag als gevolg.

Gemiste kans rood én groen

Een belangrijk aspect dat is blijven liggen, is de aansluiting van de 'groene departementen' aldus Noordanus. "Groen is echt mislukt, de groene departementen hebben zich afzijdig gehouden en een enorme kans verspeeld." Dat klopt niet helemaal, reageert Jannemarie de Jonge (Wing). "De EHS en de stroomgebiedsbenadering komen voort uit de Vno en Vinex." Wel zijn er veel kansen gemist. "Samenwerking tussen rood en groen had voor versterking kunnen zorgen, maar dit is niet gebeurd", aldus De Jonge. Het motto was vooral om elkaar niet in de weg te zitten.

Organische stedenbouw, particulier opdrachtgeverschap en de compacte stad

Noordanus waarschuwt voor drie 'dwaalsporen' die volgens hem geen te grote rol moeten spelen in het Jaar van de Ruimte en in de ruimtelijke inrichting van Nederland. Deze ontwikkelingen hebben goede kanten, maar ze moeten niet verheiligd worden.

1. Organische stedenbouw. Je zult toch vanuit grotere gebiedsgerichte concepten moeten rekenen en tekenen. Aankomende verstedelijking aan de stad, zoals de 'witte schimmel' van weleer, zal anders het resultaat zijn.
2. Particulier opdrachtgeverschap. Voor de grote opgaven is dit geen uiterst relevant verschijnsel. Wanneer je bij opgaven in steden niet zorgt voor een casco, wordt het een rommeltje.
3. De Compacte stad. Drie nadelen: (1) het gaat in tegen de consumentenvoorkeur, (2) heeft een planeconomisch nadeel (dure voorzieningen treffen om het mogelijk te maken, parkeren, om niet in kwaliteit in te boeten) en (3) een beperkte toekomstwaarde. Noordanus noemt Chinese en Amerikaanse steden als voorbeeld waar kwaliteit in de centra ver te zoeken is en waar kapitaalkrachtigen vertrekken naar de buitenwijken.

"Ieder voor zich, niemand voor allen"

Noordanus: "Wat in ieder geval onzin is, is dat er gestopt moet worden met bouwen en dat we het redden met het ombouwen van kantoren" - het pleidooi van Rijksbouwmeester Frits van Dongen onlangs. "Nonsens, er zou weer een politiek gedragen verhaal moeten komen." Een verhaal dat visie heeft, vorm en sturing geeft aan de ruimtelijke ordening in Nederland. Luc Dietz (Dietz Communicatie) sluit zich aan bij de wens voor een landelijke

visie. "Er is een nieuwe wind gaan waaien, de VROM-boedel is verdeeld onder verschillende departementen. Ieder voor zich, niemand voor allen." Dietz: "Eigenlijk vraagt de situatie van vandaag en de nabije toekomst wederom om een sterke centrale regie van de Rijksoverheid." De Vinex was een succes, stelt Dietz. Bijna alle woningen zijn verkocht of verhuurd, in de Vinexwijken zijn inmiddels een miljoen kinderen geboren en de inwoners zijn tevreden. Vinex heeft alleen een slechte naam in de media en vooral bij ruimtelijke vakbroeders. Dat zou geen reden hoeven zijn om nooit meer met een rijksvisie en sturing op ruimtelijke ordening te komen.

Organische ontwikkeling en particulier opdrachtgeverschap

Marnix Norder (wethouder ruimtelijke ordening Den Haag) erkent de effecten van de Vinex op Den Haag: "De enorme Vinex-opgave heeft Den Haag gered." Door 'Verzoetermering' konden de voorzieningen het in de stad niet bolwerken. De Vinexwijken, zowel in de stad als aan de stad, hebben bijgedragen aan de nieuwe groei van Den Haag en het herstel van het stadscentrum. Maar waar Noordanus en Dietz enige heimwee hebben naar de centrale visie en sturing van de Rijksoverheid, noemt Norder de wens tot centrale sturing 'een stuip van het Politbureau'. Norder ziet particulier opdrachtgeverschap en herbestemming voor de compacte stad als een belangrijk deel van de oplossing om de ruimtelijke ontwikkeling op gang te houden en te voldoen aan de kwaliteitsvraag.

Kloof tussen ruimtelijke ordening en samenleving

Guido Wallagh (NederlandWordtAnders) heeft een andere benadering op de rol van het Rijk in het verleden. De nationale ruimtelijke ordening heeft zichzelf in hoog abstracte vormen gezet en zo een kloof geslagen tussen de ruimtelijke ordening en de samenleving. "En dat is vreemd, in de samenleving wordt iedere dag ervaren hoe goed de ruimtelijke inrichting van stad en land is", aldus Wallagh. Een kloof die deels gevuld lijkt te worden met particuliere initiatieven. Zij vullen de open ruimte die in de planvorming vooralsnog leeg blijft. Noordanus noemt dit 'het camoufleren van een gebrek aan ambitie', die dus wel door de markt wordt opgepakt.

Valkuilen van de ruimtelijke planning

Willem Salet, hoogleraar stedelijke en regionale planning aan de UvA, onderstreept de aanwezigheid van de kloof. "Is het misschien niet zo dat de wereld van de ruimtelijke planning in een periode van overvloed te

veel in zichzelf is gekeerd en dat er mede daarom op een moment dat het nodig is, geen beroep op wordt gedaan?” Salet schetst drie valkuilen:

1. Planning subjectivisme: plannenmakers brengen de verandering, ze zijn nieuwlichters. De oude val van het bestuurscentrisme.
2. Instrumentalisme: de globaliteit van strategische plannen creëren een hang naar concretisering in instrumenten, met onwerkbare situaties als gevolg.
3. Overheidsproducties: 'meekoppelende belangen' betekende in essentie 'meekoppelende overheidsproducties'. De markt vervult nu veelal de productieve taak en moet dus geconditioneerd worden om belangen mee te nemen. Dit vraagt om sturing.

Uit deze drie punten volgt dat wanneer een overheid zich waagt aan strategische planning, zij moet meegaan mét verandering in plaats van het op gang brengen ván verandering. Men moet zich niet te veel op borging in wet- en regelgeving storten en enig vertrouwen hebben in de markt. Een strategische planning die uitgaat van het bestaande. Het is de bestaande ruimtelijke inrichting die sturend is in plaats van een Rijksnota, de bestaande stad is het kader. Dat is dus in iedere stad of in ieder dorp anders en vraagt om andere acties of ingrepen.

Marktwerving in beleidsdiscoursen

Overregulering uit het verleden heeft geleid tot het mantra 'loslaten' en faciliteren van particuliere initiatieven door de overheid. Dit is mede een gevolg van het de weinige investeringsmogelijkheden door de crisis. De ruimte (kloof) die is ontstaan door gebrek aan investeringen wordt deels door marktwerving (de particuliere initiatieven) opgevuld. Met transformatie en particulier opdrachtgeverschap zijn al successen behaald in Den Haag. Binnenkort start de transformatie van één van de oude gebouwen van het ministerie van Binnenlandse Zaken aan de Turfmarkt, "dit is vergelijkbaar met de Vinex-opgave" aldus Norder. 100.000 vierkante meter transformatie in een jaar. Dit toont aan dat de komende ruimtelijke uitdagingen in de stad liggen en dat transformatie hierin een belangrijke rol kan spelen.

De opgave voor het Jaar van de Ruimte

De faciliterende of de sturende overheid, of misschien wel beide. De ruimtelijke ordening moet zich niet alleen richten op groei en nieuwbouw, maar juist meer op het bestaande en op de mogelijkheden van transformatie.

Dit vraagt in ieder geval een flexibele en regionaal gedifferentieerde overheid. "Het is puzzelen, en het ambtelijk apparaat moet anders gaan werken" volgens Norder.

In het Jaar van de Ruimte 2015 hopen we voor de toekomst van Nederland een inspirerende en realistische aanpak te bedenken waar eenieder aan kan bijdragen. De missie van het Jaar van de Ruimte is het betrekken van alle gebruikers bij de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Gebruikers die afwezig waren bij deze openingsbrainstorm. Op één na, dichter Juan-Carlos Goilo. Hij legde de vinger op de zere plek door te benoemen dat hij bij de brainstorm de enige (niet vakmatig betrokken) gebruiker van de ruimte was: "Ik besta! Ik heb een keuze! Samen net werken!" Goilo: "Als iets niet perfect is, dan kunnen wij het gaandeweg perfect maken."

Dat is de opgave waar het Jaar van de Ruimte voor staat.
Wie maakt Nederland? **Iedereen maakt Nederland!**



Conclusie

Terugkijken om vooruit te kijken

“Het gevaar van terugblikken is dat je zomaar achterover in de toekomst kunt lazeren” is een recente tekst op een poster van Loesje. In deze publicatie hebben we vooral teruggekeken. De contradictie van ruimtelijke ontwikkeling is dat je dat kan doen aan de hand van plekken die nog volop in ontwikkeling zijn. De toekomst staat nooit stil. We blijven sleutelen aan onze leefomgeving want we moeten verder. Maar zoals het de afgelopen 25 jaar is gegaan, werkt het niet meer. De Vierde Nota is waarschijnlijk de laatste keer geweest dat de Rijksoverheid op een dergelijke manier heeft gestuurd op de inrichting van ons land. De opgaven, onze sturingsopvattingen en het instrumentarium zijn sterk veranderd. Hoe geven we straks vorm aan stad en landschap? Wie werkt er nu aan de toekomst van Nederland? Wie is daarvoor aan zet en wat is het ons waard?



Want ons land is niet af. Nederland staat voor nieuwe vraagstukken die gevolgen hebben voor onze ruimtelijke ordening: denk aan klimaatverandering, demografische krimp, energietransitie en het groeipotentieel van de internet-economie. We zijn trots op ons land en onze planningstraditie, maar hoe formuleren we de antwoorden op de vragen van de toekomst?

Op basis van de verhalen van Leidsche Rijn, de Tweede Maasvlakte, de Gelderse Poort en station Arnhem Centraal zijn er parallellen te trekken tussen toen en nu. De grote opgaven waar we toen voor stonden, daar staan we nu weer. De kracht is dat er destijds selectieve keuzes zijn gemaakt. Drie heldere principes die vormgaven: Nederland distributieland, Nederland Waterland en Nederland Stedenland. Ook belangrijk is dat er in de Vierde Nota werd gekozen voor het verbinden van doelstellingen en belangen, te weten: het verknopen van de ruimtelijke aan economische opgaven, de verbindingen met natuur- en wateropgaven en het nadenken over duurzaamheid. Allemaal zaken die ook nu nog actueel zijn. Het is dus hoog tijd voor een breed maatschappelijk en vakmatig debat over de ruimtelijke inrichting van Nederland: het **Jaar van de Ruimte 2015**.

Wat gaan we doen in het Jaar van de Ruimte?

We organiseren het maatschappelijke, politieke en professionele debat over de ruimtelijke toekomst van Nederland. We willen zoveel mogelijk personen en organisaties enthousiast maken om zich daarbij aan te sluiten om de eigen media en evenementen in 2015 in het teken van **Wie Maakt Nederland** in te zetten. Doel is om zoveel mogelijk geïnteresseerden te bereiken en het debat op alle niveaus vol tot zijn recht komt. Met een feestelijke aftrap op 15-01-2015 en een grootse apotheose op 15-12-2015. Kijk op www.wiemaaktnederland.nl voor de actuele agenda.

Wie zijn de **initiatiefnemers**?

Initiatiefnemers

Enkele vakgenoten uit het ruimtelijk domein herkennen in de recente ontwikkelingen een urgentie om fundamentele vragen te stellen. Het Jaar van de Ruimte is daarvoor bedoeld. Het streven is om steeds meer mensen en organisaties aan het initiatief te binden. Met activiteiten en initiatieven die in andere jaren misschien ook plaatsvinden, maar in 2015 een bijzonder accent krijgen.

Aan het Jaar van de Ruimte wordt actief bijgedragen door:

Architectuur Lokaal | Bond van Nederlandse Architecten (BNA) | Beroepsvereniging van Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen (BNSP) | College van Rijksadviseurs (CRA) | Deltaprogramma | Eo Wijers Stichting | Federatie Ruimtelijke Kwaliteit | Interprovinciaal Overleg (IPO) | Fietsersbond | Geonovum | International Society of City and Regional Planners (ISOCARP) | Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap (KNAG) | Ministerie van Infrastructuur en Milieu | Nederlandse Vereniging van Projektontwikkeling Maatschappijen (NEPROM) | Nederlandse Vereniging voor Tuin- en Landschapsarchitectuur (NVTL) | Nederlandwordtanders | Planbureau voor de Leefomgeving | Platform31 | Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur | SBRCurnet | Staatsbosbeheer | Twynstra Gudde | Vereniging Deltametropool | Watertorenberaad | Wing | RUIMTEVOLK en Urhahn Urban Design.

Bestuur

Peter Heij
Yves de Boer
Hans Leeflang

Comité van Aanbeveling

Ed Nijpels
Hans Alders
Jenno Witsen
Joop van Oosten
Andries Heidema

Uitvoerend Comité 2015

Henk Snoeken (Ministerie I&M)
George Brugmans (IABR)
Jannemarie de Jonge (WING)
Christine Oude Veldhuis
Adriaan Visser (Platform31)
Annemiek Rijckenberg (Rijckenberg Advies)
Willem Salet (Universiteit van Amsterdam)
Ries van der Wouden (PBL)
Peter Paul Witsen (Westerlengte)
Hans Leeflang (Ministerie I&M)

Onderzoekers

Planbureau voor de Leefomgeving (terugkijkend onderzoek),
Vereniging Deltametropool (vooruitkijkend onderzoek)

Organisatie

Platform31

Colofon

Aan deze publicatie werkten mee:

Willem Heesen, Jan Kadijk, Judith Lekkerkerker, Christine Oude Veldhuis, Jeroen Niemans, Arjan Raatgever, Anne Seghers, Natasja van der Veer en Peter Paul Witsen

Eindredactie: Willy van de Riet

Beeldredactie: Jeroen Niemans en Natasja van der Veer

Fotografie: Alex Schröder, tenzij anders vermeld

Pagina 66: Roy Borghouts Fotografie

Pagina 85: Projectbureau Locatie Valkenburg

Vormgeving: Gé grafische vormgeving

Hoewel grote zorgvuldigheid is betracht bij het samenstellen van dit rapport, aanvaarden Platform31 en de betrokkenen geen enkele aansprakelijkheid uit welke hoofde dan ook voor het gebruik van de in deze publicatie vermelde gegevens.

Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt mits de bron wordt vermeld.

Den Haag, januari 2014

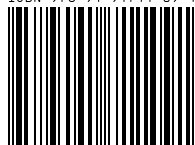


Wie **maakt** Nederland?

Onder het motto 'Wie Maakt Nederland' organiseren we in 2015 het maatschappelijke, politieke en professionele debat over de ruimtelijke toekomst van Nederland. De initiatiefnemers van het Jaar van de Ruimte 2015 willen hiermee zicht bieden op de ruimtelijke toekomst van Nederland en iedere Nederlander doordringen van de nieuwe mogelijkheden om bij te dragen aan de toekomst van de eigen leefomgeving. In de aanloop naar 2015 kijken we in deze publicatie aan de hand van vier projecten terug op de totstandkoming van het huidige Nederland. Om vervolgens vooruit te kijken. Hiermee hopen we te inspireren en de discussie te voeden: Wie maakt Nederland?

PLATFORM31

ISBN 978-94-91711-09-1



9 789491 711091 >