

Onderwerp: **structuurvisie**

Datum: 13 september 2011 22:13:18 GMT+02:00

Commentaar op het Ontwerp Structuurvisie infrastructuur en ruimte

De aanduidingen in de ondertitel (concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig) suggereren een volgorde, en wel een van afnemend belang. Dat zou aansluiten bij de karakterisering die men over deze structuurvisie bij de presentatie kon optekenen: leefomgeving en veiligheid zijn secundair, economie eerst.

Dat in de structuurvisie het primaat aan "de" economie wordt gegeven, is echter maar schijn. Met ruimtelijke planning van functies, werken en wonen, van transportassen, van recreatie en natuur en het verbeteren van milieukwaliteit en het in acht nemen van elementaire processen van de ondergrond en water kan de overheid immers de efficiëntie en productiviteit van de economische processen in belangrijke mate beïnvloeden. Als de overheid daar niet zo in geïnteresseerd is, loopt de economie vast.

Van die betekenis van ruimtelijke ordening is in de structuurvisie weinig over. De decentralisatie naar andere overheden lijkt immers weinig anders dan een manoeuvre om de "vrije economische krachten" met het boterzachte ruimtelijke weerwerk van provincies en gemeenten te confronteren. We hoeven in dit verband maar te wijzen op de perversiteit van gemeentelijke belangen, waar grondtransacties an sich en een door overcreditering bevorderd planoptimisme een prikkel vormen om het met goede ordening maar niet zo nauw te nemen. Zo hoog mogelijke inkomsten uit die grondtransacties staan voorop bij de doorsnee van de gemeentebestuurders die de gemeente niet als een publieke organisatie besturen maar als een B.V. Tegen die achtergrond moet men de verrommeling, natuurlijke degradatie en economische stagnatie (een onafscheidelijk drietal) in de randstedelijke zuidvleugel zien die er zich de afgelopen 15 jaar heeft voltrokken.

We hebben wel een idee wat de bron is van het idee dat de rijksoverheid zich grotendeels uit de ruimtelijke ordening kan terugtrekken. Waar de minister de economie op de eerste plaats wil zetten, doet zij dat in het bijzonder voor gevestigde belangen, en dat is toch echt heel wat anders dan "de economie". Net als bij de keuze van de topsectoren in het innovatiebeleid van deze regering wendt men voor dat het "sterker maken wat sterk is" een zinvolle keuze is. Dat is het per definitie niet; dit conserverende thema staat vernieuwing en verduurzaming juist in de weg, het is de reflex van het establishment. Die sterke sectoren hebben de overheidssteun in de innovatie juist helemaal nodig en zullen die zelfs gebruiken om innovaties in hun eigen en ook andere branches af te remmen en af te romen. En wat de ruimtelijke kant betreft hebben zij al laten zien dat met het voortzetten van de crisis- en herstelwet het zorgvuldig beoordelen van maatschappelijk rendement van grote overheidsinvesteringen voor hen veel minder belangrijk is dan de stroom aan opdrachten op korte termijn die het hen oplevert.

Het zijn dus bepaalde belangen die worden bevoordeeld in het nieuwe beleid voor infrastructuur en ruimte. Die belangen (de olie- en auto-lobby, de bouwers) zijn juist gebaat bij het niet oplossen van de verwrongen markten van wonen en bedrijfsterreinen, van verkeerde lokatie-keuzen (denk aan de schaa sprong van Almere) en van het verminderen van woon-werkverkeer. Het werkelijk oplossen van die problemen leidt immers op termijn maar tot verminderde omzet. Aan problemen kunnen die ondernemingen veel meer verdienen dan aan oplossingen.

Een verhelderend voorbeeld vinden wij in het transportsysteem van de randstad. Het openbaar vervoer wordt in de structuurvisie weliswaar niet geheel vergeten (er wordt een streven genoemd van 2 x 6 op het hoogfrequente net) maar daarmee wordt de onwaarschijnlijk grote achterstand van de randstad op andere Westeuropese metropolen niet ingehaald - en dat is toch echt noodzakelijk om "de" economie in de randstad concurrerender te maken.

Bij de plannen voor de randstad als metropool heeft de toenmalige Nederlandse regering - de huidige ploeg volgt dat kritiekloos - aan de vergelijkende studie van de OESO (**OECD Territorial Reviews: Randstad Holland, The Netherlands**, januari 2007) een volkomen eigen draai gegeven. De boodschap van het OESO-rapport legde de meeste nadruk op het **sterker maken van wat zwak** is, en dat geldt wel heel sterk voor een onderontwikkeld

openbaar vervoer.

Een greep uit de observaties van het OESO-rapport (de nummers heb ik laten staan om het gemakkelijk terug te kunnen vinden) die in dit verband van belang zijn:

12. A unified and coherent public transport system serving the Randstad as a unified area does not exist. For example, train connections are usually between city centres, whereas many firms are located next to highways. Although improvements have been made in The Hague and Rotterdam, metro and tram networks do not usually reach out into surrounding municipalities, making travelling within a cityregion by public transport difficult. The connections between different modes of public transport could also be improved. In addition, **the railway capacity in the Randstad is one of the most underdeveloped of all the metropolitan areas in western Europe**. Together, these problems contribute to relatively high car usage, which, in turn, creates congestion and air pollution.

116. Most of the passenger transport in the Randstad occurs by road. In an urban area such as Amsterdam 67% of all individual journeys take place by road, a figure which is still higher for regions outside the Randstad. Public transport plays a relatively small role in the Netherlands: when compared to other European countries a very small proportion of journeys is made by public transport (Eurostat, 2005)."

Deze conclusie is in overeenstemming met de onlangs aan de regering gepresenteerde Monitor Duurzaam Nederland 2011 van het CBS, CPB, PBL en SCP. Daarin wordt eveneens vastgesteld dat in geen enkel ander Europees land de inwoners zoveel tijd door met reizen van en naar hun werk doorbrengen als Nederlanders. De omvang van het woon- en werkforensisme is verbijsterend. De minister evenwel liet zich bij de aftrap van een asfalteringsproject bij Amsterdam ontvallen dat "de mensen" nu weer verder van hun werk konden gaan wonen. "Dat willen de mensen nu eenmaal graag", voegde ze er blijrijdend aan toe. Waar in de tekst van de structuurvisie de mogelijkheid van beïnvloeding van de mobiliteitsvraag wordt opengehouden (§ 3.2 bijvoorbeeld) is dat dus al niet geloofwaardig meer. M.a.w., naar goede ruimtelijke ordening en rationele keuzen (dus geen én-én) voor de mobiliteitsvraag zal men in deze structuurvisie tevergeefs zoeken.

We kunnen ons de moeite besparen om nog op andere onderwerpen uit de structuurvisie in te gaan. Ruimte voor natuur en landschap komt er buitengewoon bekaaid af, in omvang en in kwaliteit.

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is een hopeloos geval.

Jacques Schievink, 13 september 2011

Met vriendelijke groeten,

Jacques Schievink

=====

Maarten Trompstraat 17

2628 RB Delft

+31 15 2617035

e-mail j.eschievink@freeler.nl

webstek Initiatiefgroep Natuurbeheer in Delft:

<http://ind.datadelft.com>

=====