

Ontwikkelingsperspectieven voor de
ruimtelijke ordening

ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DE RUIMTELIJKE ORDENING

Verslag Smal Beraad gehouden op 29 oktober 2007

Dr. P.J.J. Maessen

INHOUD

VERSLAG	4
DEELNEMERS	8
BIJLAGEN	10
DE GEVAREN VAN DOCTRINAIR PLANNEN - ROB VAN ENGELSDORP GASTELAARS	11
HAPPILAND - ZEF HEMEL	15
EEN VOLLE AGENDA VOOR DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN NEDERLAND - CHRIS KUIJPERS	19
UIT DE KRAMP - PIETER WINSEMIUS	22
UIT DE KRAMP, IN DE REVISIE - ZEF HEMEL	25
ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING	27
BESTUUR	31

VERSLAG

Nieuwe inspiratie voor de ruimtelijke ordening

Hoe gaan we verder met de ruimtelijke ordening? Is er een gedeeld probleembesef om een Breed Beraad te houden over deze vraag en wat zou daar op de agenda moeten staan?

Over deze kwestie boog zich een Smal Beraad van het Forum voor Stedelijke Vernieuwing op maandag 29 oktober 2007 in Den Haag. Het beraad bestond uit drs. A.J. van der Burg (Ministerie VROM), drs. A. Th. van Delden (Ministerie VROM/WWI / Forum), dr. J.J.M. Hemel (Gemeente Amsterdam / Forum), drs. C.B.F. Kuijpers (Ministerie VROM), ir. P.O. Vermeulen (Bank Nederlandse Gemeenten / Forum) en dr. P.J.J. Maessen (Maessen Beleidscommunicatie, verslaglegger). Prof. dr. L.A. de Klerk (Universiteit van Amsterdam / Forum) was verhinderd.

De aanleiding tot dit Smal Beraad was tweeledig. Bij sommigen bestaat de indruk dat de ruimtelijke ordening op rijksniveau aan invloed verliest en gemarginaliseerd raakt. Daarnaast leeft bij anderen het idee dat de ruimtelijke ordening op nationale schaal inhoudelijk geen taak meer zou hebben, omdat de belangrijkste kwesties eigenlijk wel geregeld zijn. Hieronder komen deze twee probleemstellingen aan de orde. Daarna de vraag wat de agenda van een Breed Beraad zou kunnen zijn.

Ruimtelijke ordening in het kabinet Balkenende IV: marginalisering of infiltratie?

Laten we eerst eens kijken naar wat dit Smal Beraad besprak over de vermeende marginalisering van de ruimtelijke ordening op rijksniveau. Sommigen menen institutionele veranderingen te zien die de invloed van DG Ruimte zouden beperken. Welke zijn dat?

De Rijksplanologische Commissie is na aan lange historie opgeheven en opgegaan in de nieuwe Commissie Duurzame Leefomgeving. Het Ruimtelijk Planbureau maakte eenzelfde beweging door en moet fuseren met het Milieu- en Natuurplanbureau tot het nieuwe Planbureau voor de Duurzame Leefomgeving. Ook binnen de Ministerraad zou de plaats van de ruimtelijke ordening zwak zijn, wat zou blijken uit het verdwijnen van de onderraad voor Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Maar wat zeggen deze institutionele veranderingen over de praktische invloed van de ruimtelijke ordening in het rijksbeleid? De veranderingen zijn de onvermijdelijke consequenties van afspraken in het coalitieakkoord over het terugdringen van verkokering. Daar is op zich niets mis mee. Daarnaast: het Ministerie van VROM had twee 'eigen' planbureaus en het is niet zo gek dat die tot één zijn samengevoegd.

Een beweging de andere kant op is het omzetten van het Meerjarenplan Infrastructuur en Transport (MIT) in een Meerjarenplan Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Met andere woorden: Verkeer en Waterstaat moet in dat MIRT tegenwoordig de directe invloed dulden van VROM, LNV en EZ. Daarmee heeft DG Ruimte een steviger positie in discussies over verkeer. Het ruimtelijk belang is geïnfilteerd in de infrastructuurbesluiten.

Waar het om gaat is de feitelijke inbreng van DG Ruimte in de beleidsdiscussies. Met andere woorden: analyseer goed wat beeldvorming is en wat werkelijkheid.

Er is nog een ander beeldvormingaspect dat we gemakkelijk dreigen te vergeten. Dat heeft te maken met de Vinexpraktijk van de afgelopen vijftien jaar. Toen de macrobesluiten daarover eenmaal genomen waren, lag de bal bij gemeenten, projectontwikkelaars en corporaties. Het rijk had al die jaren weinig bemoeienis meer met de uitvoering van de projecten. De RPD en later DG Ruimte hebben de jaren daarna wel hun invloed gehad in de nota's van EZ, VenW en LNV, maar zij waren daarin niet de dominante partij.

Met andere woorden: het is niet zo dat vijf jaar geleden alles beter was en dat de positie van de nationale ruimtelijke ordening de laatste jaren snel verzwakt is. Laten we nuchter blijven over de institutionele ontwikkeling en ons niet laten leiden door beeldvorming. Een goed inhoudelijk verhaal is het belangrijkste. Daarover gaat de rest van dit verslag.

Het ruimtelijk Walhalla

De deelnemers aan dit Smal Beraad komen regelmatig op vakbijeenkomsten in het buitenland en zijn daar telkens weer blij verbaasd over de lof die wordt toegezwaaid aan de planologische prestaties van Nederland. Zelfs Duitsers en Engelsen, die toch regelmatig in ons land komen, putten zich uit in het prijzen van de Nederlandse ruimtelijke ordening.

Nederland is als een van de eerste landen in het stadium van een zeer hoge urbanisatiegraad beland, zegt John McNeill, samen met vader William schrijver van The Human Web, een geschiedenis van de menselijke bewoning van de aarde in ruim driehonderd bladzijden. De afgelopen vijftig jaar heeft in het Westen een onwaarschijnlijke groei van de verstedelijking plaatsgevonden. McNeill noemt deze periode in

de geschiedenis van de mensheid 'bizar'. Nederland zit met meer dan 80 procent in de top. Dat is vrijwel het absolute maximum en met die mate van verstedelijking loopt, volgens McNeill, Nederland voorop. De VS zitten op 74% dus die hebben nog een weg te gaan, laat staan Azië en Afrika. Wat betreft de klassieke urbanisatie heeft Nederland dus het eindstadium bereikt. We kunnen nu uit de kramp. We hoeven niet meer te groeien. Is er niets meer te doen? Natuurlijk wel!

Groei

Het Smal Beraad betreft nu de visie van een andere buitenlander in de beschouwing, die van Peter Hall, een Brit die Nederland heel goed kent. Hij heeft juist een indrukwekkende studie afgerond naar policentrische stelsels in Noordwest Europa, waaronder de Randstad. Binnen de meeste stelsels is sprake van een dominant metropolitaan centrum. Uitzondering zijn het Ruhrgebied en de Randstad; die zijn het meest policentrisch. Hij wijst op de problemen die dit geeft in termen van verkeerscongestie en milieuvervuiling: de stedelijke invloedssferen overlappen, dus iedereen rijdt kris-kras. Bovendien geven bedrijven te kennen dat ze in dergelijke stelsels een dominant centrum missen en daarom verhuizing overwegen. Deze trend ziet men op dit moment overal in de wereld: Sydney wint van Melbourne; Mumbay wint van Calcutta en Delhi.

Volgens Hall ligt hier een groot risico voor het Ruhrgebied en de Randstad omdat die vasthouden aan verdelende rechtvaardigheid binnen het policentrische stelsel en daarmee de ontwikkeling naar een metropool belemmeren, waardoor uiteindelijk het hele stelsel op achterstand raakt.

Een tweede majeure vraag is die naar het accommoderen van groei. 'Hoezo groei?', zou McNeill zeggen. 'Jullie zijn rijk. Jullie zijn in het Walhalla van de urbanisatie aangekomen en hebben de grenzen van de groei bereikt. Bij jullie begint nu de stabilisatie, hier en daar zelfs krimp, die de rest van de wereld pas over veertig of vijftig jaar bereikt. Dáár zal de groei nog lang doorgaan tot de maximale urbanisatiegraad van 80 à 90 procent is bereikt. Jullie taak is het om te laten zien wat een samenleving te doen staat ná het voltooiën van de urbanisatie, en dat is groeien in kwaliteit.'

Duurzaamheid en kwaliteit

We zijn nu bij de kwestie van de nieuwe missie van de ruimtelijke ordening beland. Het gaat er dus om het denken in groeitermen los laten en te denken in termen van meer kwaliteit. Daarmee is niet bedoeld het vrij smalle begrip 'ruimtelijke kwaliteit' dat in de jaren negentig de gemoederen bezighield. Het gaat om de kwaliteit van de economie en de samenleving en de rol die de ruimtelijke ordening daarin kan spelen.

De kwaliteitsvraag heeft direct te maken met het streven naar duurzaamheid, maar daarmee is ook nog niet zo veel gezegd, want wat verstaan we onder duurzaamheid? In de sector van het grijze milieu betekent het vooral CO₂-neutraal en vrij van andere emissies en hinder. Dat is een overwegend technische benadering die te smal is.

Voor ons is iets duurzaam wat een blijvende toegevoegde waarde heeft voor de samenleving, iets wat de moeite waard is om steeds weer te gebruiken, te restaureren, een nieuwe bestemming te geven. Onze missie moet het zijn om de ruimtelijke ordening een bijdrage aan die vorm van duurzame kwaliteit te laten leveren. Daarom is de ruimtelijke ordening ook een relevante discipline in de toekomst van de veertig Vogelaarwijken.

Ook waar het gaat om de mobiliteit is het aan de ruimtelijke ordening om met ideeën te komen over de toekomst. Aan de snelle groei van de fysieke mobiliteit zoals we die nu kennen, zou een einde kunnen komen, onder meer door de zeer sterke groei van de glasvezelinfrastructuur, maar ook door een metropolitaan centrum te creëren.

Casus Schiphol

Onwillekeurig verschuift de discussie naar Schiphol. Wat betekent het einde van de klassieke groei voor de luchthaven? Al een aantal jaren is een trend zichtbaar dat de groei in het transferverkeer stagneert terwijl de groei in het vrachtverkeer juist accelereert. Dat is een gevaarlijke trend want als vrachtluchthaven heeft Schiphol, zeker met zijn ligging tegen Amsterdam aan, op den duur te weinig toegevoegde waarde, terwijl de milieuhinder alleen maar groeit. Een kwaliteitsontwikkeling zou betekenen dat het stedelijk gebied in de nabijheid van de luchthaven van zo'n hoog niveau is, dat het voor mensen in de hele wereld aantrekkelijker wordt om Schiphol als eindbestemming te nemen. De potentie is er dank zij het uitstekende intercontinentale netwerk dat de afgelopen twintig jaar is opgebouwd: hierdoor komt het bijvoorbeeld dat een mondiale speler als Adidas besloten heeft zijn topatleten vanuit Amsterdam hun

wereldwijde programma te laten afwerken, eenvoudig omdat ze heeft berekend dat het reizen daarvandaan tot de minste stress leidt.

Meer kwaliteit betekent voor Schiphol dus: aansluiting zoeken op metropolitane programma's in haar directe omgeving, in plaats van haar catchment area nòg groter te maken, voor de omgeving betekent het: een product leveren met een hogere toegevoegde waarde. Daarvoor zijn grootstedelijke programma's (congressen, sport, onderwijs, cultuur, leisure, entertainment) van het grootste belang, maar ook een aantakking van het Amsterdamse metrostelsel op de luchthaven, waarlangs die programma's in hoge dichtheid kunnen worden geclusterd. (Overigens kan dat ook gepaard gaan met kwantitatieve groei, maar dat is niet de kern van de zaak.)

Kwaliteitsvragen

In de loop van de avond komen andere voorbeelden en kwesties langs die de ruimtelijke ordening uitdagen om duurzaamheid en andere vormen van kwaliteit toe te voegen:

- Langs de Betuwelijn en de HSL zullen, wanneer die volop in bedrijf zijn, ontwikkelingen op gang komen die om een duurzaam antwoord vragen. Je ziet dat nu al bij de sleutelprojecten, die pas kort in ontwikkeling zijn.
- De samenhang in de Randstad, de metropoolvorming van Amsterdam, de samenhang in de Zuidvleugel.
- De verstedelijking en de regionale differentiatie die daarin nodig is, want Rotterdam is niet Groningen is niet Zuid-Limburg.
- De bovengemeentelijke ontwikkelingen in en tussen stedelijke netwerken.
- De duurzame energievoorziening. De gevolgen van de klimaatverandering.
- De grote plannen voor Almere en de Zuidplaspolder.
- De veertig Vogelaarwijken
- Nederland in zijn Europese context

Het nieuwe verhaal van Nederland

Het Smal Beraad heeft veel belangstelling voor de wijze waarop de gemeente Amsterdam bezig is haar omgeving en haar politieke partijen te betrekken bij de toekomst van de regio. Amsterdam legt geen scenario's voor maar ontwikkelt inspirerende toekomstverhalen die logisch voortborduren op investeringen die op dit moment in de regio worden gedaan. Er is veel ambitie in die verhalen, niet omdat er zo nodig heel veel gebouwd moet worden maar omdat er geïnvesteerd moet worden in openbare ruimte, cultuur, theaters, onderwijs, toegankelijkheid van natuur en andere kwaliteitsverbeteringen. Dat brengt enthousiasme over en daagt op een aantrekkelijke wijze mensen uit om mee te denken. Het doorbreekt verstarring en vergroot de creativiteit. (Zie de bijlage.)

De vraag aan een Breed Beraad zou kunnen zijn of zo'n verhaal ook voor heel Nederland te maken is, waar dat over moet gaan en welk perspectief het moet schetsen. Kan de planologische vakwereld zich losmaken van formele en technocratische kwesties over instrumenten, wetgeving en bevoegdheden en de Nederlanders uitnodigen vrijmoedig na te denken over een aangename, duurzame en mooie toekomst? Kan zij het antwoord geven op de vraag wat de ruimtelijke opgave is wanneer de hoofdzakelijk kwantitatieve groei, zoals wij die de afgelopen vijftig jaar hebben gekend, tot een einde is gekomen? Daarmee een kader geven aan ons handelen zodat de ontwikkeling ons niet alleen overkomt, maar we er aan mee-vormgeven. Ruimtelijke ordening opnieuw uitvinden.

Opvallend is dat het Smal Beraad ervan overtuigd is dat het bedrijfsleven op dit moment veel meer bereid is om grensoverschrijdende ideeën en plannen te ontwikkelen dan de politiek en het bestuur. Ook dat pleit ervoor om niet de institutionele weg te bewandelen maar die van de inspiratie en op zoek te gaan naar een coalitie van partners die niet in hokjes denken. (In Amsterdam zijn overigens ook enkele politieke partijen door de verhaalaanpak in beweging gekomen.)

Daarmee loopt de bijeenkomst ten einde. Het Smal Beraad ziet een belangrijke agenda voor een Breed Beraad, dat vooral uit vakgenoten moet worden samengesteld en niet mag worden gedomineerd door bestuurders. Het zal gaan over de bijdrage van de ruimtelijke ordening aan de kwaliteit en de duurzaamheid van de economie en de samenleving in de era van de posturbanisatie. Er zal veel aandacht uitgaan naar de methode die kan worden gebruikt om de bijdrage van de ruimtelijke ordening te verkennen. Het Breed Beraad kan het begin worden van een inspirerend nieuw verhaal.

DEELNEMERS

Drs. A.J. van der Burg

Ministerie VROM

Drs. A.Th. van Delden

Ministerie VROM/WWI / Forum

Dr. J.J.M. Hemel

Gemeente Amsterdam / Forum

Drs. C.B.F. Kuijpers

Ministerie VROM

Dr. P.J.J. Maessen

Maessen Beleidscommunicatie / verslaglegger

Ir. P.O. Vermeulen

Bank Nederlandse Gemeenten / Forum

BIJLAGEN

De gevaren van doctrinair plannen

R. van Engelsdorp Gastelaars

Ruimte in debat / Ruimtelijk Planbureau, nummer (2007)2, paginering 2 - 7

De praktijk van de ruimtelijke planning wordt in Nederland al decennia lang overheerst door een algemeen aangehangen planningsdoctrine. Er bestaat onder professionals een breed gedragen consensus over de te volgen werkwijze, over de achterliggende ordeningsprincipes zoals 'evenwicht' en 'gelijkwaardigheid', en ook over de uitwerking daarvan in ruimtelijke doelstellingen. In dit essay betoog ik dat deze planningsdoctrine leidt tot verstarring en tot het onvermogen om goed te reageren op nieuwe inzichten en nieuwe ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen.

'Nieuwe' gezichtspunten

In Westerse landen is het denken over de stedelijke orde tot in de jaren zestig vooral overheerst door een visie die is toegespitst op economische mechanismen. De wetenschappers die deze visie hanteren, gaan ervan uit dat de spreiding van het grondgebruik tot op lokaal niveau wordt bepaald door de spreiding van de werkgelegenheid. Regionale of plaatselijke knelpunten in een gegeven stedelijke orde beschouwen ze vooral als symptoom van stagnerende economische aanpassingsmechanismen. Zo verklaren ze een opvallend hoge werkloosheid in een regio vanuit de ontbrekende bereidheid bij de beroepsbevolking in die regio om te migreren naar gebieden met een tekort aan arbeidskrachten.

In diezelfde jaren zestig echter wordt in wetenschappelijke kringen de onvrede met deze visie steeds groter. Andersoortige mechanismen in de stedelijke ruimtelijke orde zouden hierdoor ten onrechte worden genegeerd. Allerlei nieuwe opvattingen over het functioneren van het verstedelijkte Westen worden daarop met kracht aan de orde gesteld. Zo komt al in de jaren zestig zelf een stroming op die de stedelijke structuur in het Westen in de eerste plaats analyseert en evalueert in termen van maatschappelijke ongelijkheid, machtsverschillen en sociale rechtvaardigheid (Jacobs 1961; Gans 1968; Castells 1973; Harvey 1973). In deze optiek zijn het concentraties van macht en kapitaalkracht, en niet de ruimtelijke verschillen in economische doelmatigheid, die bepalen hoe succesvol of probleemrijk stedelijke clusters en regio's zijn. Bijgevolg krijgen ook de aanwijzingen voor het ruimtelijk beleid een ander karakter. Territoriale herverdeling van werkgelegenheid en andersoortige faciliteiten wordt in deze kringen een frequent geopperde strategie voor sociaal-economische ontwikkeling; de opvatting dat de ingezetenen van regio's of steden met een tekort aan werkgelegenheid, hun heil dan maar elders in de wereld moeten zoeken, wordt niet meer verwoord (Bartels e.a. 1981).

In de loop van de jaren zeventig wordt in het debat over de stedelijke inrichting van het Westen op grote schaal een nieuwe ordeningsdimensie geïntroduceerd. Ditmaal een dimensie die is gebaseerd op ecologische mechanismen. Duurzaamheid, onder andere met het oog op vermindering van milieuoverlast of verspilling van grondstoffen, wordt in deze optiek een maatstaf voor de kwaliteit van een gegeven stedelijke orde.

En ten slotte krijgt vooral na 1990 een vierde ordeningsdimensie voor de ruimtelijke inrichting van stad en platteland steeds meer aanhang. Deze dimensie heeft betrekking op de culturele kwaliteit van de betreffende ruimtelijke orde, bijvoorbeeld gelet op de authenticiteit van de stedelijke bebouwing en het rurale landschap aldaar (Meadows 1972; Zukin 1991).

Toch zijn de drie 'nieuwe' gezichtspunten die sinds de jaren zestig van de vorige eeuw in het debat over de ruimtelijke structuur in het stedelijke Westen zijn geïntroduceerd, niet zo nieuw als ze lijken. Zowel de sociale, de ecologische als de culturele optiek op de ruimtelijke structuur zijn al sinds 1900 bij herhaling door specialisten aan de orde gesteld. Denk voor stedelijk Nederland bijvoorbeeld aan de interventies in dit verband van respectievelijk de volkshuisvester F.M. Wibaut, de natuurbeschermer J.P. Thijsse en de vader van de Nederlandse monumentenzorg V. de Stuers. Het enige nieuwe is dat deze optieken vanaf 1960 een massale aanhang krijgen en vervolgens niet meer uit het debat over de ruimtelijke inrichting van het stedelijke Westen zijn weg te denken. Hierdoor is in de internationale vakliteratuur zowel de veelkleurigheid als de diepgang van de opvattingen over de ruimtelijke inrichting in het stedelijke Westen momenteel groter dan ooit tevoren. Immers, het combineren van de verschillende ordeningsdimensies levert voor elke stad of regio wel een toegespitste specifieke slotsom op, zowel wat betreft het belang van de onderscheiden dimensies als wat betreft de kwaliteiten en knelpunten die aan de orde zijn (Zukin 1991; Hall 1998).

De Nederlandse planningsdoctrine

Op grond van het bovenstaande zou men verwachten dat ook de stedelijke ordening in ons land gedurende de laatste halve eeuw in steeds grotere mate gekenmerkt is geraakt door ideeënrijkdom en aandacht voor specificiteit, met een veelkleurige ruimtelijke differentiatie als gevolg. Immers, nagenoeg nergens in het Westen is het professionele veld met betrekking tot de ruimtelijke ordening verder uitgebouwd en massaler bemand dan juist in Nederland.

Niettemin zijn de inzichten en strategische suggesties van de internationale vakwereld tot dusverre lang niet altijd systematisch, helder en overtuigend in de Nederlandse planningspraktijk verwerkt. Dat geldt zeker voor de in deze internationale vakwereld vaak verwoorde bevinding dat de kansen en beperkingen van steden aanzienlijk verschillen. Deze bevinding heeft tot nu toe nauwelijks weerklank gevonden in de Nederlandse planningspraktijk; zo zien we bijvoorbeeld dat ieder stadsbestuur voor economische ontwikkeling inzet op het toerisme en op de creatieve economie.

Hoe moeten we verklaren dat de bij de ruimtelijke ordening van stedelijk Nederland betrokken professionals zo weinig gebruik maken van deze nieuwe inzichten? Een bruikbare aanwijzing hiervoor wordt, wellicht onbedoeld, aangedragen door enkele van deze professionals zelf. Zij wijzen er namelijk op dat de planningspraktijk in dit land al geruime tijd wordt gekenmerkt door een algemeen aangehangen planningsdoctrine, zowel wat betreft de wenselijke aanpak als wat betreft de inhoudelijk na te streven ordeningskenmerken (Faludi e.a. 1994). Nu zien de betreffende auteurs het geloof in een dergelijke doctrine zelf vooral als een voordeel. Doordat planningsprocedures en ordeningsdoelen in een brede kring van vakgenoten bij voorbaat zijn aanvaard, zou onenigheid worden voorkomen en de continuïteit in het planningsproces worden vergroot.

Het aanhangen van eenzelfde planningsdoctrine brengt echter ook nadelen met zich mee, namelijk verstarring en onwil bij de betrokken professionals om te reageren op nieuwe ontwikkelingen in de ruimtelijke organisatie van de samenleving. Juist deze verstarring en onwil, veroorzaakt door het heilige geloof in een planningsdoctrine, zijn verantwoordelijk voor de ontoereikende reacties van de plannende professionals op nieuwe ontwikkelingen in de ruimtelijke orde van stedelijk Nederland. Dat zal ik hieronder trachten aan te tonen.

Twee voorbeelden

Met name twee ordeningsprincipes spelen al een halve eeuw een prominente rol in de in Nederland aangehangen planningsdoctrine. In de eerste plaats is voortdurend sprake van een streven naar 'evenwicht' binnen steden en stedelijke regio's; een evenwicht zowel in functionele zin als in sociaal opzicht. In de tweede plaats blijkt in de loop der tijd telkens opnieuw sprake te zijn van een streven naar 'gelijkwaardigheid', zowel kwantitatief als kwalitatief, tussen de verschillende territoriale entiteiten. Hierbij gaat het om de in het land aanwezige stedelijke regio's of steden ten opzichte van elkaar, én om de steden ten opzichte van hun ommeland. Symptomatisch voor het streven naar een intern evenwicht zijn bijvoorbeeld de herhaalde pogingen om buurten met een kansarme bevolking af te helpen van hun eenzijdige profiel – qua bebouingskwaliteit, qua faciliteitsniveau, qua bevolkingsopbouw en dergelijke. Een symptoom van het streven naar gelijkwaardigheid is bijvoorbeeld de steeds weer opduikende behoefte van de overheid om het ontstaan van dominerende miljoenenagglomeraties in het land te voorkomen.

Hoe hebben deze twee doctrinaire ordeningsprincipes tot dusverre in Nederland doorgewerkt in concrete plannen voor de stedelijke orde? Om dit duidelijk te maken zal ik kort aandacht schenken aan de continuïteit van twee aan deze principes ontleende doelstellingen. In de eerste plaats zal ik het streven naar intern evenwicht illustreren aan de hand van de telkens opnieuw beleden noodzaak om zoveel mogelijk vast te houden aan de functie van het oude stadshart als het enige consumptieve centrum in de stad dat voor iedereen is bedoeld. Daarnaast zal ik wat betreft de behoefte aan externe gelijkwaardigheid kort ingaan op het continu volgehouden streven om de groene open ruimte te beschermen door het uitwaaiëren van stedelijke grondgebruikers over het ommeland, zoals bevolking, bedrijven en winkelcentra, ten strengste aan banden te leggen.

De laatste vijftig jaar is in Nederland voortdurend geprobeerd de functie van de oude binnensteden als centrum van werkgelegenheid, bestuur en publieke consumptie voor de gehele stad en het nabije

ommeland te behouden; een functie die vooral na 1900 tot ontwikkeling is gekomen. Wel is de motivatie voor dit streven in de loop der tijd verschillende malen veranderd. Tot in de jaren zestig speelt het economische gezichtspunt in dit verband een hoofdrol. Cityvorming lijkt in deze jaren nog een vanzelfsprekend doel: in de stadskern worden alle mogelijke publiekgerichte diensten en kantoorgebonden werkgelegenheid centraal bijeengebracht. Onder verwijzing naar economische doelmatigheid accepteert men daarbij dat 'zwakke' centrumfuncties zoals het wonen dreigen te worden verdrongen.

In de loop van de jaren zestig en zeventig verruilen steeds meer bedrijven de binnensteden voor locaties aan de stadsrand, op zoek naar ruimte en een betere bereikbaarheid voor auto's. Dan komen sociale motieven in zwang bij de verdediging van de binnenstedelijke centrumfunctie, en wordt vooral de betekenis van het stadshart als publieke ontmoetingsplek herhaaldelijk onderstreept. In de loop van de jaren tachtig beginnen vervolgens ook ecologische argumenten een rol te spelen bij het verdedigen van de centrumfunctie van oude stadskernen. Men wil dan voorkomen dat zich aan de stadsrand of in het ommeland centra vormen die overwegend op milieuvervuילend autoverkeer zijn georiënteerd. In die tijd wordt benadrukt dat de centra in de stadskernen van belang zijn als milieuvriendelijke, vooral met het openbaar vervoer goed ontsloten centra. En ten slotte worden in de loop van de jaren negentig zelfs culturele motieven geïntroduceerd om het belang van de binnenstadscentra te benadrukken. Vooral de belevingswaarde van de historische bebouwing in die centra komt hierbij herhaaldelijk naar voren (Van der Cammen e.a. 1996).

Kortom, monocentrisch gestructureerde steden met een in het stadshart gesitueerd publiek centrum zijn in de Nederlandse planningspraktijk gedurende de laatste halve eeuw voortdurend als ideaalbeeld gehanteerd. De motieven die in de loop der jaren zijn aangevoerd bij deze keuze voor monocentrische steden, maken de indruk te zijn gebruikt eerder omdat ze bij deze voorkeur passen, dan dat ze na empirische toetsing zijn gebruikt om die monocentrische steden te ontwikkelen. Hieruit blijkt het doctrinaire karakter van deze voorkeur.

Ook wordt er sinds 1950 voortdurend naar gestreefd de open ruimte in dit land te beschermen tegen stedelingen die zich daar massaal willen vestigen. Dit streven laat zich goed illustreren aan de hand van de plannen die sedertdien zijn ontwikkeld voor de inrichting van het 'Groene Hart' van de Randstad. Ondanks de grote druk van de verstedelijking in dit landsdeel blijven de autoriteiten proberen dit middengebied open en groen te houden. Ook in dit geval met een steeds andere motivatie. Zo spelen in de eerste jaren economische overwegingen nog een duidelijke rol. Het Groene Hart wordt in deze tijd onder andere gezien als een productiegebied, voor de levering van melk en voedingsgewassen aan de omliggende steden. Na 1960 echter vervluchtigt dit argument snel.

Vervolgens zijn het voornamelijk sociale motieven die tot diep in de jaren zeventig bepalen hoe het Randstedelijke middengebied wordt ingevuld. Hierbij speelt de angst voor het ontstaan van onleefbare mega-agglomeraties een hoofdrol. Dergelijke agglomeraties zouden bijdragen tot anonimiteit en vereenzaming van de bewoners en tot aantasting van de lokale sociale cohesie. Om dit te voorkomen wordt het Groene Hart, tezamen met andere groene zones, bestempeld tot buffer om stedelijke uitwaaiing tegen te gaan. De verhuizing van stedelingen naar het ommeland, die door de groeiende welvaart toch nog onvermijdelijk blijkt, moet worden opgevangen in 'groeikernen' aan de buitenkant van de Randstedelijke bebouwingsgordel. Op deze wijze zou in ieder geval het Groene Hart intact blijven als bolwerk tegen ongewilde verstedelijking.

Met name na 1980 zijn het steeds meer ecologische motieven die een rol spelen in het debat over de inrichting van het groene Randstedelijke hart. Vooral het beschermen van de flora en fauna ter plaatse krijgt hierbij de nodige nadruk. En na 1990 wordt de cultureel geïnspireerde behoefte om de unieke Oudhollandse cultuurlandschappen in dit hart voor verval te behoeden, krachtiger benadrukt. Samen met het milieuargument vervangt deze culturele behoefte de sociale argumentatie voor het open houden van het Groene Hart, die in de jaren tachtig uit het debat is weggevallen (Van der Cammen e.a. 1996).

Kortom, ook in dit geval lijkt de planningspraktijk in toenemende mate te worden gekenmerkt door een hoog doctrinegehalte – het Groene Hart moet hoe dan ook open blijven. De in de loop der jaren daarvoor gebruikte argumenten maken dan ook een enigszins rituele indruk.

Nadelige gevolgen

In het voorgaande signaleer ik een toenemende desinteresse van de professionele planners in dit land voor de inzichten in de ruimtelijke dynamiek van het verstedelijkte Westen die wetenschappers

aandragen. Maar gaat deze desinteresse ook gepaard met een kwaliteitsverlies in de Nederlandse stedelijke orde? Ik meen dat dit inderdaad het geval is. Alleen al aan de hand van de hiervoor kort aangestipte voorbeelden van de doctrinaire Nederlandse planningspraktijk signaleer ik twee schadeposten.

In de eerste plaats blijkt het steeds moeilijker om de steden in ons land monocentrisch te houden en te voorkomen dat zich aan de buitenkant van die steden nieuwe centra ontwikkelen. Ook wordt het steeds moeilijker om de stadsbevolking vast te houden in de stedelijke bebouwing en haar ervan te weerhouden uit te waaiëren over het rurale ommeland. Steeds meer bedrijven die oorspronkelijk in het oude stadshart gesitueerd waren, verkassen naar de stadsrand of het ommeland. Steeds meer stedelijke huishoudens verruilen hun stadswoning voor een eengezinswoning buiten de stad.

Deze trek naar buiten wordt door de planners in dit land grotendeels genegeerd als onvermijdelijke ontwerpogave. Het schort aan kundig ontworpen regioplannen voor attractieve centra aan de stadsranden of op de knooppunten buiten de steden. In plaats daarvan wordt een groot deel van de deconcentrerende bedrijvigheid opgevangen in zones langs snelwegen of op voormalige industrieterreinen. Tevens ontbreken goed vormgegeven regionale plannen om aantrekkelijk en geordend suburbaan en landelijk wonen voor ex-stedelingen mogelijk te maken. In plaats daarvan ontstaan op allerlei plaatsen extravagant vormgegeven recreatiedorpen en woekert elders de witte schimmel.

In de tweede plaats blijkt Nederland als gevolg van het doctrinaire plannen een stedelijk land te zijn gebleven zonder grote steden. De grootste agglomeraties in dit land tellen momenteel, ruim gemeten, niet meer dan anderhalf miljoen ingezetenen. In een tijd van globalisering en schaalvergroting is dit problematisch. Economische, politiek-bestuurlijke en culturele activiteitsvormen op topniveau blijken steeds meer geconcentreerd te raken in mega-agglomeraties. Zulke mega-agglomeraties zijn concentraties van bedrijven, voorzieningen en beroepsbeoefenaars die binnen dagelijks bereik ten opzichte van elkaar zijn gesitueerd, en met een omvang zoals Boston, Berlijn of Milaan. Ze hebben een uitgebreid en hoogwaardig samengesteld draagvlak, zowel wat betreft de bedrijvigheid en voorzieningen ter plaatse als wat betreft de beroepsbevolking.

Ook in ons land zijn dergelijke miljoenenagglomeraties onontbeerlijk om topinstellingen in de economische, politiek-bestuurlijke en culturele sector vast te houden en aan te trekken. Strategieën die hiertoe kunnen worden ingezet, zijn verbetering van de regionale verkeerssystemen – om het territoriale draagvlak van een of twee geselecteerde agglomeraties te verbreden – en verdichting van het grondgebruik binnen de betreffende grootstedelijke regio's. Tot nu toe echter is van een dergelijk beleid nauwelijks sprake.

Tot slot

Alles overziend lijkt in dit land dringend behoefte aan een aanzienlijk rekkelijker interpretatie van de aangehangen planningsdoctrine. Daardoor wordt tegelijkertijd de mogelijkheid gecreëerd om tot grondiger situatiespecifieke afwegingen te komen van de economische, sociale, ecologische en culturele belangen, waarmee de Nederlandse stedelijke orde op een evenwichtiger wijze verder kan worden ontwikkeld.

Literatuur:

- Bartels, C.P.A. & J.J. van Duijn (1981), *Regionaal economisch beleid in Nederland*, Assen: Van Gorcum.
- Cammen, H. van der & L.A. de Klerk (1996; 3^e herz. dr.), *Ruimtelijke ordening; van plannen komen plannen*, Utrecht: Het Spectrum.
- Castells, M. (1973), *La question urbaine*, Paris: Maspero.
- Faludi, A. & A. van der Valk (1994), *Rule and order: Dutch planning doctrine in the 20th century*, Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Gans, H.J. (1968), *People and plans; essays on urban problems and solutions*, New York: Basic Books.
- Hall, P. (1998), *Cities in civilization*, New York: Pantheon Books.
- Harvey, D. (1973), *Social justice and the city*, London: Edward Arnold.
- Jacobs, J. (1961), *The death and life of great American cities*, New York: Random House.
- Meadows, D.L. (1972), *The limits to growth; a report for the Club of Rome Project on the predicament of mankind*, New York: Universe Books.
- Zukin, S. (1991), *Landscapes of power; from Detroit to Disney World*, Berkeley: Univ. of California Press.

Happiland

Het einde van de ruimtelijke ordening
Zef Hemel

Stedebouw & ruimtelijke ordening / Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting, nummer 88(2007)4, paginering 50 - 53

In het Regeerakkoord van Balkenende IV is geen aandacht meer voor de inrichting van Nederland. De ruimtelijke ordening lijkt niet meer te bestaan en moet zich behelpen met allerlei rijksprogramma's. Over kenniseconomie, mobiliteit, een mooier land... 'Waar is het mis gegaan?' vraagt Zef Hemel zich af. 'Misschien moeten we de ruimtelijke ordening opnieuw uitvinden en gaan werken aan een nieuw verhaal.'

Er bestaat geen ruimtelijke ordening meer in Nederland. Precies vijftig jaar na de veelbelovende start met het rapport van de Commissie Westen des Lands, in 1957, is de nationale ruimtelijke ordening feitelijk ten grave gedragen. De Nota Ruimte (2006) van het vorige kabinet was al vrijwel inhoudsloos, maakte althans een uitgebluste en plichtmatige indruk. Wat positief was aan deze nota, was dat de steden en de regio's in belangrijke mate hun eigen lijnen mochten uitzetten, het rijk vond het goed. Even daarvoor was de Rijksplanologische Dienst al afgeschaft; de ene reorganisatie op het Directoraat-Generaal Ruimte volgde op de andere. Nog eerder was de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening opgeheven. En nu, met het aantreden van het nieuwe kabinet, is ook de Rijksplanologische Commissie congé gegeven, evenals de ooit gezaghebbende onderraad van de Ministerraad, die voor Ruimtelijke Ordening. Kortom, op kabinetsniveau wordt er niet meer over ruimtelijke ordening gesproken. Er zijn alleen nog rijksprogramma's voor een Mooier Nederland en voor Kenniseconomie en Mobiliteit. Geen aandacht is er in het regeerakkoord meer voor de inrichting van Nederland, er bestaat alleen nog een zorg om de 'verrommeling' van het landschap. En dat terwijl landschap juist de resultante is van een veelheid van interventies die niet zonder ruimtelijke ordening tot iets moois kunnen leiden. Althans, ooit was de ruimtelijke ordening daarvoor uitgevonden. De redactionele conclusie van S&RO 5/2006 over de toekomst van de ruimtelijke ordening, namelijk dat het menu schraal is¹, lijkt na de verkiezingen dus nog mild. Wat ging er mis?

Deconcentratie

Voor een goede analyse is het nodig om de klok flink terug te zetten. De aanvangsjaren van de ruimtelijke ordening in Nederland speelden zich af in een tijdperk van een ongekende turbulentie. Het land moest, na een als traumatisch ervaren wereldoorlog en een verloren koloniale oorlog, weer worden opgebouwd. De bevolking groeide. De industrialisatie sloeg eindelijk aan. De automobilititeit maakte een aanvang. Het agrarische land moest worden herverkaveld. Met de inrichting van de IJsselmeerpolders was ervaring opgedaan met de inrichting van een landsdeel van een tot dan ongekende schaal. Nu was er voldoende moed, noodzaak, kennis en ervaring om op nationale schaal ruimtelijke ordening te bedrijven. De planologen konden aan het werk. Aan deze unieke mentale conditie danken wij de eerste en Tweede Nota Ruimtelijke Ordening. Gekozen werd voor een 'gebundelde deconcentratie' van de bevolking en de industrie. Dat eerste lukte aardig, het tweede veel minder. Hoe het ook zij, in vijftig jaar van vasthoudend, langzaam verstarrend ruimtelijk beleid werd er in Nederland op geheel kunstmatige wijze een patroon van gelijkmatige groei van over het land verspreide steden bewerkstelligd: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht mochten niet verder groeien. Hun bevolking moest overlopen naar nieuw te stichten groeikernen. Waarom? Omdat men meende dat er in het Westen des Lands een soort van Londen zou ontstaan als er niet bewust werd ingegrepen. En Londen of Parijs, dat stond in Nederland destijds gelijk aan ongebreidelde en dus afkeurenswaardige urbanisatie.

Elders werd met veel subsidie industrie verleid zich buiten de kerngebieden te vestigen: Emmen, Hoogeveen, Drachten, Ede, Breda. Later volgde de omstreden spreiding van de rijksdiensten naar Groningen, Leeuwarden, Heerlen, Zoetermeer. Wat er in die jaren feitelijk gebeurde was een ongekend dun uitsmeren van bevolking, overheidsmiddelen en economische krachten over het gehele land – precies het tegendeel van geordende verstedelijking, eerder geordende *ontstedelijking*. Elk stadje en elke provinciale kern kreeg zijn bescheiden deel. Ook na het beëindigen van de groeikernenpolitiek in 1984 ging het proces van gebundelde deconcentratie gewoon door. Dat had mede te maken met het feit dat de provincies een belangrijke rol hadden gekregen in het stelsel van Nederlandse ruimtelijke ordening.

Sindsdien bepalen deze in essentie antistedelijke organen de inrichting van Nederland door elk dorp en elk stadje het hare te geven. En hielden zij onverhoopt toch iets tegen (en maakten zij dus verschil), dan was het wel een meerderheid in de Tweede Kamer die vanuit een extreme behoefte aan verdelende rechtvaardigheid een herverdeling van de regering eiste. De doctrine bleef in stand.

Ook de Randstad, het *pièce de résistance* van de Nederlandse ruimtelijke ordening, is nooit anders dan een machine van verdelende rechtvaardigheid geweest: o wee als een van de grote steden iets meer kreeg dan de andere. Het gevolg was dat er in Nederland geen grootstedelijk milieu ontstond. Niek de Boer noemde dat in 1996 'de onmacht tot grootstedelijk beleid'.² Sindsdien is er niet veel veranderd. De vier steden houden elkaar nog steeds in een verlamme houdgreep. Tot genoeg van het rijk. Met als gevolg dat nergens een metropolitaan klimaat kan ontstaan.

Het principe – ruimtelijke deconcentratie – wordt tot op de dag van vandaag in ons land gevolgd. Het resultaat kennen we: van Alkmaar tot Maastricht en van Groningen tot Vlissingen zien we een stedelijk veld groeien dat, vergeleken met het 'Mittelgebirge' van de Duitse steden, niet verder reikt dan een bescheiden heuvellandschap. Daar voegde zich in de jaren tachtig nog een mainportbeleid bij, waardoor havens en achterlandverbindingen de gehele delta openlegden en toegankelijk maakten voor met name gemotoriseerd vrachtverkeer. Geen wonder dat de wegen op dit moment dichtslibben! Ondertussen zetten we alles op alles om tussen de steden een netwerk van natuurgebieden te *engineeren*. Met dassentunnels, ecoducten, geluidsschermen en noem maar op. Ziedaar het scenario stedenland, uitgerold over geheel Nederland, tot in Oost-Groningen en Zeeuws Vlaanderen toe. Je hoeft de Bosatlas maar op te slaan om te zien dat er allang geen sprake meer is van een Randstad en een rest van Nederland: heel de laagvlakte is bedekt met kleine stadjes en steden, alle in een extreem lage dichtheid volgebouwd, volgens oud-premier Kok functionerend als één grote stad. De kenners weten beter; die zien eerder een onontwarbare verkeersknoop ontstaan. Los Angeles kent meer samenhang en weet meer stedelijkheid te genereren dan deze netwerkkluwen in de delta. Langs de snelwegen rijgen zich de dozen aaneen, elk stadje zijn eigen 'Alberts & Van Huut', sommigen een 'Koolhaas', 'Busquets' of 'Calatrava', maar veel stelt het niet voor. Elke dorp ook z'n Nationaal Historisch Museum. Elk gehucht een creatieve stad. Geen hoogtepunten telt dit land, wel middelmaat. En het wordt steeds lelijker.

Geluk

Is er daarmee in Nederland iets grondig misgegaan? Ogenschijnlijk niet. Wij Nederlandse behoren kennelijk tot de gelukkigste mensen van de Europese Unie. Althans volgens een recent onderzoek van de Europese Commissie voelt drieëntachtig procent van de Nederlanders zich meestal gelukkig.³ Daarmee zitten we net boven de Ieren (tweeëntachtig procent) en de Belgen (tachtig procent), maar na de Denen. Uit een omvangrijk geluksonderzoek van de Universiteit van Cambridge blijkt dat de gelukkigste Nederlanders in Overijssel wonen, de minst gelukkige in de stad Den Haag. Qua arbeidsproductiviteit scoren we hoog, hoger dan de Amerikanen.⁴ Ook qua innovatiekracht doen we het allesbehalve slecht: wereldwijd zijn we volgens het World Economic Forum dit voorjaar gestegen van plaats twaalf naar plaats zes, net achter Zwitserland, maar vóór de Verenigde Staten.⁵ Het lijkt wel alsof wij Nederlanders in een soort van Utopia wonen. Ons stedensysteem lijkt trouwens verdacht veel op dat waar Thomas More in zijn zestiende-eeuwse beschrijving van het eiland Utopia over verhaalt: een natie 'van vierenvijftig bescheiden steden, elk met dezelfde taal, wetten, gebruiken en instituties'.⁶ Elk van de steden lijkt sprekend op de andere; bij More zit er minimaal vierentwintig mijl tussen twee steden, maximaal is de afstand te voet een dag reizen. De politieke filosoof hechtte veel waarde aan gelijkheid, gemeenschapszin en een niet te grote schaal. Dat garandeerde volgens hem gelijke kansen en een minimum aan misstanden. Na hem zullen zijn landgenoten William Morris, Edward Bellamy en Ebenezer Howard hetzelfde bepleiten. We weten dat hun 'socialistische' stedenbouwkundige modellen voor menig Hollandse planoloog na de oorlog de maatstaf werden: tuinsteden van een maximale omvang in een netwerk rond de oude steden boden voor de massa's de grootste kans op een humaan bestaan.

Het zou allemaal uitkomen. Want wat was de 'verrassende uitkomst' van de laatste enquête van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu onder een groot deel van de Nederlandse bevolking? 'Ongeacht de politieke kleur kiezen veruit de meeste Nederlanders voor gemeenschapszin, burgerlijke verantwoordelijkheid en sociaal-culturele diversiteit in een maatschappij die kleinschalig is.'⁷ Nederlanders voelen het meest voor het model van 'de zorgzame regio' – een wereld waarin de sociale cohesie groot is

in een maatschappij met een sterke regionale oriëntatie op producten uit de eigen omgeving en een groot vertrouwen in lokaal bestuur.

Precies dat is dus gelukt. We leven humaan. We leven kleinschalig. We zijn gelukkig. We hebben geen grote steden. Alleen groeikernen. En Vinex-wijken. En stedelijke netwerken. Naast een G4 hebben we een G27. Samen vormt dat een G31. En alle stadsprobleempjes concentreren zich volgens 'Den Haag' in veertig aandachtswijken. O ja, we hebben files. En we kampen met een fijnstofprobleem en een CO₂-probleem. Maar dat laatste komt vooral door onze stringente uitleg van Europese richtlijnen. Het fileprobleem is anders, dat is ons grote wereldleed. Het woord is nu aan de Rijkswaterstaat. Kortom, het is een groot succes.

Utopie?

Maar missen we, ondanks het grote succes, niet iets? Hoeven we alleen nog maar de gloeilamp af te schaffen om in het nirvana te belanden? Wat is dat gevoel van onbehagen dat ergens, zo nu en dan, maar vooral bij een hoogconjunctuur, telkens weer de kop opsteekt? Waarom hebben we zoveel moeite met de opname van, toch altijd nog bescheiden stromen, immigranten? Waarom kiezen steeds meer getalenteerde jongeren voor een studie of een baan in een ander deel van de wereld? Waarom kan het Concertgebouworkest maar met moeite zijn bijzondere internationale reputatie handhaven? Waarom vertrekt de financiële sector uit Amsterdam? Waarom biedt menig universiteit in Amerika beter onderwijs dan de Nederlandse universiteiten? Waarom klagen zoveel mensen over 'verrommeling'? Waarom kampen we in ons land met een slechte luchtkwaliteit? Waarom staat ons wegverkeer steeds vaker vast? Waarom zit iedereen noodgedwongen in de auto? Heeft dit alles toevallig iets te maken met ons verstedelijkingspatroon en de wijze waarop wij ons land de afgelopen zestig jaar hebben ingericht? Zou het kunnen zijn dat hierdoor veel mensen veroordeeld zijn te pendelen tussen steden? Zou het kunnen zijn dat we hierdoor geen topinstellingen kunnen handhaven, tenzij ze met forse overheidssubsidies worden ondersteund? Zou het kunnen zijn dat we hierdoor tegen problemen met fijnstof en CO₂ aanlopen die andere landen in Europa veel minder kennen? Hebben we ons misschien teveel van de boze buitenwereld afgesloten? Kortom, zou het kunnen zijn dat we uiteindelijk tóch op het verkeerde paard hebben gewed?

Utopia realiseren, weten we, is verre van benijdenswaardig: wie haar bereikt, stuit op irritatie en ongemak. Bovenal is er verveling. Want een permanente staat van geluk is helaas voor de mens onbereikbaar. Peter Sloterdijk noemt dit het gevolg van het kapitalistische comfortstelsel waarin de geglobaliseerde mens zowat alles kan regelen en kiezen, als betrof het de temperatuur van de centrale verwarming: hij leeft in een grote verwenningsruimte, een immens Kristalpaleis dat leest als "een kroniek van een verveeld leven". (eindnoot) Ach ja, we hebben ook zoveel te verliezen. 'De inwoners van utopieën zijn daarom ook tot in de meest minutieuze details van hun leven gedisciplineerd en genormaliseerd,' schrijft Hans Achterhuis. Elke vrije en onverwachte handeling kan alleen maar tot degeneratie leiden.⁸ Dat betekent dat er in de gerealiseerde utopie geen ruimte meer is voor een nieuw verhaal. Dat klopt. Precies daarom de vraag hier gesteld: zouden we niet de ruimtelijke ordening opnieuw moeten uitvinden? Door een nieuw verhaal te maken? Door een geheel ander stedensysteem na te streven? Een stedensysteem met grotere verschillen, meer extremen, hogere dichtheden, meer stedelijkheid, meer kwaliteit, een spannender verhaal? Minder Utopia weliswaar, maar uitdagender, met misschien wel ergens een echte metropool. Misschien zal dan de ruimtelijke ordening weer tot leven kunnen komen. Met nieuwe concepten en nieuwe inzichten. Met meer elan.

Zo niet, ook goed. Dan modderen we gewoon voort, slibben we verder dicht, stikken we in onze kleinburgerlijke gezapigheid, verdelen we de provinciale koek, houden we elkaar aan het lijntje, disciplineren we de ander en consumeren we ons suf. Net zolang tot de zondvloed komt. Want vroeg of laat komt toch het wassende water. Of het vuur. Of de islam. Of de grote leegte, de Apocalyps. Onze politici kunnen kiezen. Maar kiezen zullen ze vast niet doen. Want wie wil zich nu bevrijden uit de utopie?

Noten

- 1 Wouden, R. van der, 'Een schraal menu', in: S&RO, jaargang 87, nummer 5/2006, p. 3.
- 2 Boer, N. de, De Randstad bestaat niet, Rotterdam, 1996.
- 3 Lanting, B., 'In gelukkiger landen vind je meer psychologen', in: De Volkskrant, 7 december 2006.
- 4 Jansen, K., 'Cultureel ondernemerschap. Om bij de wereldtop te blijven kost geld', in: NRC Handelsblad, 21 november 2006.

- 5 'Nederland in top innovatieranglijst', in: NRC Handelsblad, 29 maart 2007.
- 6 More, T., Utopia, Londen, 1961 (origineel 1516).
- 7 Schreuder, A., 'Nederlander blijft het liefst een dorpling', in: NRC Handelsblad, 23 oktober 2004
(eindnoot) Peter Sloterdijk, Het kristalpaleis. Filosofie van de globalisering. Amsterdam 2006.
- 8 Achterhuis, H., De erfenis van de utopie, Amsterdam, 1998.

Een volle agenda voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland

Chris Kuijpers

Stedebouw & ruimtelijke ordening / Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting, nummer 88(2007)5, paginering 50 - 53

'In het Regeerakkoord van Balkenende IV is geen aandacht meer voor de ruimtelijke inrichting van Nederland. De ruimtelijke ordening moet opnieuw worden uitgevonden,' schreef Zef Hemel in S&RO 4/2007. Chris Kuijpers (Directeur-Generaal Ruimte van het Ministerie VROM) is het niet met hem eens: 'De grootscheepse visies en concepten van Hemel zijn inderdaad verleden tijd, maar dat betekent niet dat er geen ruimtelijke ordening meer bestaat.'

'Er bestaat geen ruimtelijke ordening meer in Nederland.' De Nota Ruimte was vrijwel inhoudsloos, de Rijksplanologische Dienst is afgeschaft, de RARO opgeheven en de Rijksplanologische Commissie heeft zijn congé gekregen. Zef Hemel zet dit panorama met groot gevoel voor dramatiek neer. Uiteindelijk gaat zijn pleidooi om het herstellen van de in zijn ogen historische fout dat de Nederlandse rijksoverheid vanaf de jaren vijftig de vorming van een (één?) metropool in Nederland heeft ontmoedigd. Zijn verhaal deed mij terugdenken aan de nieuwe gedragsregel van de BNA (uit 1998) dat architecten niet negatief mogen spreken over collega's. Hemels' artikel past in een reeks verhalen van de laatste jaren waarin op haast extatisch-romantische wijze de noodklok wordt geluid. 'Crisis: richtingloze planologie', schreven Adriaan Geuze en anderen in S&RO in 2003¹; 'Planning zonder overheid', wensten Luuk Boelens en anderen in 2006²; in 'Projekt Nederland'³ somberde Willem van Toorn er in 2007 naar hartelust op los. Als (rijks)planoloog meng ik mij graag in het vakdebat. Is de ruimtelijke ordening door de zijdeur afgegaan? Is de overheid (en zeker het rijk) machteloos en visieloos, of domweg irrelevant?

Ik beschouw ruimtelijke ordening nog altijd als een legitieme en zeer belangrijke overheidsactiviteit in Nederland, op alle overheidsniveaus. Het Coalitieakkoord zegt van alles over ruimte. De nieuwe Wet ruimtelijke ordening wordt in 2008 ingevoerd. Rijk, provincie, gemeenten en regio's moeten plannen blijven maken en die up-to-date gaan houden. Dat wil het parlement, en dat is nog steeds nuttig voor het land. Tenminste, voor wie geleiding van bouw- en aanlegactiviteiten vanuit maatschappelijke belangen en vanwege economische belangen – zoals grondeigendom – nuttig vindt. Veel aansporing heeft men overigens niet nodig. Er wordt domweg erg veel ruimtelijk gepland, zoals de Nieuwe Kaart van Nederland laat zien. Provincies zijn flink activistischer geworden, een voorbeeld daarvan is het overzicht voor het 'lege' Noorden des lands in het aardige boek *Lila* van Gert de Roo.⁴ En ook het rijk heeft nog een lijvige ruimtelijke agenda.

Patstelling

Moet de ruimtelijke ordening als overheidsactiviteit opnieuw worden gedefinieerd, zoals in de publicatie *Planning zonder overheid* wordt bepleit? Uiteindelijk wordt de soep niet zo heet gegeten; 'de' overheid wordt niet buitengezet. Het *Festschrift* voor Ton Kreukels die in 2006 afscheid nam als hoogleraar Planologie in Utrecht, gunt een blik op wat wel de 'Utrechtse planologie' wordt genoemd. Die kent een sterke gedragswetenschappelijke en actorgerichte benadering, met een forse afkeer van bestuurscentrisme en van het verheerlijken van 'het plan' als voor de ruimtelijke inrichting bepalend overheidsproduct. In elk geval houdt deze school flink afstand tot de ontwerpende disciplines. Hoewel een van de auteurs, Luuk Boelens, in zijn werk wel een brug slaat tussen analyse en ontwerp, lijkt de bundel eerder een patstelling te bevestigen die in Nederland al sinds de jaren dertig voortduurt tussen beide (beroeps-)werelden.⁵ Waar de rijksbouwmeesters oproepen tot meer centraal rijksbeleid,⁶ roepen de planologen op tot bezinning. De wereld wordt in hun ogen niet door ruimtelijke plannen gedetermineerd. Grote actoren zoals Schiphol of woningcorporaties hebben steeds meer zelf een plannende rol voor hun eigen domein. Daardoor wordt de ruimtelijke planning door de overheid ernstig beïnvloed. De hoofdboodschap van diverse stukken uit het boek is dat de institutionele omgeving van planning een grote invloed heeft op wat er gepland kan worden, op wie plannen, en wat de uitkomsten zijn. Deze boodschap is waardevol; 'het plan' is niet het begin en het eind van de (ruimtelijke) wereld.

In de slotbeschouwing formuleren Luuk Boelens en Bart Wissink drie agendapunten: 1) redeneer voor het vinden van een nieuwe ruimtelijke agenda vanuit een planning zonder overheid – dan krijg een selectieve

agenda; 2) blijf niet steken in academisch onderzoek maar open een participerende planologische wetenschapspraktijk; 3) onderzoek wat de planningsstrategieën zijn van grote bedrijven en van 'netwerkstedelingen'. Het tweede en het derde punt lijken me zonder meer nuttig. Het eerste punt is vreemd. Het is raar om uit te gaan van planning zonder overheid als de institutionele leer juist laat zien hoe sterk allerlei vormen van overheidsbeleid bepalend zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen – vennootschapsrecht, grondbeleid, woningmarktregulering, bijvoorbeeld. Het is raar om te doen alsof er geen Wet Ruimtelijke ordening is. Het is ook historisch onjuist om planning zonder overheid als 'normale toestand' te beschouwen: de Romeinen hadden al een landschapsplan voor Nederland, en gemeentelijke overheden hebben in belangrijke mate de steden vormgegeven.

Complex

Mijn opvatting is, dat de manier waarop overheden in de ruimtelijke inrichting optreden is veranderd en ook verder zal moeten veranderen, maar daarmee worden zij niet irrelevant of onbelangrijk. Het spel is complexer geworden: er zijn meer investerende partijen, de overheden zijn kleiner geworden, deskundigheden liggen ook 'op straat', en er zijn grotere en deskundigere projectontwikkelaars ontstaan (mede dankzij de Vinex). Dat Schiphol een grote speler is die ook tot op zekere hoogte zijn eigen plan kan trekken hebben we al langer ervaren. We weten dat formele overheidsplannen niet alleen zaligmakend zijn en dat de verbinding met projecten en partijen nodig is. Gebiedsontwikkeling is in dit verband beslist een aanwinst, en onvermijdelijk voor een integrale uitvoering van de complexe ruimtelijke opgaven waar wij voor staan.

De overheid organiseert (door partijen bijeen te brengen rond openbare planprocessen), stimuleert, investeert, stelt regels waar nodig en handhaaft die. We moeten geen fantasieën koesteren over een rijksoverheid die met zijn machtige arm de ruimtelijke kwaliteit van Nederland in zijn eentje kan verbeteren. Maar we moeten wel de mogelijkheden van de nationale ruimtelijke ordening goed gebruiken en niet kleiner maken dan nodig is. De Rijksplanologische Commissie is niet koudweg opgeheven maar ruimtelijke ordening is onderdeel van de Commissie Duurzame Leefomgeving (CDL) geworden. Sterkere samenhang met andere onderdelen van het beleid voor een duurzame inrichting van ons land kan alleen maar worden toegejuicht.

Nieuwe agenda

De nationale ruimtelijke agenda is veranderd. De beroemde tweede zinsnede uit de Nota Ruimte, 'centraal wat moet', gaan we verder operationaliseren. Aansluitend bij de beste tradities van het anticiperend vormgeven aan Nederland is er aandacht voor de klimaatverandering. Onder andere in het Adaptatieprogramma Ruimte en Klimaat, dat door het ministerie van VROM wordt getrokken. Hierbij gaat het over meer dan het verbeteren van de waterhuishouding. Het gaat ook over de effecten op verstedelijking, natuur en energie. Een leuke, nieuwe agenda boordevol kwesties die vaak ook op regionale en hogere schalen spelen. Verder is er de noodzaak van duurzame verstedelijking die we eindelijk eens operationeel moeten gaan maken. Intensivering, hergebruik van het bestaand stedelijk gebied – gecombineerd met groen, water, en langzaam vervoer – en aan de andere kant zuiniger omgaan met nieuwe uitleg. Bundeling van verstedelijking, een 'vintage'-inrichtingsprincipe, is bewezen effectief, al zullen de regionale variaties voor een grote verscheidenheid aan oplossingen zorgen. Dan zijn er de bedrijventerreinen. Prognoses voor nieuwe terreinen zijn hoog, en er is een flinke planvoorraad. Tegelijk is er leegstand en worden verouderde terreinen onvoldoende snel geherstructureerd. Hoe kan nieuwe aanleg worden beperkt en herstructurering worden bevorderd? Een mooie uitdaging aan de vakwereld lijkt mij. Voor bouwen in het buitengebied blijkt het moeilijk de 'mitsen' te formuleren ('ja-mits' regime in Nationale Landschappen) en in bestemmingsplannen te borgen.

Behalve deze actuele ruimtelijke agenda voor de korte termijn, kijken we ook alweer naar de langere termijn. Met de klimaatkwestie is dat heel geprononceerd, maar ook voor andere onderwerpen is dat nodig. Niet alleen is de planhorizon van de Nota Ruimte (2020) dichtbij, maar de WLO-scenario's laten zien dat er op den duur flinke veranderingen in de ruimtevraag kunnen ontstaan. Er is minder groei van huishoudens, weinig groei van de beroepsbevolking en de verschuiving naar een kennis- en diensteneconomie gaat door. Daardoor neemt de variatie aan gebieden met groei en gebieden met krimp snel toe, en zal de ruimtedruk in het grote middengebied van Randstad, Noord-Brabant en Gelderland aanhouden. Langetermijnkwesties verdienen discussie en uitwerking, vooral vakmatig. Ik noem alvast ons

lijstje. Het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) en het Ruimtelijk Planbureau (RPB) waarschuwen ons dat binnenstedelijke verdichting op den duur tegen de grenzen van oplopende maatschappelijke kosten en verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving zal aanlopen. Dat maakt een betere vormgeving van functiecombinaties in het peri-urbane gebied noodzakelijk. Tal van ruimteclaims stapelen zich daar immers op (de *Zwischenstadt* van professor Sieverts). Ook zijn veranderingen van landschap en natuur door de klimaatverandering te verwachten en ondergaan landbouw en vrije tijd een transformatie. Door de enorme groei van het logistieke complex van Nederland zullen de mainports en hun achterlandverbindingen aangepast moeten worden. Daarnaast identificeren de planbureaus twee meer generieke kwesties: omgaan met onzekerheid over krimp en werken aan een klimaatbestendig land.

Geen schaduwboxen

Hebben we in Nederland inderdaad een ander stedensysteem met een metropool erin nodig, zoals Zef Hemel bepleit? Volgens mij gaat de komende visie op de Randstad in 2040 over die vraag. Ik zie echter geen 'spleen'-verhaal voor me dat 'we' niet kunnen kiezen. Ik ga ook niet bekennen dat we in 1966 (Tweede Nota Ruimtelijke Ordening) 'fout' waren door gebundelde deconcentratie te kiezen en bufferzones aan te wijzen. Ik onderken wel dat de herschikking van de wereldeconomie het belangrijker dan ooit maakt om stevige stedelijke regio's te hebben met een eigen identiteit, een aantrekkelijk woon- en werkklimaat en goede verbindingen. Amsterdam is in de Nederlandse verhoudingen de prima donna, en we hebben er in Nederland belang bij de potenties die nog in de regio Groot-Amsterdam verscholen liggen, verder uit te buiten.

Ik keer nog even terug naar de negatieve bejegening van planologen van hun eigen métier. Het lijkt haast een vorm van zelfkastijding te zijn die de ruimtelijke ordening tot een nummer schaduwboxen in de coulissen van het echte werk degradeert. Mijn opvatting is dat de ruimtelijke agenda zeer uitdagend is. Deze agenda vraagt om antwoorden die de ruimte dichter bij de mensen brengt, die concrete oplossingen aanreikt; om een overheid die stimuleert en verleidt waar mogelijk. De ruimtelijke ordening van Hemel, van grootscheepse visies en concepten is inderdaad verleden tijd, maar dat betekent niet dat er geen ruimtelijke ordening meer bestaat. Die is alom aanwezig en hard nodig.

Noten

- 1 Crisis, themanummer S&RO, jaargang 84, nummer 2, 2003.
- 2 Boelens, L.; Spit, T. en Wissink, B. (red.), Planning zonder overheid, een toekomst voor planning, Uitgeverij 010, Rotterdam, 2006.
- 3 Van Toorn, W. en Baart, T., Projekt Nederland, wie regisseert de veranderingen in het Nederlandse landschap?, Uitgeverij Augustus, Amsterdam, 2007.
- 4 Hermans, W.E. en Roo, G. de, Lila en de planologie van de Contramal: De ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland krijgt een eigen kleur, In Boekvorm, Assen, 2006.
- 5 Faludi, A. en Van der Valk, A., Rule and Order: Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century, Dordrecht, 1994.
- 6 Bijvoorbeeld in de Ruimtelijke Agenda, De Volkskrant, 8 september 2007.

Uit de kramp

Pieter Winsemius

Ruimte in debat / Ruimtelijk Planbureau, nummer (2007)6, paginering 2 - 8

De ruimtelijke ordening (RO) kent een grote makke: we weten niet hoe om te gaan met “zachte” waarden zoals openheid, schoonheid en verbondenheid. Voortdurend stuiten we op ons eigen falen. Het Groene Hart krimpt sluipenderweg in een verbazend tempo, het Waddengebied wordt nauwelijks beschermd. Met behulp van gammele regels ontlopen we het maken van fundamentele keuzen. Dorpsuitbreidingen en bedrijfsterreinen schimmelen. Kastuinbouw en intensieve veehouderij gelden nog steeds als agrarische en niet als industriële bezigheid. In het stedelijk gebied verrommelen de Vogelaarwijken en leven bevolkingsgroepen in toenemende spanning langs elkaar heen omdat we jarenlang een halfzwanger migratie- en woonbeleid voerden.

De RO is gedegradeerd tot een coördinatiemechanisme voor tegenstrijdige belangen in een beperkte ruimte: economie versus natuur en milieu versus “sociaal”. Eigen ruimtelijke kwaliteitsdoelstellingen zijn naar de achtergrond verdwenen en dat heeft geleid tot verkramping. Massaal werd de Nota Ruimte “fout” geïnterpreteerd: lagere overheden en bedrijfsleven grepen veelal de kans van de grotere bevoegdheden die werd geboden, zonder de bijbehorende verantwoordelijkheden waar te maken. De prijs voor die onevenwichtigheid is te hoog en durven nauwelijks in te grijpen. Om verlost te worden van die kramp moet de RO (a) de beleidstouwen aantrekken en (b) op basis daarvan bouwen aan het vertrouwen van doelgroepen.

Aantrekken touwen

Gebiedsgerichte ontwikkeling. Een sterke RO-visie verschaft een basis voor gebiedsgerichte ontwikkeling rond hoofdinfrastructuur. Er zijn daarvan prima illustraties. De aanleg van de Tweede Maasvlakte bijvoorbeeld wordt met steun van de natuur- en milieubeweging gecompenseerd door de aanleg van een grootschalig natuur-/recreatiegebied bij IJsselmonde. De visionaire Zuidas bij Amsterdam krijgt inhoud met behulp van innovatieve maar kwetsbare constructies. Andere gebiedsontwikkelingen zijn echter kwestieus (Schiphol, met zijn nauwelijks geloofwaardige dubbeldoelstelling) en/of behoeven grotere schaal (A6-A9, met zijn kwetsbare groen/blauwe ruimte). Er zijn ook regio's die schreeuwen om zo'n integrale aanpak: de Dubbelstad Amsterdam/Almere bijvoorbeeld met zijn enorme potentie om er “iets echt moois” van te maken, met inbegrip van een hoogwaardige ontwikkeling van het Markermeer, nu een witte vlek op de RO-kaarten. Maar er zijn ook de gemiste kansen, gekenmerkt door een verdrietig gebrek aan ambitie die volgende generaties ons zullen verwijten.

Bestuurlijk uiterst teleurstellend is de ontwikkeling van de zogenoemde Zuidvleugel die zich toespitst op de aanleg van een weg - de A4 - door Midden-Delfland. Na veertig jaar gemodder wordt een houtje-touwtje oplossing doorgedrukt. Waar de Randstad schreeuwt om het realiseren van economische potentie, wordt niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak met inbegrip van grootschalige ringwegen rond Rotterdam (noodzakelijk voor de oost-west verbinding met de Maasvlakte) en Den Haag en de ontsluiting van het Westland en een mogelijke kustlocatie. Er is geen plan voor de verdere economische ontplooiing rond de hoofdinfrastructuur (een “Noordas” bij Rijswijk of rond de bestaande A13 bij Delft). Veeleer wordt gekozen voor een structureel te kleine verkeersslagader die wordt weggemoffeld onder sportvelden, parallel aan een eveneens te kleine A13. Met als “extra” een slechte oplossing voor natuur en woningbouw.

Het kan anders, beter ook, maar dat vereist bestuurlijke moed. Ambtenaren schetsten een A4 dichter bij de kust die westelijk van de huidige Beneluxtunnel aansluit op een “périphérique” rond Groot Rotterdam en vandaar naar het zuiden doorloopt richting Antwerpen. Het permanente verkeersinfarct van de noord-zuid en oost-west verbindingen, dat de Zuidvleugel van de Randstad in toenemende mate in zijn greep heeft, wordt zo ten principale aangepakt. De in het huidige plan afgeknepen natuur en recreatie in Midden Delfland krijgt ruimte. Er ontstaan nieuwe mogelijkheden voor kwalitatief hoogwaardige kantoorlocaties en ook woningbouw. Bestuurders reageren als door adders gebeten: niet nog eens veertig jaar! Vrees voor de eigen procedures vormen echter een slechte drijfveer. Wanneer we daardoor fouten maken – domme wegen aanleggen bijvoorbeeld – is dat een te hoge prijs. Een samenleving vormt zich rond zijn

hoofdinfrastructuur en de RO-wetgeving maakt doorzetting mogelijk. Angst verlamt en daar is een land nooit beter van geworden.

Aanhalen (boven-)gemeentelijk beleidstouwen. Het faillissement van de RO vertaalt zich in een overmatige rijkdom van sommige projectontwikkelaars. (Deel-)gemeenten kunnen onvoldoende tegenspel bieden aan hun surplus aan geld en kennis. Twijfelachtige plannen – bijvoorbeeld voor recreatiewoningen met bijgeleverde handleiding voor permanente bewoning - worden met instemming maar zonder bestemmingsplan gebouwd (Alkemade). Gemeentelijke begrotingen worden rondgemaakt met kapitaalinjecties, volgens het aloude principe: voor wat hoort wat (Vinkeveen). Een deel van de stedelijke vastgoedsector lijkt bovendien te fungeren voor het witwassen van zwart geld (binnenstad Amsterdam).

De oorzaken zijn bekend. Onkunde - ook door te brede politieke en ambtelijke portefeuilles – en zwakke ruggengraten vormen een slechte basis voor goede besluiten. Er wordt ook wel actie ondernomen. Uitsluiting van ongewenste vastgoedondernemers – witwassers en huisjesmelkers – begint bijvoorbeeld vorm te krijgen. Maar er blijft veel te wensen over. Overheden vissen nog voortdurend achter het net bij de grondaankopen voor nieuwe “rode” bestemmingen (Bloemendalerpolder) en laten de hoofdprijs aan snellere snelverdieners. Welwillende bestuurders doen nog te weinig beroep ook op een sterkere ondersteuning. Waarom verschaft bijvoorbeeld het VNG hen geen toegang tot een pool van deskundigen zodat ze in staat zijn tot beter tegenspel? Zowel in het buitengebied (Groene Hart) als in de grotere steden (Vogelaarwijken) zouden ze daarmee zeer gebaat zijn om – ook loyale – partners zoals vele wooncorporaties te “bedienen” met behoud van eigen, ruimtelijke doelstellingen. Maar moeten we langzamerhand niet durven ingrijpen wanneer gemeenten zonder bestemmingsplan blijven doorschimmelen en “postzegelen”? Bijvoorbeeld door dan hun rechten te laten vervallen: wie rechten heeft, heeft immers plichten en alleen wie plichten op zich neemt, heeft recht. En moeten we ook niet de goedwillende projectontwikkelaars en corporaties koesteren? Bijvoorbeeld door met hen een convenant overeen te komen: onze zegen heb je, maar wie “zondigt” tegen de overeengekomen kwaliteitsregels wordt uitgesloten van verdere activiteiten.

Bouwen aan vertrouwen

Versterken van de rol van het bedrijfsleven. VNO-NCW roept – terecht - om snellere procedures. Inspraak en advisering zijn echter aan termijnen gebonden die zelden langer zijn dan vier maanden. Ook beroep op de Raad van State – dit ter geruststelling van een slecht geïnformeerd VNO-NCW en slaafs volgende politieke partijen – duurt geen veertig jaren. De huidige traagheid is bijna onveranderlijk een zaak van (a) overheden en/of ondernemingen die hun huiswerk niet voldoende doen (en vervolgens door een rechter of de Raad van State worden teruggefloten) en (b) verkrampte bestuurders, die niet tot besluiten kunnen komen. Milieuorganisaties krijgen – onterecht - de schuld en overheden stellen zware commissies aan om de procedures te vereenvoudigen, onvermijdelijk “met behoud van de dubbeldoelstelling: economie plus fysieke omgevingskwaliteit.” Schiphol leerde: eerst zien, dan geloven. Vertrouwen moet worden verdiend.

Wie vraagt, moet daarom ook brengen. Te vaak lijkt de lobby te worden gevoerd door rupsje-nooit-genoeg. Is bijvoorbeeld het voorgenomen bedrijfsterrein Hoeksche Waard – in een Nationaal Landschap - echt nodig of volstaat herverkaveling van bestaande terreinen? Als mobiliteit – terecht – zo'n groot punt is, waar zijn dan de ondernemingsplannen voor het bevorderen van openbaar vervoer van medewerkers, met inbegrip van het ontmoedigen of afstoten van lease-auto's? Welke structurele aanpak van het fileprobleem wordt voorgestaan: gaat het nu om forensen op de toegangswegen of om zakelijk verkeer op de slagaders? En kiezen we – door de nood gedwongen – bij de mainports Schiphol en Europoort voor bestemmings- of doorvoerkeer? Waarom rijden containervrachtauto's op de verkeersslagaders niet veel meer 's nachts? Er zijn ook positieve voorbeelden – het mag gezegd worden. Grote projectontwikkelaars denken bijvoorbeeld mee over een kwalitatief hoogstaande ontwikkeling van een “levend” Groene Hart. Wooncorporaties steken hun nek (en portemonnee) uit in de meest kwetsbare buurten. Het kan!

Maar er blijft veel te wensen. Er is bijvoorbeeld geen natuurwet die dicteert dat bedrijfsterreinen lelijk moeten zijn. Hoe kunnen corridors (Zaltbommel) of het wegzetten van “dozen” (Bodegraven) worden voorkomen en welk voortouw wil VNO-NCW daartoe nemen? Wat te doen met verouderde terreinen (Utrecht) waar Jacobse & Van Es bijdragen aan een collectieve verloedering? Vaak werden ze ontwikkeld

kort na de oorlog. Goede ondernemingen vernieuwden hun vastgoed en hielden het bij de tijd. Minder succesvolle bedrijven staken echter weinig geld in hun gebouwen en de met anderen gedeelde omgeving. Mogen de ondernemersorganisaties en de individuele bedrijven worden aangesproken op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid in de vorm van praktische daden van bedrijven die in hun omgeving willen passen? Laten we ook niet veel te gemakkelijk toe dat nieuwe terreinen aan de buitenkant van de stad worden ontwikkeld door “krachtige” en met elkaar concurrerende gemeentebesturen: het Wethouder Hekkingpark? Al eerder leerden we de prijs kennen bij de verloederding van binnensteden, met inbegrip van de bedrijvenlocaties rond stations. Appels glimmen van buiten maar verrotten van binnen. We moeten geen onderdeel willen zijn van een volgende generatie misstappen.

Herwinnen van vertrouwen in kwetsbare buurten. De ultieme test voor het RO-beleid krijgt gestalte dicht bij huis: in de buurten waar mensen wonen en waar de invulling van “hun” ruimte idealiter aansluit op hun behoeften en kwaliteiten. Zo al ooit geldt hier de volkswijsheid: wie spruitjes zaait, zal spruitjes oogsten. Een Almere bijvoorbeeld, straks de derde stad van Nederland maar zonder aansprekende allure. De monotonie van de Westelijke Tuinsteden in Amsterdam en die andere slaapsteden. De RO-hoek heeft de wisselwerking tussen de fysieke en de sociale omgevingskwaliteit massaal onderschat. Het Rotterdamse Pendrecht – nu een van de Vogelaarwijken – won minder dan een halve eeuw geleden prijzen voor de mooiste inrichting van Europa. Ook in de Bijlmer en Hoogvliet werden stenen goed gestapeld maar vormde de samenleving. Niet zonder reden klagen de seniore bewoners van Vogelaarwijken voortdurend: “Vroeger was ’t hier gezellig.” Maar waar zijn de volkstuinen gebleven en waar de voetbalvelden? We verplaatsten ze naar de buitenkant van de stad, met als terugkerend recept: geef ze een nieuwe kantine en een extra veld, en je hebt een mooi stuk dure gronde vrijgespeeld voor stedelijke ontwikkeling. Maar de bewoners geloven het niet meer: zijn ze re nog wel voor de Hoge Heren op grote afstand van hun leefomgeving?

Dat kan en moet anders. Het teruggeven van de – inmiddels wat veiliger – openbare ruimte in onze Grote Steden vraagt om een gerichte inspanning waarbij het toverwoord is “eigenheid”. Dat vereist actie op vele fronten, alleen de fysieke inrichting is onvoldoende. Maar ruimtelijke kwaliteit telt ook op dit terrein wel degelijk. Scholen moeten een tikje te mooi zijn voor hun omgeving; wie aan “ons” Cruyff-veldje komt, krijgt moeilijkheden met de hele buurt. Pleinen dienen de mens, kunst hoort ook in de kwetsbare buurten op straat. We gaan – het zij weer gezegd - de goede kant op. Bewoners tellen mee bij de meer eigen invulling van buurten (Hoogvliet, Delft) en huizen (IJburg, Almere). Wooncorporaties bevorderen op creatieve wijze het eigen woningbezit. En sommige stadsbuurten hervinden de multiculturele samenleving: in Amsterdam vormen de Pijp en de Baarsjes daarvan veelkleurige uitingen. Integratie – het is een toverwoord in het maatschappelijk debat – wordt werkelijkheid wanneer mensen “dingen” met elkaar delen. Wanneer bijvoorbeeld het vrouw-zijn in het Moeder-Kind Centrum in het Amsterdamse Bos en Lommer belangrijker is dan etnische achtergrond. Wanneer het samen-wonen in het Rotterdamse Schiedmond belangrijker is dan de achtergronden van een aso-gezin. Ruimtelijke kwaliteit vormt daarvan een – onderschat - onderdeel.

Moraal?

De RO is en blijft een noodzakelijk beleidsterrein maar vereist bestuurlijke moed. Een toekomstvaste fysieke omgevingskwaliteit kan alleen inhoud krijgen indien het proces wordt gedragen door gedreven voorlieden. Een minister van RO is bijvoorbeeld net zoveel waard als de steun van de minister-president en dat geldt hetzelfde op provinciaal en gemeentelijk niveau. Het bedrijfsleven moet niet alleen “roepen” maar ook in de praktijk inhoud geven aan een eigen maatschappelijke verantwoordelijkheid. Burgers mogen dat van hen vragen maar moeten ook zelf meedenken en -doen aan de inrichting van hun eigen omgeving. RO-beleid moet daarom weliswaar bouwen op wederzijds vertrouwen maar behoeft tegelijk een stok achter de deur. Die stok moet bestuurders dienen om de maat te slaan op RO-gebied maar tevens om hun rug recht te houden en om – zo nodig – misstanden te corrigeren. Juist aan die stok en die bestuurders heeft het de laatste jaren te veel ontbroken.

Uit de kramp, in de revisie

Zef Hemel

Ruimte in debat / Ruimtelijk Planbureau, nummer (2007)6, paginering 12 - 13

Het zijn ongemeen harde woorden die Pieter Winsemius gebruikt. De oud-minister van ruimtelijke ordening spreekt van verkramping, gammele regels, ergens heeft hij het zelfs over het faillissement van de ruimtelijke ordening. Soms spreekt hij weer bemoedigende woorden, maar over het algemeen is zijn kritiek niet mals. “De ruimtelijke ordening is gedegradeerd tot een coördinatiemechanisme voor tegenstrijdige belangen in een beperkte ruimte (...) Eigen ruimtelijke kwaliteitsdoelstellingen zijn naar de achtergrond verdwenen en dat heeft geleid tot verkramping.” (Winsemius 2007) Talrijke voorbeelden noemt hij waar kansen worden gemist als gevolg van “een verdrietig gebrek aan ambitie” of waar “een houtje-touwtje oplossing” wordt gedrukt. In mijn eigen woorden: de ruimtelijke ordening is bureaucratisch geworden, politiek laf en eigenlijk wel heel erg zonder visie.

Vreemd dat de nieuwe directeur-generaal ruimtelijke ordening, Chris Kuijpers, de criticasters van de huidige Nederlandse planningspraktijk – Ton Kreukels, Luuk Boelens, Bart Wissink en ondergetekende - zo kort geleden nog wegzette als zwartkijkers, als vaklieden die hun eigen métier negatief bejegenen - “een vorm van zelfkastijding die de ruimtelijke ordening tot een nummer schaduwboxen in de coulissen van het echte werk degradeert.” (Kuijpers 2007) Zelf zag hij een “zeer uitdagende ruimtelijke agenda” voor zich, met “een overheid die organiseert (door partijen bijeen te brengen rond openbare planprocessen), stimuleert, investeert, waar nodig regels stelt en die regels ook handhaaft.” Nu blijkt zijn oud-minister even negatief als al degenen die Kuijpers zo kordaat terechtwijst. Kan de directeur-generaal bij zijn geruststellende standpunt blijven? Ik denk dat dat lastig wordt.

Het is hier niet de plaats om met Chris Kuijpers in discussie te treden. Over het artikel van Pieter Winsemius wil ik vooral opmerken dat hij mijns inziens een gevoelige snaar raakt. Het ontbreekt in dit land aan bestuurlijke moed als het om ruimtelijke ordening gaat en, zeker, ruimtelijke ordening is en blijft noodzakelijk. Buitenlanders prijzen ons onverminderd om de pragmatische wijze waarop wij de ruimte inrichten. Dat doen zij uiteraard ook omdat ze weten dat “nagenoeg nergens in het Westen het professionele veld met betrekking tot de ruimtelijke ordening verder (is) uitgebouwd en massaler bemand dan juist in Nederland.” (Van Engelsdorp Gastelaars 2007) Maar in werkelijkheid kunnen de resultaten van de afgelopen jaren in Nederland niet anders worden gekwalificeerd dan als pover. En de ruimteclaims zijn nog altijd dermate groot dat ruimtelijke ordening in ons land ook de komende twintig jaar noodzakelijk is. Maar om de teleurstellende prestaties op het ruimtelijke vlak in de laatste jaren alleen op het conto van de bestuurders te plaatsen, vind ik wat eenzijdig. Misschien is dit ook iets teveel de oud-bewindsman die als gedreven politicus zoveel gemiste kansen ziet dat hij zijn collega's graag vermanend toe wil spreken. Dat is zijn goede recht. Maar er is meer aan de hand.

Volgens Winsemius is het naar de achtergrond verdwijnen van de “eigen ruimtelijke kwaliteitsdoelstellingen” in de kern de oorzaak van de door hem vastgestelde kramp. Is dit wel juist? En wat steekt daar dan achter? Omdat Winsemius geen antwoord geeft op deze laatste, dieperliggende vraag, wil ik hier wat langer bij die kwaliteitsdoelstellingen stilstaan. Indien we ons hierop doorvragen, komen we er misschien tevens achter hoe we weer “uit de kramp” kunnen raken anders dan alleen door bestuurders op te roepen tot het tonen van meer lef.

Ik denk dat Winsemius het op dit vlak niet helemaal juist waarneemt. Een betere, vakmatige observatie werd in dat opzicht onlangs gedaan door Rob van Engelsdorp Gastelaars, emeritus-hoogleraar stadsgeografie aan de Universiteit van Amsterdam. Hoewel deze in ‘De gevaren van doctrinair plannen’ zichzelf een andere vraag stelde – namelijk: waarom werkt de ideeënrijkdom van internationale planningsdiscipline niet door in de Nederlandse praktijk? -, benoemt hij min of meer dezelfde kramp die ook Pieter Winsemius constateert. De kramp zit bij Gastelaars alleen minder in de bestuurders en veeleer in de professionals. Zij zitten volgens hem gevangen in een planningdoctrine die weliswaar de voordelen van eensgezindheid en continuïteit van het planningsproces biedt, maar die tevens leidt tot “verstarring en onwil bij de betrokken professionals om te reageren op nieuwe ontwikkelingen in de ruimtelijke organisatie van de samenleving.” (Van Engelsdorp Gastelaars 2007) In deze Nederlandse planningdoctrine spelen met name twee ordeningsprincipes een prominente rol: het streven naar ‘evenwicht binnen’ steden en stedelijke regio's respectievelijk het streven naar ‘gelijkwaardigheid tussen’ steden en regio's. En dat doen

ze tot op de dag van vandaag. “Een symptoom van het streven naar gelijkwaardigheid is bijvoorbeeld de steeds weer opduikende behoefte van de overheid om het ontstaan van dominerende miljoenenagglomeraties in het land te voorkomen.”

Als gevolg hiervan signaleert Gastelaars “een toenemende desinteresse van de professionele planners in dit land voor de inzichten in de ruimtelijke dynamiek van het verstedelijkte Westen die wetenschappen aandragen.” Deze desinteresse gaat volgens hem gepaard met een kwaliteitsverlies in de Nederlandse stedelijke orde. De stadsbevolking waaiert uit over het platteland, maar deze uitwaaiing wordt door de planners als ontwerpogave eenvoudig genegeerd. Ook ontstaan “op allerlei plaatsen extravagant vormgegeven recreatiedorpen en woekert elders de witte schimmel”, terwijl wordt nagelaten om “goed vormgegeven regionale plannen” te maken voor “aantrekkelijk suburbaan en landelijk wonen voor ex-stedelingen”. Terwijl “politiek-bestuurlijke en culturele activiteitsvormen op topniveau steeds meer geconcentreerd raken in mega-agglomeraties”, blijft Nederland hardnekkig “een stedelijk land (...) zonder grote steden.”

Het zijn vrijwel dezelfde voorbeelden van mislukte kansen als die ook Winsemius in zijn artikel aandraagt. De analyse is echter een andere. Niet zozeer het naar de achtergrond verdwijnen van ruimtelijke kwaliteitsdoelstellingen zou aan de basis van de verkramping van de Nederlandse planningpraktijk liggen, maar verstarring van doelstellingen die in toenemende mate als achterhaald en ook als maatschappelijk ongewenst moeten worden gekwalificeerd. Ik ben het daar hartgrondig mee eens. Vandaar mijn recente aankondiging van het einde van de Nederlandse ruimtelijke ordening. Natuurlijk bedoelde ik daarmee niet letterlijk het einde. Wie goed las, wist beter. Daarom herhaal ik het nog maar eens: “Zouden we niet de ruimtelijke ordening opnieuw moeten uitvinden? Door een nieuw verhaal te maken? (...) Minder Utopia weliswaar, maar uitdagender, met misschien wel ergens een echte metropool.” (Hemel 2007)

Literatuur

- Engelsdorp Gastelaars, R. van (2007), ‘De gevaren van doctrinair plannen’. *Ruimte in Debat* 2007/01:2-6.
 Hemel, Z. (2007), ‘Happiland. Het einde van de ruimtelijke ordening’. *S&RO* 2007, nr. 4:50-53.
 Kuijpers, Ch. (2007), ‘Een volle agenda voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland’. *S&RO* 2007 nr. 5:51-53.
 Winsemius, P. (2007), ‘Uit de kramp’. *Ruimte in Debat* 2007/06:2-8.

ENKELE GEGEVENS OVER HET FORUM VOOR STEDELIJKE VERNIEUWING

De stichting Forum voor Stedelijke vernieuwing – opgericht in 1983 – stelt zich ten doel een bijdrage te leveren aan het inzicht in de specifieke positie en de sterke en zwakke punten van de stad. In samenhang daarmee wil het Forum de ontwikkeling stimuleren van een stedelijk vernieuwingsbeleid, dat is gericht op de bestrijding van sociale en materiële verpaupering en op een (re)vitalisering van de initiërende en stimulerende functies die de steden op velerlei gebied voor uiteenlopende betrokkenen (kunnen) vervullen. Dit betekent dat het Forum, naast de stedelijke fysieke omgeving, ook de stedelijke economische structuur, het sociaal-culturele klimaat in de steden en de organisatie van het bestuur van de steden tot zijn aandachtsgebied rekent.

Het Forum is opgericht ten behoeve van alle organisaties en personen die bij de stedelijke vernieuwing zijn betrokken. Derhalve behoren niet alleen overheidsorganisaties, politici en ambtenaren, maar ook (vertegenwoordigers van) private organisaties, publicisten, wetenschappers en ‘stedelingen’ tot de doelgroep van het Forum.

In algemene zin probeert het Forum zijn doelstelling te realiseren door te functioneren als platform voor de tot zijn doelgroep behorende organisaties en personen. Het Forum organiseert daartoe allereerst zogenaamde Breed Beraden. Tijdens de Breed Beraden wordt door een per beraad wisselend gezelschap van personen, die betrokken zijn bij de stedelijke vernieuwing, gesproken over ontwikkelingen, problemen en strategieën die van belang zijn voor de revitalisering van de steden.

Thema's Breed Beraden:

- economische revitalisering van de steden
- sociale en culturele revitalisering van de steden
- stedelijke vernieuwing en bestuurlijk-financiële verhoudingen
- stedelijk beheer
- stedelijke vernieuwing en informele economie
- stedelijke vernieuwing en openbare orde en veiligheid
- investeren in de stad
- public-private partnership
- flexibilisering van de geldstromen in de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en de randstad
- stedelijke vernieuwing en stadsvernieuwing in de jaren negentig
- publiek-private samenwerking bij de ontwikkeling van stedelijke vernieuwingsprojecten in middelgrote steden
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- naar een actief, integraal beheer van de na-oorlogse wijken
- stedelijke vernieuwing en het bestuur in grootstedelijke gebieden
- stedelijke vernieuwing en de bestrijding van sociale en materiële verpaupering
- stedelijke vernieuwing in de periode 1990 – 1994
- stedelijke vernieuwing en architectuur
- stedelijke vernieuwing en milieubeheer
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van woningen in de sociale marktsector
- de relatie tussen gemeenten en woningcorporaties op lokaal niveau
- gerichte intensivering van ruimtelijke investeringen: mogelijkheden en beperkingen
- stedelijke vernieuwingsprojecten: hoe verder?
- de communicatie van de stedelijke vernieuwing
- financiële verhouding tussen de centrale overheid en de stedelijke overheden
- de toekomst van de knooppunten
- ‘Belstato’
- stedelijke vernieuwing en projectontwikkeling
- stedelijke vernieuwing en de multiculturele stad
- beweeglijke burgers en stedelijke vernieuwing
- Europese eenwording, veranderende verzorgingsstaten en de stedelijke en bestuurlijke inrichting in Nederland

- stedelijke vernieuwing en openbaar vervoer
- het beeld van de VINEX-locaties
- de consequenties van het nieuwe beleid inzake perifere en grootschalige detailhandels-vestigingen voor de binnensteden
- stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van vraag en aanbod op het gebied van de volkshuisvesting
- stedelijke vernieuwing en het nieuwe Grote Stedenbeleid
- de herontwikkeling van vroeg-naoorlogse wijken
- de ontwikkeling van de IJ-oever
- stedelijke vernieuwing, vergrijzing en modernisering van de ouderenzorg
- stedelijke vernieuwing en de vernieuwing van het bestuur
- Zuidvleugel van de Randstad
- investeren in de bereikbaarheid van de steden
- herijking Belstato: de stedelijke vernieuwings- en beheeropgave in perspectief
- stedelijke vernieuwing en publiek-private samenwerking: voortschrijdende inzichten?
- stedelijke vernieuwing, materiële armoede en sociaal isolement
- stedelijke vernieuwing en Nederland 2030
- stedelijke vernieuwing en de 24-uurs economie
- stad zonder horizon
- investeren in stedelijke gebieden
- aan het werk met het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
- TNLI: kansen en bedreigingen voor de vernieuwing van onze steden
- de educatieve stad
- ruimtelijke ontwikkeling en stedelijke vernieuwing
- sociaal investeren in steden
- de toekomstige ordening in de woonsector
- stedelijke vernieuwing en grondbeleid
- Het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en Stedelijke Vernieuwing
- stedelijke vernieuwing en ICT
- de stad in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- Utrecht West in perspectief
- stedelijke vernieuwing en het MKB
- betekenis en kansen van het plan Amsterdam-Zuidas
- stedelijke vernieuwing en veiligheid
- wonen
- ruimte voor mobiliteit
- ontwikkelingsperspectieven Almere
- stedelijke vernieuwing, ruimtelijke ordening en water
- Rotterdam en stedelijke vernieuwing
- stedenbaan
- de vernieuwing van de verhouding tussen corporaties en overheid vanuit praktisch perspectief
- ZaanDrecht – De Hollandse waterstad in transformatie
- over de betekenis van plekken
- de vernieuwing van de rijksbemoediening met het wonen: tussen Marx en markt
- elektriserende netwerken

Thema's studiedagen en symposia:

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- stadsvernieuwingsrapportage
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- de financiering van de volkshuisvesting in de jaren negentig
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- internationalisering en stedelijke cultuur
- stedelijke vernieuwing en stedenbouw

Publicaties:

- stadsvernieuwing opnieuw bezien
- public-private partnership
- investeren in stedelijke vernieuwing
- volkshuisvesting gewogen
- financiële prikkels voor actieve steden
- de stad in de samenleving: ontbinding en vernieuwing
- opstellenbundel over stedelijke ontwikkelingen
- internationalisering en stedelijke cultuur
- mijn plek in de stad, 20 jaar Forum voor Stedelijke Vernieuwing
- investeren in stedelijke vernieuwing - niet bij steen alleen

De activiteiten van het Forum worden mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van vele bij de stedelijke vernieuwing betrokken partijen (rijk, provincies, steden, bouwondernemingen, projectontwikkelingsmaatschappijen, institutionele beleggers, onderzoeksinstituten et cetera).

BESTUUR

Dagelijks Bestuur:

Ir. P.O. Vermeulen	Voorzitter Raad van Bestuur Bank Nederlandse Gemeenten	voorzitter
Ing. J.Th. Blok	Directievoorzitter ERA Bouw	penningmeester
Dr. J.J.M. Hemel	Adjunct-directeur Gemeente Amsterdam DRO	lid
Prof. dr. L.A. de Klerk	Hoogleraar Planologie Universiteit van Amsterdam	lid
Mw. drs. A.C. van der Veen	Ontwikkelingsmanager Mitros Projectontwikkeling	secretaris
Drs. A.Th. van Delden	Plv. DG Wonen, Wijken en Integratie van het Ministerie VROM	adviseur

Algemeen Bestuur:

Drs. E.M. Agricola	Bureau Monumenten en Archeologie Amsterdam
Prof. drs. A.L.L.M. Asselbergs	Atelier Rijksbouwmeester / RU Nijmegen
Prof. dr. O.A.L.C. Atzema	Universiteit Utrecht
Drs. A.A.M. Aussems	Trudo
Ir. I.M. Bakker	Gemeente Rotterdam
J.B.M.V. Benraad	Stadswonen
Drs. J.H.R. Bergh	Schiphol Area Development Company
Mr. Drs. A.W.H. Bertram	Gemeente Den Haag
Ir. E. Bindels	West 8 urban design & landscape architecture
B.J. Bochove	Tweede Kamer der Staten-Generaal
A.M.W. Bodewes	Anke Bodewes Makelaardij
Prof. dr. ir. L. Boelens	Urban Unlimited / Universiteit Utrecht
Drs. ir. C.A.M. de Boo	vh NS Vastgoed
Prof. dr. R.W. Boomkens	Rijksuniversiteit Groningen
Drs. H. Bosch	Gemeente Utrecht
Drs. O. Bouman	Nederlands Architectuurinstituut
Ir. M.A.E. Calon	Provincie Groningen
Drs. L.H.C. Caubo	Ministerie van BZK
Prof. ir. K.W. Christiaanse	KCAP NL
Prof. dr. W. Derksen	Ruimtelijk Planbureau / Universiteit Leiden
Ir. J.D. Doets	J.D. Doets Consult
A.Th. Duivesteijn	Gemeente Almere
Prof. dr. G.B.M. Engbersen	Erasmus Universiteit Rotterdam
W. Etty	Andersson Elffers Felix
Mr. M.J. Faro	VanDoorne
Drs. ing. J. Fokkema	Neprom
Ir. I. Frankenmolen	Urbis bureau voor stadsontwerp
Drs. R. Gude	Internationale School voor Wijsbegeerte
P. van der Gugten	Proper Stok
Prof. dr. M.A. Hajer	Universiteit van Amsterdam
Drs. M. Hanou	Provincie Noord-Holland
T. Herrema	Gemeente Amsterdam
M. Horselenberg-Koomen	Gemeente Lelystad
Prof. ir. F.M.J. Houben	Mecanoo Architecten / TU Delft
Ir. M. Huffstadt	Breebaart & Huffstadt
Ing. R.R. Huikeshoven MRE	AM
Drs. W. de Jager	Heijmans Vastgoedontwikkeling

A. Jorritsma-Lebbink
Prof. dr. A.M.J. Kreukels
Drs. M.G. Kromwijk
Mr. E.E. van der Laan
Mr. W.D. van Leeuwen
Prof. dr. P.A.H. van Lieshout
Ir. W.G. Meyer
Mr. P.G.A. Noordanus
Mr. drs. J.M. Norder
Ir. J.A.P. van Oosten
Drs. J.W. Oosterwijk
Mr. R.J.J.M. Pans
Drs. M.G.T. Pastors
B.C. Pluimer
Ir. A.V.M. Pouw
Prof. dr. U. Rosenthal
Ir. P.S.M. Ruigrok
Ing. A.G. Schaap
Drs. A.J.M. Schakenbos
Prof. drs. P.J. Scheffer
R. Scherpenisse
Prof. dr. P. Schnabel
Ing. K. Schrederhof
Drs. J.G.C.M. Schuyt
Mr. H.C.F. Smeets
Drs. D.B. Stadig
Ir. R.F.C. Stroink
Prof. dr. C.N. Teulings
Drs. R.A. Vermeij
A. van Vliet-Kuiper
Ir. C.J. Vriesman
Ir. H.S. Yap
J.H. Zwart

Gemeente Almere
Universiteit Utrecht
Woonbron
Kennedy Van der Laan Advocaten
Aedes Vereniging van Woningcorporaties
Universiteit Utrecht
Rotimex
AM
Gemeente Den Haag
Koninklijke BAM Groep
Erasmus Universiteit Rotterdam
Vereniging van Nederlandse Gemeenten
vh Gemeente Rotterdam
PWS Rotterdam
Ymere
COT / Universiteit Leiden
Giesbers Groep
Gemeente Amsterdam
Woningbedrijf Rotterdam
Universiteit van Amsterdam / Publicist
Portaal
Sociaal en Cultureel Planbureau / Universiteit Utrecht
Gemeente Rotterdam
de Alliantie
Vesteda Groep
Boer Hartog Hoofd Consultancy
TCN Property Projects
Centraal Planbureau / Universiteit van Amsterdam
Tweede Kamer der Staten-Generaal
Gemeente Amersfoort
Ministerie van LNV
Yap Advies & Planning
Timpaan