



Randstedelijke planning

Auteur(s):

Pelle, E.S.

Verschenen in:

ESB, 81e jaargang, nr. 4078, pagina 865, 23 oktober 1996

Rubriek:

Redactioneel

Trefwoord(en):

ruimtelijke, regionale, economie

Grond kun je kopen, maar niet helemaal. Een deel van het eigendomsrecht, namelijk dat deel dat bepaalt waarvoor de grond gebruikt mag worden, blijft bij de overheid. Die stelt de bestemming vast: wonen of werken, natuur of verkeer. De afweging hoeveel, en welke, ruimte voor welk doel benut kan worden, komt niet op de markt tot stand maar langs politieke weg. Daar zijn goede redenen voor. Op de markt zouden ruimteclaims voor de minder koopkrachtige bestemmingen als natuur al snel in de verdrinking komen, en bovendien vertoont ruimtegebruik een onderlinge samenhang. De vestiging van een bedrijf kan immers elders de aanleg van een verkeersweg noodzakelijk maken, en zo de waarde van een veel verderop gelegen natuurgebied beïnvloeden.

Maar ook ruimtelijke planning is niet eenvoudig. De overheid kan wel bepalen welke ruimte waarvoor gebruikt mag worden, maar veel minder of het ook daadwerkelijk benut wordt. Zo vinden er ruimtelijke ontwikkelingen plaats die de overheid niet beoogde (de concentratie van economische ontwikkeling langs 'corridors' in plaats van in stedelijke knooppunten¹), of zelfs wilde tegengaan (het vestigen van publiekstreckende bedrijven langs snelwegen). De overheid kan plannen, maar mensen en bedrijven zullen altijd hun eigen afweging van kosten en baten maken.

Ook de nieuwe Randstadnota keert zich tegen een trend². Het kabinet wil een toename van de uitstroom van mensen en bedrijven naar andere landsdelen voorkomen. Dat wil men bereiken door van de Randstad een 'groene wereldstad' te maken, een stedenring met een gat erin: het Groene Hart. Deze keuze verhoudt zich overigens slecht met de aanleg van van een hogesnelheidsspoorlijn die niet de steden aan deze ring met elkaar verbindt, maar de ring doorsnijdt³. Als de overheid zelf al niet van het Groene Hart af kan blijven, zullen mensen en bedrijven dat dan wel doen?

Daartoe zal men er allereerst voor moeten zorgen, dat het op de plaatsen waar mensen en bedrijven gepland zijn (in en bij de bestaande steden, en in uitbreidingslocaties ten zuiden en westen van Rotterdam en tussen Leiden en Amsterdam), ook aantrekkelijk is om zich te vestigen. De nota bevat hierover vele ideeën en plannen: van renovatie van oude bedrijfsterreinen en bodemsaneringen tot het scheppen van meer open ruimte in bestaande steden. Veel wordt verwacht van concentratie van dergelijke investeringen in stedelijke vernieuwingsprojecten, zoals bij de Kop van Zuid in Rotterdam is gebeurd.

Voor het Groene Hart geldt het omgekeerde. Als het Groene Hart z'n functie waar wil maken dan verdienen natuur en recreatie een meer prominente plaats, ten koste van de (grootschalige) landbouw. Ook hierover bevat de nota ideeën, zoals het inschakelen van agrariërs bij natuurbeheer of het geven van recreatieve (neven)functies aan agrarische bedrijven. Verder wordt voorgesteld om aan de rand van het Groene Hart een soort 'nieuwe landgoederen' op te zetten: buitenplaatsen met bos en een of enkele woonhuizen, als manier om nieuw groen privaat te financieren.

Verder komen de financiën er echter bekaaid af. Met name waar het gaat om bereikbaarheid is dit een gemis. In de nota wordt het belang van achterlandverbindingen voor de economische functie van de Randstad benadrukt, maar hoe voorkom je dat de snelwegen rond de grote steden dichtslibben met lokaal autoverkeer? Alleen investeringen in openbaar vervoer lijkt niet voldoende: op veel relaties zal de auto toch sneller blijven, en bovendien biedt de auto ook andere kwaliteiten dan snelheid, zoals privacy. De voorgestelde prijsprykkels zijn hier parkeertarieven (door gemeenten), en een verhoging van de benzineaccijns. Dat laatste lijkt niet zo'n handige keuze te zijn: in de emoties van de politiek is de maatregel omstreden, terwijl de verhoging niet groot genoeg is om werkelijk effect te hebben op de automobilititeit en de files in de Randstad⁴. Een echte prijsverhoging zou niet alleen op korte termijn het gebruik kunnen beperken, maar ook het zo moeizaam verlopende locatiebeleid oppeppen: als de klanten het willen, wordt het voor publiekstreckende bedrijven vanzelf aantrekkelijker om niet bij een snelweg, maar bij een station te zitten.

Al met al valt de nota op door het voornemen de ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad te willen keren. Daarvoor zal het nodig zijn mensen ertoe te verleiden zich in de steden te vestigen, in het Groene Hart te recreëren en voor verplaatsingen minder van de auto gebruik te maken. Meer dan eerder in het ruimtelijke-orderingsbeleid is er aandacht om locaties ook aantrekkelijk te maken voor het beoogde gebruik. Dat zal de kans vergroten dat het beleid slaagt, maar of het ook genoeg is? Mensen en bedrijven hebben de ruimtelijke planners al vaker voor verrassingen gesteld

1 Zie I.J. Boeckhout, J.C.T.M. Doorakkers en A.W. Verkennis, Van knooppunt naar corridor, *ESB*, 12 april 1995, blz. 348-352.

2 *Randstad en Groene Hart*, ministerie van VROM/Sdu, Den Haag, 1996.

3 Zie ook de ingezonden bijdrage van P. Nouwen e.a., Tracékeuze gaat om meer dan treinroute, *de Volkskrant*, 19 oktober 1996.

4 P. Rietveld, [Files en prijsbeleid](#), *ESB*, 18 september 1996, blz. 776-778.