

De Vierde nota ruimtelijke ordening

In de *Vierde nota ruimtelijke ordening* geeft de regering aan "op welke wijze zij in haar ruimtelijk beleid de 21e eeuw tegemoet wil treden". De Nota is georiënteerd op economische groei en legt daarbij, hoe kan het anders, de nadruk op de marktsector. De Nota schetst een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor Nederland, geeft daarbij aandacht aan de internationale ontwikkelingen die overal worden aangestipt (concentratie van wereldhandel op landen rond de Pacific, groei van de economie in Europa rond de Alpen, en dergelijke), de betekenis van de Nederlandse 'mainports' Schiphol en Rotterdam, de concurrentiepositie van Nederland voor zover die wordt bepaald door het stedelijk leefmilieu, het voorzieningenniveau en de verbindingen. De Nota is alom geprezen als een boeiende nota, maar er begint steeds meer kritiek te komen. Ik wil hier enkele punten van kritiek laten horen, na van de Nota te hebben genoten.

Mijn studenten leer ik dat politieke voorstellen die financieel-economisch slecht zijn onderbouwd daarop altijd worden aangevallen. Zorg er ten minste voor dat het rekenwerk goed is, dan kan de discussie over de inhoud gaan. Het is meer dan verwonderlijk dat in dit geval het prijskaartje eigenlijk totaal ontbreekt, zoals ook al door andere commentatoren is opgemerkt. De Nota moge dan bedoeld zijn als discussienota, het gaat toch niet aan voor een zakelijk ingesteld kabinet, dat de beheersing van de overheidsfinanciën hoog in het vaandel heeft, dat er geen kostencalculaties voor verschillende scenario's zijn verstrekt. De Nota legt een zwaar accent op de Randstad. De drie Randstadprovincies wilden weten wat de financiële consequenties zouden kunnen zijn van realisatie van in de Nota genoemde dan wel geïmpliceerde maatregelen. In onze vakgroep is dat uitgezocht¹. Met alle slagen om de arm komen we op een schatting van de financiële consequenties van f 128 miljoen in een minimumvariant en f 354 miljoen in een maximumvariant, alleen voor de drie Randstadprovincies. Gelet op de zeer uiteenlopende onderwerpen die worden behandeld is het zeer te laken dat de financiële aspecten totaal zijn verwaarloosd.

Een tweede punt van kritiek betreft de beperking van het gezichtsveld. De aandacht gaat primair uit naar de Randstad, zij het dat wordt geconstateerd dat dit 'economische kerngebied' is uitgedijd in de richting van Arnhem/Nijmegen en de Brabantse stedenrij. In dit verband wordt het begrip 'Centraal Nederland' geïntroduceerd: "het meest internationaal georiënteerde deel van ons land". Wel wordt toegegeven dat er elders ook enkele economisch interessante stedelijke gebieden liggen, misschien om verwijten

P.B. Boorsma



van exclusieve concentratie van de aandacht te vermijden. Buiten Centraal Nederland zijn als stedelijke knooppunten aangewezen: Groningen, Enschede/Hengelo, Maastricht/Heerlen. Vooral de selectie van de stedelijke knooppunten is slecht onderbouwd. Het viel dan ook te verwachten dat verschillende steden met goede argumenten in het geweer zouden komen: Zwolle, Deventer, Tilburg en Amersfoort om er maar enkele te noemen. Wat heeft Groningen meer te bieden dan Zwolle of Tilburg? Waarom is Amersfoort niet genoemd, het spoorwegkruispunt met een zeer gevarieerde industrie? Het is voor deze steden een koud kunstje om betere papieren te laten zien dan de papieren toelichting in de Vierde nota. Neem nu eens Venlo/Tegeleen, het kerngebied van Noord-Limburg, gelegen op de as Eindhoven-Ruhr/Rijngebied. Dat beschouwt zich zelf als een bruggehoofd van Centraal Nederland naar het Zuid-Oosten (de Alpen weet u wel), en als het mogelijke Europese logistieke centrum. Als ik de Inspraakreactie uit het betrokken gebied lees word ik sterker van argumenten bediend dan bij het lezen van de Vierde nota. Wat de Brabantse stedenrij betreft, daar worden als stedelijke knooppunten alleen genoemd Eindhoven en Den Bosch. Terecht laat Tilburg in een nota zien dat Tilburg en Breda zeker zoveel te bieden hebben. We hebben hier weer te maken met een vaker gekritiseerd verschijnsel, dat de overheid keuzen maakt en daarbij argumenten geeft, maar zelden toelicht waarom voor de hand liggende alternatieven zijn verworpen.

Ik kom op mijn derde punt van kritiek dat niet elders is verwoord: de positie van Den Haag. De Vierde nota legt veel nadruk op de Randstad als een stedelijk gebied dat de beste mogelijkheden heeft om de internationale concurrentie met andere stedelijke gebieden aan te gaan

als aantrekkelijk vestigingsmilieu. De beste aanknopingspunten zouden dan liggen bij Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Dat het aandeel in het internationale telefoonverkeer van Nederland voor 15% voor rekening van Den Haag komt (Rotterdam 19%), is ongetwijfeld voor een groot deel te danken aan de vestiging van de vele departementale diensten in Den Haag. Dat er de meeste internationale scholen zijn heeft iets te maken met de ambassades en dus de aanwezigheid van de regering in Den Haag. Dat zal ook ten dele het relatief grote aantal duurdere hotels verklaren. Maar goed, Den Haag kent ook 45 vestigingen van Nederlandse topondernemingen (Rotterdam 49), en bij voorbeeld 26 vestigingen van buitenlandse industriële ondernemingen (Rotterdam 28). Den Haag stelt dus ook in de marktsector wat voor, en niet alleen als residentie. Maar wat zou er gebeuren als de regering weliswaar de zetel zou behouden in Den Haag maar het uitvoerend apparaat zou verplaatsen naar bij voorbeeld Almere en Lelystad? Als we moeten denken over Nederland in 2015, zou dat toch een alternatief moeten zijn. Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu laat dan geen nieuw omstreden gebouw zetten in hartje Den Haag, dat al uit zijn voegen barst, maar een royaal pand in Lelystad. Er zijn ontstellend veel departementale afdelingen, die thans in Den Haag, Voorburg, Rijswijk, Leidschendam en Zoetermeer zijn gevestigd, maar zeer wel zouden kunnen worden gevestigd in Lelystad en Almere. Mikkend op 2015 zal geleidelijk het ambtelijke personeel voor het merendeel in die richting verhuizen. De wegen in de Randstad zullen tijdens de spitsuren worden ontlast, de treinen evenzo. Dan geven we particuliere bedrijven echt ruim baan. Dan hoeven we geen toltunnels te 'financieren'. Er komen interessante kantoorpanden in Den Haag en omstreken vrij voor particuliere bedrijven. Het Mobiliteitsfonds² hoeft er niet te komen. De mensen in de rest van Nederland hoeven geen extra opcenten motorrijtuigenbelasting voor dat Fonds te betalen om de Randstad toegankelijk te houden. De verbinding tussen het ambtelijke apparaat en de regering is makkelijk te onderhouden. Als mijn Mobiliteitsplan door gaat, komt er een helicopterdienst van Lelystad op Den Haag. Lelystad is meteen geen artikel 12-gemeente meer.

P.B. Boorsma

1. J.H. Miltenburg e.a., *Het prijskaartje van de vierde nota*, Universiteit Twente, 1988.
2. Regels met betrekking tot de instelling van een tijdelijk mobiliteitsfonds (Wet op het Mobiliteitsfonds), Tweede Kamer, 20 631, juli 1988.