

# Ontwikkeling corridors is overbodig

NRC Handelsblad 2 februari 1999

**De plannen van het kabinet om compacte steden en corridors tot ontwikkeling te brengen zijn achterhaald, meent Adri Duivesteijn. De compacte stad en de corridor zijn door de huidige verstedelijking overbodig geworden.**

Veel mensen koesteren nog de romantische tegenstelling tussen de 'compacte stad' en het 'open land'. Zij denken daarbij aan de klassieke stad, met het centrum als hart van het sociale, culturele en economische leven. Die klassieke, overzichtelijke stad wordt in ons land echter steeds zeldzamer.

Het contrast tussen stad en land is allang aan erosie onderhevig. De grotere steden met hun randgemeenten vormen tegenwoordig één stedelijk gebied. Een markant voorbeeld daarvan is Amsterdam, dat is uitgegroeid tot een stad met een reeks van centra en sub-centra. Ook Den Haag en Rotterdam worden aangemerkt als 'grote steden' maar feitelijk zijn ook zij onderdeel van één omvangrijker stedelijk gebied. Zij zijn geen enkelvoudige steden meer maar agglomeraties met verschillende centra. Bovendien is de laatste tien jaar een verdere verstedelijking ontstaan, waarin bedrijven en kantoren de open ruimten tussen de steden steeds verder aantasten.

De onlangs verschenen nota De ruimte van Nederland (de Startnota voor de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening) biedt een doorkijkje in het toekomstige programma voor de inrichting van ons land. Enkele ingrediënten van die nota zijn: een bevolkingsgroei naar 18,2 miljoen, de bouw van 1,2 tot 1,9 miljoen woningen, 25.000 hectare bedrijfsterrein, stijging van de personenmobiliteit met 27 procent, verdubbeling van het goederenvervoer en een verdrievoudiging van het containervervoer.

De Startnota laat echter na al deze ruimteclaims in een zichtbaar ruimtelijk beeld om te zetten. Hierdoor blijft de nota abstract en dringt onvoldoende door dat de ruimtelijk gevolgen gigantisch zijn. Om een voorbeeld te noemen dat nog wel in één van de vroegere concepten van de nota voorkwam: "het ruimtebeslag voor wonen zal toenemen met 17 % tot 32 % in 2030". Stel u zich dat eens in de werkelijkheid voor. Door de wonderlijke status aparte van Schiphol in (of juist buiten) ruimtelijke ordening is het de opstellers van de Startnota blijkbaar niet mogelijk gemaakt inzicht te bieden in het toekomstig ruimtebeslag en de effecten van een op handen zijnde uitbreiding.

Juist door de ruimteclaims in beeld te brengen wordt duidelijk dat het niet alleen om de positie van de stad gaat, ook niet om de tegenstelling stad-land maar om de vraag of er in grote delen van het westen, zuiden en oosten van het land nog wel sprake is van 'open land'. Daarbij is de kern dat niet de beschermde landschappen ('parels') zullen verdwijnen maar dat het gewone 'onrendabele' open land het gaat verliezen van de blijkbaar altijd weer rendabele economische activiteiten.

De grote vraag is echter hoe het beleid moet omgaan met deze verstedelijking, en hoe daarbij de positie van de moderne stad en van de open ruimte kan worden veilig gesteld.

Het kabinet kiest er nu voor om in de lijn van het regeerakkoord verder te gaan met de ontwikkeling van de 'compacte stad' en aanvullend met 'corridors'. De vraag is of die keuze in het stadium van de Startnota al terecht is.

De compacte stad is in het geval; van de huidige verstedelijking in feite een verouderd begrip. De vraag is dan ook of beide begrippen 'compacte stad' en 'corridor' niet eerst aan een kritische analyse moeten worden onderworpen. Temeer daar beide concepten feitelijk elkaars concurrenten zijn.

Natuurlijk is niet onbelangrijk dat het kabinet de voorwaarden van de VROM-raad voor corridor-ontwikkeling overneemt. Maar de Startnota laat al zien dat die voorwaarden het gevaar lopen te verwateren, doordat de corridors te ruim worden gedefinieerd. Uitspraken als "een beperkt aantal knooppunten op deze verbinden zal zich als (inter)nationale toplocaties profileren", en "de corridors vragen om een flexibele inrichting afgestemd op voortgaande economische groei" bieden de deelnemers in het ruimtelijk veld al snel een legitimatie om het eigen handelen te rechtvaardigen. De reactie van de VNO-NCW voorzitter H. Blankert is daar een treffende illustratie van.

In de slag om de meest internationale, hoogwaardige corridor zullen provincies, gemeenten en projectontwikkelaars al snel geneigd zijn in een ongemeen felle concurrentie hun eigen corridor in de aanbidding te gooien. Het is dan ook maar zeer de vraag of het rijk dit proces met een restrictief beleid kan beheersen. Men had er beter aan gedaan als in de Startnota de verschillende opties in beeld waren gebracht ten behoeve van een breed maatschappelijk debat over de inrichting van ons land.

Er is echter een alternatief dat recht doet aan de begrippen stad en land, maar ook aan economische groei en beperking van de mobiliteit. We moeten dan wel bereid zijn te erkennen dat er in de periode tot 2030 hoe dan ook een nieuw type stad zal ontstaan. De vakterm voor die ontwikkeling is 'metropoolvorming'. Om dit bespreekbaar te maken moet het kabinet het taboe en de angst rond de onvermijdelijke metropolitaine ontwikkelingen doorbreken. Die angst kan worden ontzenuwd door de karikaturale schrikbeelden weg te nemen. Het gaat niet om 'californisering'. Olivlekachtige suburbanisatie à la Los Angeles kan in Nederland worden voorkomen door een goede ruimtelijke ordening.

Afgezien van hun omvang kunnen we metropolen als Londen en Parijs als positieve voorbeelden zien. Hoe groot ze ook zijn, ze zijn zeer gedifferentieerd, met uiteenlopende plekken met elk een eigen identiteit, van buitengewoon landelijk tot hoog stedelijk. Een inwoner van de Marais, Montmartre of Nanterre identificeert zich primair zowel met zijn eigen woonplek als met Parijs als geheel. Londen bewijst dat met laagbouw en een uitgebreid stelsel van parken en open ruimten een metropool niet alleen van steen hoeft te zijn. Een metropool met haar vele centra en sub-centra (cultureel, sociaal en commercieel en recreatief) maakt dat men altijd bij stedelijke voorzieningen in de buurt woont. Er zijn fijnmazige openbaar-vervoersystemen.

Feitelijk zijn delen van ons land allang een 'aspirant-metropool' in de vorm van een meerkernenstad (de 'polynucleaire stad'). Het probleem tot nu toe is dat we schromen het ook zo te noemen. De Startnota biedt wel een handreiking met het begrip 'netwerkstad' (met één woon- en werkgebied). De betreffende gebieden moeten worden aangemerkt als toekomstige 'meerkernensteden'. Het gaat hierbij om stedelijke formaties die kleiner zijn dan de bekende buitenlandse metropolen, maar groter dan de Nederlandse stad zoals we daar nu over nadenken.

In Nederland zijn mogelijkheden voor één meerkernenstad in de noordvleugel van de Randstad (de regio Zaanstad-Amsterdam-Haarlemmermeer), een in de zuidvleugel (Den Haag-Rotterdam-Delft-Zoetermeer), Utrecht en omgeving, Arnhem-Nijmegen en Hengelo-Enschede.

Interessant is dat de meerkernenstad kan worden ontwikkeld op basis van de reeds bestaande

stedelijke netwerken. Het gaat dan om de gebieden tussen de bestaande steden in, bijvoorbeeld Den Haag, Delft, Rotterdam en Zoetermeer. Deze gebieden, die zich nu al verstedelijken, zullen moeten worden gezien als een ontwerp-opgave in positieve zin. De tussengebieden kunnen zich dan op een positieve wijze ontwikkelen als zelfstandige wijken of als autonome centra en sub-centra. Ook waterpartijen en parken komen dan als nieuwe Vondelparken in de meerkernenstad te liggen.

In de tussengebieden liggen al wegen en openbaar vervoersverbindingen, die met overzichtelijke correcties en investeringen kunnen worden verbeterd. De bestaande bedrijfsterrains kunnen worden uitgebreid.

Door deze gecontroleerde vorm van verstedelijking kunnen andere delen van het land worden gevrijwaard van verstedelijking. In die benadering zijn corridors overbodig en wordt de traditionele scheiding tussen de (meerkernen)stad en land weer hanteerbaar. De nieuwe tussengebieden tussen de meerkernensteden kunnen in deze oplossing worden aangewezen als nationaal landschap om daarmee ook werkelijk gestalte te geven aan een beleid van het veilig stellen van open ruimte voor de langere termijn.