

RUIMTELIJKE ORDENING EN MAAKBAARHEID

Een goede planoloog realiseert zich dat de economische en maatschappelijk dynamiek belangrijker zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling dan ruimtelijke planning an sich. Dat wil echter niet zeggen dat ruimtelijke ordening en ruimtelijk beleid triviale correcties zijn op die dynamiek. Sinds de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (1988) lijkt dit helaas meer en meer het geval. Het spreidingsbeleid maakt in deze nota plaats voor het versterken van de kracht van 'de regio', knooppunten en mainports. Vanaf dan wordt de ruimtelijke ordening ingezet om de economie, die ook op dat moment behoorlijk in het slop zat, te stimuleren. Het idee dat de ruimtelijke ordening erg belangrijk is in het 'maken' van de economie is buitengewoon invloedrijk geworden. Vanuit deze gedachte is veel publiek geld geïnvesteerd in infrastructuur. Het vervelende daarvan is dat op de maatschappelijke terreinen waar economische groei wordt gegenereerd, marktallocatie vaak beter functioneert dan overheidsplanning. Zo bestond ten aanzien van de aanleg van de Betuweroute (red:

goederenvervoer tussen de haven van Rotterdam en Duitsland) het goede idee om marktpartijen mee te laten investeren, omdat daarmee meer zekerheid kon worden verkregen dat er daadwerkelijk marktvraag was voor dit project. Terwijl private investeringen uitbleven, kwam de

Betuweroute er uiteindelijk toch. Over het algemeen worden de economische opbrengsten van nieuwe infrastructuur in hoog ontwikkelde landen als Nederland overschat. In de jaren tachtig van de vorige eeuw had de directie van het staatsbedrijf PTT zijn eigen dagelijkse lijndienst van Rotterdam naar vliegveld Eelde. Gedwongen werken in Groningen was een ding, maar wonen duidelijk een ander voor de 'ambtelijke' top. Toen het bedrijf in 1989 verzelfstandigd werd, keerde het hoofdkantoor van KPN linearecta terug naar Den Haag. Het blijft na al die jaren een mooi voorbeeld van het feit dat ook de ruimtelijke ordening maar beperkt tegen de stroom van maatschappelijke krachten in kan roeien.

Economische krachten hebben bovendien de neiging om de positieve kenmerken van plaatsen teniet te doen. Op deze manier slacht de markt de kip met de gouden eieren. Hardins klassieke tekst noemt dit de tragedy of the commons, waarbij de bron van economische voorspoed wordt uitgeput en vernietigd. De Amsterdamse gemeenteraad, die in het recente decennium onder druk van de economische crisis vol heeft ingezet op het faciliteren en stimuleren hotelontwikkeling, krabt zich achter de oren nu de stad piept en kraakt onder het massatoerisme en de Nutellashops, die niet alleen de aantrekkelijkheid van Amsterdam als woonstad maar ook als toeristenbestemming ondermijnen.

De nadruk op ruimtelijke ordening als bron van economische ontwikkeling is vaak discutabel en heeft andere perspectieven verdrukt. Het idee dat de ruimtelijke planning kan bijdragen aan het kanaliseren van maatschappelijke en economische dynamiek

is klassiek en heeft zijn waarde bewezen. Het groeikernenbeleid uit de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw is een voorbeeld bij uitstek van de kracht van de kanaliserende werking van planologie. Het beleid was immers gericht om de zich overal in de westerse wereld voltrekkende suburbanisatie in goede banen te leiden. Amsterdammers gaven in die tijd massaal de voorkeur aan een huis met tuin in Lelystad en Almere in plaats van aan een flat in de modernistische en stedelijke Bijlmermeer. Men hoeft maar naar de enorme ruimtelijke spreiding van de woningbouw in Vlaanderen of de VS te kijken om te begrijpen dat het ook in Nederland anders had kunnen lopen. Nu staan we voor een nieuwe uitdaging: met of zonder ruimtelijk beleid, de energietransitie zal zich voltrekken, en zal hoe dan ook een enorme impact op onze ruimte hebben. Het valt te prefereren dat de ruimtelijke planning dit proces kanaliseert. De productie en instandhouding van collectieve goederen als veiligheid, natuur en volksgezondheid vormen belangrijke

redenen voor ruimtelijk recht en beleid. Sinds de eerste ruimtelijke ordeningswetgeving in ons land (de door volksgezondheidsargumenten geschraagde woningwet van 1901) heeft het argument van collectieve goederen nog niets aan actualiteit ingeboet. Zo is het een gotspe dat we een van onze meest bijzondere,

want zeer open, natuurgebieden dreigen te verspelen: de kustzone. Door de lage rente heeft het spaargeld zijn weg gevonden naar investeringen in vakantiewoningen. Het aanbod wordt opgestuwd door de behoefte aan investeringen in plaats van de vraag naar meer vakantiewoningen. Al met al meer dan genoeg redenen voor het ruimtelijk beleid om corrigerend op te treden.

Kortom, het is hoog tijd voor een re-emancipatie van de ruimtelijke ordening. Het is goed dat in de afgelopen decennia de maatschappelijke en economische dynamiek het startpunt van het ruimtelijke beleid zijn geworden. Veel minder goed is dat dit uitgangspunt er eenzijdig toe geleid heeft dat het ruimtelijk beleid vooral gericht is op het realiseren van economische groei. Een taak waar de overheid, op zijn zachtst gezegd, niet altijd het best toe in staat is. In zekere zin is in de ruimtelijke ordening het idee maakbaarheid van de samenleving ten tijde van de na-oorlogse verzorgingsstaat ingewisseld voor het huidige idee van de maakbaarheid van de economie. Bovendien is dit ten koste gegaan van haar traditionele rol, die van het kanaliseren van ruimtelijke dynamiek en het produceren en in stand houden van collectieve goederen.

Jochem de Vries (J.deVries1@uva.nl) is verbonden aan de afdeling Geografie, Planologie en Internationale Ontwikkelingsstudies van de Universiteit van Amsterdam.