



ernhardviaduct +++ Randstad +++ Rapport Ruvein +++ Relatienotagebied Noordenveld +++ Renkumse

WERKEN

# VERDEEL EN HEERS

Wie wol mocht verhandelen en wie het laken, wie stadsrechten kreeg en stapelrechten – het was vroeger een kwestie van verdeel en heers. Het meeste profijt werd bereikt door te bepalen waar iets wél kwam en waar niet. Economisch beleid met een sterk ruimtelijke inslag. Is het nu anders, nu het rijk inzet op de Randstad als meest concurrerende regio in Noordwest-Europa?

De relatie tussen ruimtelijke ordening en werken is niet zo eenvoudig, zo blijkt als we hierover discussiëren op een zonnige middag met uitzicht op de “gouden bocht” in de Amsterdamse Herengracht, ooit het financiële centrum van de wereld. Interessant voor de CanonRO.nl zijn de voorbeelden waarmee de verschillende meningen worden gelardeerd. De spreiding van rijksdiensten bijvoorbeeld – de PTT naar Groningen, het CBS naar Heerlen, de Topografische Dienst naar Emmen, het Centraal Archief naar Winschoten, de Rijksdienst voor het Wegverkeer naar Veendam, Apeldoorn als “tweede schrijftafel van het land”. Het rijk wilde er het goede voorbeeld mee geven: spreiding van werkgelegenheid om congestie in de Randstad te voorkomen én om bedrijven te helpen de enorme krapte op de arbeidsmarkt in het westen te ontvluchten. Met hulp van met name de Selectieve Investerings Regeling (SIR) die kon oplopen tot dertigduizend gulden subsidie per verplaatste arbeidsplaats. In 1972 afgekondigd door minister Langman – nog steeds naamgever van de miljarden aan Langmangelden die gepompt worden in de economie van het noorden des lands. Een enorme beleidsinzet dus, overigens meer economisch dan ruimtelijk, met een beperkt effect. Wellicht een bewijs dat ruimtelijk beleid het best werkt als het niet tegen de ontwikkelingen ingaat maar op tijd weet in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.

### Spreiding tegengaan

Veel positiever is de balans van ruimtelijk beleid dat spreiding juist moest tegengaan, van winkels in dit geval: het PDV/GDV-beleid (Perifere en Grootchalige Detailhandelsvestiging). Dit beleid heeft ervoor gezorgd dat Nederland als zo’n beetje enig West-Europees land geen weidewinkels heeft – op die ene Maxis uit de jaren

zeventig na, langs de A2, tussen Muiden en Amsterdam, die altijd als afschrikwekkend voorbeeld – icoon? – diende. Anderzijds hebben we er goed gesorteerde en vitale binnenstedelijke winkelgebieden aan te danken. Dit restrictieve beleid, onlosmakelijk verbonden met ontelbare Distributie Planologische Onderzoeken, deed zijn intrede

---

## Wie bepaalt, en wie moet volgen?

*“Als je economie wil sturen, verlies je ‘m. Planologen moeten op tijd ontwikkelingen in de economie zien en daarbij aansluiten. Dat werkt het beste.”*

*“Geld maakt de wereld – ruimtelijke ordening moet dat faciliteren.”*

*“Planologen werken in de verkeerde volgorde. Ze kijken nu eerst waar gewoond kan worden, dan naar natuur en tot slot waar gewerkt kan worden. Dat moet andersom: eerst werken, dan wonen, dan recreatie.”*

*“De kenniseconomie, opvolger van de maakeconomie, laat zich niet sturen, die sorteert zichzelf en heeft de hele wereld als speelveld.”*

---

in de Vierde Nota RO en werd (ogenschijnlijk) geschrapt met de Nota Ruimte. Ogenschijnlijk, omdat er nog steeds vele voorwaarden verbonden zijn aan het ontwikkelen van nieuwe winkelvestigingen. Niet tot ieders vreugde overigens; dit defensieve beleid zou zittenblijvers teveel belonen en echte vernieuwing frustreren, zo stelt bijvoorbeeld het voormalige Ruimtelijk Planbureau (RPB). Het RPB typeerde het tegenhouden van “megamalls”, zoals ze nu heten, als vechten tegen de bierkaai: “Eens komen ze er toch, want dat is blijkbaar de onafwendbare kracht van economische ontwikkeling.” Zou ruimtelijke politiek er wijzer aan doen om mee te bewegen en er dan maar tijdig op in te spelen?

### A-, B- en C-locaties

De beperkte macht van ruimtelijke ordening is in ieder geval bekleben bij het ABC-locatiebeleid. Nog zo’n icoon uit de Vierde Nota die in de Nota Ruimte ten grave is gedragen. Dit beleid probeerde te sturen waar kantoren en bedrijven terecht kwamen. Grote kantoren bij stations op A-locaties, en ruimtevreterende bedrijven met veel aan- en afvoer op terreinen buiten de stad vlakbij infrastructuur – de C-locaties. Bedrijven en instellingen van lokaal en regionaal belang (zoals ziekenhuizen) zaten daar op B-locaties tussenin, in theorie voorzien van goed openbaar vervoer. Op papier prachtig en in het buitenland ook bewonderd, maar in de praktijk bleek het ABC-onderscheid niet te werken. De C-locaties waren als “zichtlocaties” zo aantrekkelijk en goed bereikbaar dat er zich vele kantoren vestigden. Een betere koppeling met het mobiliteitsbeleid (openbaar vervoer, infrastructuur) en een andere houding van gemeenten had dit kunnen voorkomen. Veel gemeenten hebben de kantoren als het ware naar de zichtlocaties gedreven.

## Scheiden en mengen

Van zichtlocaties is het maar een kleine stap naar die andere doorn in het oog van velen: het bedrijventerrein, de dozen langs snelwegen. Misschien toch wel typisch Nederlands dat die dozen wel allemaal bij elkaar staan, keurig gescheiden van andere functies, zo bleek bij nader inzien in de discussie. Puur monofunctioneel. Verklaarbaar uit het “vieze” verleden toen alle soorten bedrijvigheid nog in de steden zelf zaten. Het uitplaatsen daarvan – ook op verzoek van de bedrijven zelf die zich gehinderd zagen in hun bereikbaarheid en expansiedrift – was een vorm van vooruitgang en een groot succes, gezien het omvangrijke gebruik van deze nieuwe mogelijkheid. Maar wel een ontwikkeling die nu op haar grenzen stuit. Alweer enige tijd is er roep om meer menging. Een romantisch idee dat nooit realiteit zal worden door het NIMBY-effect (Not In My Backyard). Immers, niemand zit te wachten op drukke bedrijvigheid in zijn wijk. Toch is nu al ruim een kwart van de werkgelegenheid in woonwijken gevestigd (en minder dan de helft op bedrijventerreinen en minder dan tien procent in kantoren). Oude bedrijventerreinen zijn ondertussen aan een tweede leven begonnen. Bijvoorbeeld de Van Nelle-fabriek in de Spaanse Polder in Rotterdam, een icoon. Ooit toonbeeld van de “maakeconomie” en nu als “ontwerpfabriek” toonbeeld van de creatieve kenniseconomie. Bij Philips in Eindhoven is de hightech campus het symbool. Een ander schoolvoorbeeld van geslaagde vernieuwing is de stationsomgeving van Den

***‘Wat is de macht en onmacht van de planologie om de economie te sturen? Is de economie nog wel te sturen?’***

Bosch. De morsige “achterkant” met verlopen industrie is omgetoverd tot een multifunctioneel gebied met wonen en werken, via het vernieuwde station direct verbonden met het oude stadscentrum.

## De rol van havens en kanalen

De ontwikkeling van de Nederlandse economie is niet los te zien van rivieren en kanalen. In de Zaanstreek is die wisselwerking duidelijk aanwezig. Een vroeg industriegebied dat later bewust is uitgebouwd met de aanleg van het Noordzeekanaal en de vestiging van de hoogovens daaraan. Zoals het hoort bij verdelen en heersen kreeg Rotterdam tegelijk zijn Nieuwe Waterweg. Euro-poort werd zo’n succes dat ook hier spreidingsbeleid (voor havens) werd ingezet. Eemshaven als resultaat daarvan leek decennialang een planologische blunder van de eerste orde, maar draait nu heel goed. Net zoals de westelijke havens die wethouder Den Uyl in Amsterdam doordrukte. En Moerdijk. Dat blijft nog steeds een open zenuw voor planologen. Wat zij bedacht hadden als open en groen gebied werd door Economische Zaken “geconfisqueerd” voor een nieuwe raffinaderij van Shell, en nu moet ook het gelijknamige dorp

wijken voor oprukkende bedrijvigheid. De ruimtelijke ordening dankt in ieder geval een belangrijk instrument aan dit fiasco: de planologische kernbeslissing (PKB). Voortaan zouden dit soort majeure wisselingen van beleidsinzet niet meer buiten de Tweede Kamer om kunnen plaatsvinden, want die moest dan instemmen met een

nieuwe PKB. Inmiddels zijn de oudste haven terreinen volop in transformatie, zowel Rotterdam als Amsterdam danken daaraan spraakmakende voorbeelden van hedendaagse architectuur en stedenbouw. En het aloude havenbeleid is onderdeel geworden van het mainport-beleid, waar Schiphol ook onder valt.

## De Europese Unie als speelveld

Door de toenemende convergentie van de regelgeving wordt Europa nu één speelveld. Zoals in de Verenigde Staten een dertigtal min of meer gespecialiseerde regio’s de economie beheerst, zo zal dat in de Europese Unie (EU) ook het geval worden. De verdelende rechtvaardigheid die lange tijd de Nederlandse planologie heeft beheerst is dan niet langer vol te houden. Alleen de sterkste spelers kunnen mee blijven spelen, en daar zullen alle kaarten op moeten worden gezet. Wat het ministerie van Economische Zaken nu nog beschouwt als “pieken in de delta”, kunnen in dat perspectief van de EU wel eens niet meer zijn dan rimpelingen in laagland. Amsterdam, ooit het financiële centrum van de wereld, is dan slechts een goedkoop bijkantoor op een uurtje vliegen van Londen. De vraag wat de macht en onmacht is van de planologie om de economie te sturen, krijgt daarmee een nieuwe dimensie. Is economie op zich eigenlijk nog wel te sturen? Troost bij zoveel twijfel over invloed van het rijksbeleid is de grens tussen België en Nederland: na een vakantie in het zuiden is het heel duidelijk wanneer België ophoudt en Nederland begint. Blijkbaar zorgt ruimtelijke ordening toch voor verschil, zo werd droogjes opgemerkt op deze middag vol economie.