

Perspectief

ChristenUnie-jongeren

Ruimte en Mobiliteit

Scripta

Ruimtelijke Ordening

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Centrale uitgangspunten	4
3. Geografische visie	12
4. Stedelijke gebieden	23
5. Landelijke gebieden en natuur	33
6. Mobiliteit	45
7. Conclusie	55
8. Literatuur	58

1. Inleiding

Het ruimtelijke beleid in Nederland staat voor een groot aantal uitdagingen. Zo is er de roep om de leef-situatie in de grote steden aantrekkelijker te maken en wordt er een vitaal platteland gewenst. De vraag naar woningen blijft bovendien nog steeds stijgen, terwijl voor de waardevolle natuur- en cultuurgebieden ook om een betere bescherming wordt gevraagd. De klimaatverandering en de gevolgen hiervan voor de waterhuishouding komen daar ook nog eens bij.

Op het gebied van de ruimtelijke ordening spelen dus diverse belangrijke vraagstukken, waarvoor keuzes dienen te worden gemaakt. Deze vraagstukken over de ruimtelijke ordening verdienen ook de aandacht van Perspectief. In deze scripta zal de Perspectief dan ook haar visie gaan geven voor de toekomstige ruimtelijke ordening van Nederland. Hiervoor zal eerst worden stilgestaan bij enkele centrale bijbelse principes die aan de basis liggen van de ontwikkelde visie. Tevens zal ter aanvulling en verdieping hierop kort aandacht worden besteed aan een paar politieke filosofieën. Daarna zal een algemene visie voor ruimtelijke ordening worden geschetst waarin de keuzes op hoofdlijnen worden beschreven. Vervolgens zal hier dieper op worden ingegaan door dit per deelgebied verder uit te werken in de hoofdstukken 'stedelijke gebieden', 'landelijke gebieden en natuur' en 'mobiliteit'. Hierbij zal tevens rekening worden

gehouden met het waterbeheer. Ten slotte zal in de conclusie een overzicht worden gegeven van de belangrijkste kernpunten uit de deze scripta.

2. Centrale uitgangspunten

2.1 bijbelse principes

Aan de basis van een Christelijke visie voor het handelen van de overheid ligt het woord van God. De overheid is namelijk zoals in Romeinen 13 staat door God aangesteld. Volgens Colossenzen 1 is het doel hiervan is om zich ten dienste te stellen van God. Er wordt beschreven dat alles tot de eer van Christus moet zijn¹. Al het handelen van de overheid moet zodoende tot eer van Christus zijn. Dit geldt dus ook voor het handelen van de overheid dat betrekking heeft op de ruimtelijke ordening. Verder blijkt uit Romeinen 13 dat het handelen van de overheid ook ten goede moet komen aan haar burgers.

De bijbel geeft zelf echter geen directe aanwijzingen over hoe aan deze algemene notities over het handelen en het doel van de overheid een nadere invulling zou moeten worden gegeven als het gaat om de omgang met de ruimtelijke ordening. Toch is het wel mogelijk om uit de bijbel enkele richtlijnen af te leiden voor de ruimtelijke ordening. Een drietal belangrijke principes die met betrekking tot de ruimtelijke ordening een rol spelen zijn de cultuuropdracht, het rentmeesterschap en de publieke rechtvaardigheid².

Er zal nu worden ingegaan op de betekenis van de begrippen en op de vraag hoe de drie principes in verhouding tot elkaar staan.

Met de cultuuropdracht wordt bedoeld dat iedereen de opdracht heeft om het land te beheren en te ontwikkelen. Deze gedachte is afgeleid uit Genesis 1. Hierin geeft God aan de mensen de opdracht om te heersen over alle dieren en om de aarde te onderwerpen. Hoewel deze opdracht door God voor de zondeval aan de mensheid werd gegeven geldt de opdracht nog steeds. Zo wordt de opdracht bijvoorbeeld na de zondeval nog tweemaal herhaald in Genesis 9.

Het risico van het principe van de cultuuropdracht is echter dat het te eenzijdig kan worden opgevat. Naast de aandacht voor het ontwikkelen van de aarde dient er namelijk ook aandacht te zijn voor de bescherming van diezelfde aarde. De natuur maakt deel uit van de schepping van God en moet daarom net zoals de rest van de schepping ook worden gerespecteerd. In Genesis 1:9-25 wordt immers aangegeven dat God water en aarde, planten en bomen, waterdieren en vogels en de dieren op het land schiep. Bovendien was deze schepping van God goed gelukt.

Eerder kwam al in Colossenzen 1 naar voren dat al het handelen van de overheid tot de eer van Christus moet zijn. Uit de beide boeken van

¹ Zie Colossenzen 1.

² Janssens, R., B. Schoon en B. J. Urban (2000). "Geleende Ruimte. Een christelijke visie op ruimtelijke ordening". Amersfoort: Wetenschappelijk instituut ChristenUnie, p. 50.

Koningen blijkt dat het tot voorspoed kan leiden als de gezagdragers van een land zich in overeenstemming gedragen met Gods wil, terwijl als de gezagdragers dat niet doen hun landen getroffen kunnen worden door het oordeel van God³. Dit houdt overigens niet in dat het volgen van Gods wil oudmodisch ook tot voorspoed leidt, mensen kunnen de voorspoed niet claimen als een soort recht dat ze zouden hebben. Als de inwoners van een land tegen de wil van God in gaan dan zou dit volgens Daniël 9 ook nadelige gevolgen kunnen hebben voor de overheid in de vorm van rampen waardoor steden en overheden werden getroffen. Daarnaast kan het slecht handelen van mensen tevens ernstige gevolgen hebben voor de natuur⁴. Zo valt hierover in Hosea 4 en in Jeremia 2 te lezen dat het land doordat mensen in de ogen van God zondig handelden er treurig en verdorven bij ligt.

Met de bescherming van de natuur wordt beter rekening mee gehouden bij de opvatting van het rentmeesterschap. Hiermee wordt bedoeld dat de mens bij het krijgen van de cultuuropdracht de aarde slechts in bruikleen heeft gekregen van God. De aarde zelf blijft namelijk van God⁵.

Rentmeesterschap houdt eveneens in dat de mens verantwoording aan God als eigenaar van de aarde zal moeten afleggen. Het rentmeesterschap vult het principe van de cultuuropdracht dus aan met het uitgangspunt dat mensen bij het beheren en ontwikkelen van de aarde zorgvuldige afwegingen moeten maken waarover zij aan God verantwoording zullen moeten gaan afleggen. In de bijbel wordt dan ook meerdere malen vermeld dat God over de mensheid zal gaan oordelen⁶.

Het is dus van belang om zorgvuldige afwegingen te maken bij het beheren van de aarde. Het beeld van de rentmeester is nu opnieuw toepasbaar aangezien rentmeesters hiervoor geen gedetailleerde instructies krijgen. Rentmeesters dienen namelijk op een zelfstandige wijze naar eigen inzicht te handelen⁷. Dit komt overeen met de eerdere vaststellingen dat er geen precieze richtlijnen uit de bijbel zijn af te leiden voor de ruimtelijke ordening, maar wel enkele algemene principes. God zal vervolgens wel oordelen over de keuzes die de mens gemaakt heeft. Bij het gebruik van het begrip rentmeesterschap moet echter wel in het achterhoofd worden gehouden dat dit maar één aspect van de relatie tussen de mens en God belicht.

3 Zie onder andere 1 Koningen 11, 2 Koningen 18 en 2 Koningen 24.

4 Althuis, W., P. van Rijssen, M. Vonk (2001). "Scripta Natuur & Milieu. Hart voor groen". Amersfoort: Perspectief, ChristenUnie-jongeren, p. 20.

5 Zie Psalm 24.

6 Zie onder andere Psalm 96, Lukas 10 en Handelingen 17.

7 Janssens, R., B. Schoon en B. J. Urban (2000). "Geleende Ruimte. Een christelijke visie op ruimtelijke ordening". Amersfoort: Wetenschappelijk instituut ChristenUnie, p. 47.

De werkelijke relatie tussen de mens en God is bijvoorbeeld niet alleen zakelijk, maar ook relationeel⁸.

Het oordeel dat God over de mensheid zal geven na het afleggen van de verantwoording dat bij het principe van rentmeesterschap naar voren kwam brengt direct het derde belangrijke begrip aan de orde, de rechtvaardigheid. In het genoemde Handelingen 17 wordt immers niet geschreven over zomaar een oordeel, maar het oordeel van God zal een rechtvaardig oordeel zijn. De rechtvaardigheid speelt een grote rol door de hele bijbel heen. Zo zijn er namelijk diverse verzen in de bijbel aan te treffen waaruit het belang van de rechtvaardigheid blijkt voor de relaties van mensen met God en de relaties die mensen onderling hebben⁹. Het is een norm die voor de gehele samenleving geldt. Publieke rechtvaardigheid kan worden gezien als het recht doen aan Gods oorspronkelijke bedoeling met de schepping¹⁰. Het gaat om het tonen van eerbied voor de normen die bij de schepping horen en die daarin ook nog aanwezig zijn. Het is dus het respecteren van de

orde die God zelf aan de schepping heeft gegeven. De overheid kan hieraan bijdragen door op te komen voor partijen in de samenleving die zwak staan in hun belangen. Hiermee bevestigt de overheid dan de rechtvaardigheid, opdat Gods bedoeling voor de schepping wordt ondersteund.

2.2 Filosofische achtergronden

Zoals in de voorgaande paragraaf naar voren kwam biedt de bijbel geen concrete notities aan als het om de ruimtelijke ordening gaat. De op basis van de bijbelse uitspraken ontwikkelde richtlijnen over de cultuuropdracht, het rentmeesterschap en de rechtvaardigheid bieden al wel meer houvast. Om tot een concreet ruimtelijk beleid te komen zijn deze richtlijnen echter nog te beperkt. Zo blijft bijvoorbeeld de vraag open hoe in de praktijk aan de richtlijnen vorm dient te worden gegeven. Daarnaast zou het kunnen zijn dat er nog meer belangrijke principes zijn om rekening te houden bij de ruimtelijke ordening. Hierom zal nu als aanvulling op de drie bijbelse uitgangspunten kort worden gekeken naar een aantal politieke filosofieën. Het gedachtegoed van deze filosofieën vormt een interessante uitbreiding op het beperkte aantal principes die uit de Bijbel voor de ruimtelijke ordening afgeleid kunnen worden.

2.2.1 Gemeenschappelijke en lokale waarden

⁸ Janssens, R., B. Schoon en B. J. Urban (2000). "Geleende Ruimte. Een christelijke visie op ruimtelijke ordening". Amersfoort: Wetenschappelijk instituut ChristenUnie, p. 48.

⁹ Zie onder andere Matteüs 6, Deuteronomium 15, Deuteronomium 15 en Amos 5.

¹⁰ Janssens, R., B. Schoon en B. J. Urban (2000). "Geleende Ruimte. Een christelijke visie op ruimtelijke ordening". Amersfoort: Wetenschappelijk instituut ChristenUnie, p. 45.

De filosoof Etzioni wijst er op dat er tussen (lokale) gemeenschappen oftewel (plaatselijke) sociale groepen in de samenleving verschillende waarden kunnen zijn¹¹. Bij lokale gemeenschappen kan worden gedacht aan bijvoorbeeld een groep beken- den uit de buurt of bij een plaatselijke sportclub of café. De overheid zal bij het voeren van beleid rekening moeten houden met deze verschillende waarden. Mensen zullen namelijk niet bereid zijn om zich te conformeren aan wetgeving of een moraal als die afwijkt van hun eigen waarden. Dit zal dan tot wanorde in de samenleving kunnen leiden doordat de juridische orde een aantasting vormt met de sociale orde. Het is volgens Etzioni echter tegelijk ook belangrijk om tot een gemeenschappelijk kader van waarden te komen. Anders dreigt het risico mensen vanuit de eigen autonomie de autonomie van andere mensen gaan aantasten. De mensen trekken zich dan te weinig aan van andere medeburgers. Aan de hand van deze beide gedachten volgt de conclusie dat de twee ongelijksoortige principes van orde en autonomie tot elkaars wederzijds voordeel kunnen dienen. Dit betekent dat de relatie tussen orde en autonomie dus als een symbiotische verhouding kan worden gezien. De principes van orde en autonomie ziet Etzioni dan ook niet als twee tegenstrijdige principes.

Het gemeenschappelijke kader van waarden zal bestaan uit een aantal kernwaarden waarin de meeste mensen zich kunnen vinden. De gemeenschappelijke waarden liggen zodoende niet van te voren vast, maar kunnen per samenleving verschillen. De leden van de samenleving of vertegenwoordigers van groepen uit de samenleving moeten door het voeren van dialogen gezamenlijk tot zo'n gemeenschappelijk kader van waarden te komen. Hierbij dient dan volgens Etzioni rekening te worden gehouden met zowel de bestaande als de historisch gegroeide situatie van de (lokale) gemeenschappen. Hoewel Etzioni dus streeft naar een gemeenschappelijk kader van waarden, moet dit niet worden gezien als een opvatting waaruit blijkt dat de samenleving door de overheid maakbaar is. Tussen de waarden van de diverse lokale gemeenschappen kunnen namelijk ook tegenstellingen bestaan. Het is dan moeilijk om tot een gemeenschappelijk kader van waarden te komen.

Uit de filosofie van Etzioni komt naar voren dat het binnen het ruimtelijke beleid belangrijk is om rekening houden met de belangen en inzichten van andere mensen. In het ruimtelijke beleid moet worden gestreefd naar integraliteit. Zo kan het worden voorkomen dat er een onvruchtbare strijd ontstaat tussen de verschillende aspecten en de bijbehorende specialismen. De aspecten-

¹¹ Etzioni, A. (2005). "De nieuwe gouden regel". Kampen: Uitgeverij Ten Have (oorspronkelijk Engels: The new golden rule, New York 1996).

leer van Dooyeweerd die door Lems¹² is uitgewerkt voor het waterbeleid kan als een goed hulpmiddel werken om een beter zicht te krijgen op verschillende aspecten en specialisme die geïntegreerd dienen te worden in het ruimtelijke beleid.

2.2.2 Integratie van aspecten

In het ruimtelijke beleid is bij uitstek sprake van een strijd tussen de verschillende specialistische zienswijzen. Zo kan worden gedacht aan tegenstellingen die bestaan tussen de verschillende visies van ministeries over het te voeren beleid. Dit probleem kan ook op andere niveaus een rol spelen. De aspectenleer van Dooyeweerd¹³ stelt de waarden die aan de grondslag liggen van zulke verschillende visies centraal, waardoor Dooyeweerd's filosofie zeer geschikt is om in het ruimtelijke beleid toe te passen. Mensen in de samenleving hebben immers verschillende waarden over de ruimte en haar gebruik. De betekenis van de ruimte voor mensen wordt door deze waarden vorm gegeven. Zo zal de stedenbouwkundige bijvoorbeeld zoeken naar een zo fraai mogelijke aankleding van de wijk en een functionele indeling, terwijl de projectontwikkelaar zoveel mogelijk

winst wil maken. De bewoner is misschien weer vooral op zoek naar een leefbare en gezellige wijk. Verschillende perspectieven en belangen spelen dus een rol in het ruimtelijke beleid.

De aspectenleer biedt de mogelijkheid om al deze verschillende waarden in beeld te brengen, zodat naar samenhang en eenheid tussen de diverse waarden kan worden gestreefd. De uitwerking van de aspectenleer van Lems voor het waterbeleid kan ook benut worden voor het ontwikkelen van een visie over het gehele ruimtelijke beleid. In het ruimtelijke beleid moet dan worden gezocht naar mogelijkheden voor Meervoudig Intensief Ruimtegebruik (MIR). Het gaat er dan niet om dat zoveel mogelijke functies opeen worden gestapeld op één plek, maar dat wordt gezocht naar mogelijkheden om zoveel mogelijk aspecten van de werkelijkheid te integreren in het ruimtelijke beleid. Een aantal van de aspecten die een rol kunnen spelen zal nu kort worden bekeken. Binnen de aspectenleer worden aan al deze aspecten een gelijke waarde toegekend.

De ethische waarde is een voorbeeld van zo'n aspect dat van toepassing kan zijn in de ruimtelijke ordening. De ethische waarde belicht het morele aspect of het ruimtegebruik ten goede komt aan de ruimtegebruikers en aan het milieu. Bij het juridische aspect gaat het om het juiste gebruik

¹² Lems, P. en P. Bouwma (2006). "Aan de slag met de waarden van water!". Hoofdstuk uit de nog te publiceren studie over Meervoudig en Intensief Ruimtegebruik.

¹³ Stellingwerff, J. (2006). "Geschiedenis van de reformatorische wijsbegeerte". Stichting voor Reformatorische Wijsbegeerte.

van de ruimte zoals dat in impliciete regels wordt voorgeschreven. Het morele aspect en het juridische aspect komen samen in het geloofsaspect, dat het pistische aspect wordt genoemd. Het pistische aspect belicht de totale opvattingen over het goede ruimtegebruik. Het esthetische aspect heeft weer te maken met de mate van harmonie tussen verschillende vormen van ruimtegebruik, waardoor mensen de inrichting van de ruimte als mooi kunnen beschouwen. Hiermee hangt ook het sensitieve aspect samen, waarbij het gaat over hoe de mensen de ruimte via hun zintuigen beleven. Het biotische aspect richt zich daarnaast op de natuurlijke waarden in de omgeving.

Het ruimtegebruik kan ook vanuit het economische aspect worden bekeken. In het economische aspect staat de vraag centraal of het ruimtegebruik effectief en efficiënt wordt ingevuld. Hierbij komen de kosten en baten van het ruimtegebruik in beeld. In het sociale aspect gaat het daarentegen om de functie die de ruimte kan vervullen door het ordenen van plaatsen waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en zich kunnen terug trekken. Bovendien kan het ruimtegebruik vanuit de het linguïstische aspect worden belicht. De ruimte kan namelijk een bepaalde taal naar haar gebruikers communiceren, zoals een park uitnodigt voor een ommetje en een kantoor kan "vertellen" dat er geld wordt verdiend. Het historische aspect tenslotte stelt het ruimtege-

bruik in het licht van veranderlijke ontwikkelingen door de tijd heen.

De verschillende aspecten die vanuit de gemeenschappen bij een bepaald project een rol spelen dienen mee te worden gewogen bij de besluitvorming. Zo kan helderheid worden verschaft over de verdeling van de verantwoordelijkheden en kan de beschikbare expertise optimaal worden benut. Bij het ontwerpen van bijvoorbeeld een nieuwbouwwijk kan dan rekening worden gehouden met toekomstige bewoners, stedenbouwkundige ontwerpers, ingenieurs, wijkbeheerders, bouwbedrijven, verkeerskundigen, etc., waarbij de overheid vanuit haar juridische bestemmingsfunctie tot een integrale afweging komt. Het maken van deze afweging blijft ook uitdrukkelijk de verantwoordelijkheid van de overheid.

Deze integrale afweging is tevens nog van belang omdat in de aspectenleer een even grote waarde aan elk van de aspecten wordt gehecht. In de praktijk zal het echter niet altijd mogelijk zijn om alle aspecten tegelijk te realiseren en kunnen er tegengestelde belangen tussen de aspecten zijn. Door de verantwoordelijkheid voor het maken van de integrale afweging bij de overheid te leggen, kan worden voorkomen dat bijvoorbeeld geld een te grote rol gaat spelen of dat de zwakke belangen zoals de natuur in verdrukking raken. De overheid kan zich bij het maken van de integrale afweging

dan laten leiden door de bijbelse noties van de cultuuropdracht, het rentmeesterschap en de rechtvaardigheid. Mochten er in de besluitvorming tegenstrijdige waarden een rol spelen, dan dient binnen een Christelijke visie in principe de voorkeur te worden gegeven aan de bijbelse waarden zoals die worden verwoord in de noties van de cultuuropdracht, het rentmeesterschap en de rechtvaardigheid.

Desondanks moet er wel altijd bewust worden gekeken naar het belang van de andere waarden.

2.2.3 Eerlijke kansen voor aspecten

Bij de verschillende aspecten dient er namelijk tevens oog voor te zijn dat het streven naar een bepaald eigenbelang ook juist ten koste kan gaan van datzelfde belang. Dit kan met behulp van een voorbeeld over het bijbelse principe van rechtvaardigheid en de filosofie van Rawls worden toegelicht. Vanuit de gedachte van rechtvaardigheid zou er namelijk voor kunnen worden gepleit om fors extra te investeren in de regio's waar minder welvaart is. Rawls wijst in zijn verschilprincipe er echter op dat een bepaalde mate van (relatieve) ongelijkheid ook kan bijdragen aan een grotere totale welvaart¹⁴. Zo kunnen verschillen in lonen er toe leiden dat mensen worden gemotiveerd om harder te werken.

De economie gaat dan efficiënter

¹⁴ Lehning, P. B. (2006). "Rawls". Rotterdam: Lemniscaat (oorspronkelijk Engels: Cambridge, Massachusetts, USA 2006).

werken, zodat het totale welvaartsniveau stijgt. De armere regio's kunnen dan ook profiteren van deze algemene welvaartsstijging. Dit zijn zogenaamde vliegwieleffecten. Positieve vliegwieleffecten die ook wel spill-over effecten worden genoemd kunnen tevens ontstaan als gevolg van investeringen in de ruimtelijke ordening of infrastructuur.¹⁵

Volgens Rawls moet daarnaast iedereen wel een eerlijke kans op welvaart krijgen. Daarom neemt het ideaal van broederschap ook een belangrijke plaats in Rawls' verschilprincipe. Op basis van die broederschap stelt Rawls dat als iemand buiten de eigen schuld om een ongelijke positie heeft, dit gecompenseerd zal moeten worden omdat iedereen recht op een eerlijke kans heeft. In relatie tot de ruimtelijke ordening kan dit uitgangspunt echter problematisch zijn. Het principe impliceert namelijk dat alleen regio's die buiten hun eigen schuld om achterop zijn geraakt moeten worden geholpen. In de praktijk zal het echter moeilijk zijn om te kunnen

vaststellen of een regio door eigen

¹⁵ Bleumink, P. H. M en M. van Beveren (2000). "Spill-over effecten mainport-projecten. Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur (cluster A, deelstudie A3)". Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Economische Zaken; Ruimtelijk Planbureau (2006). "Wegen naar economische groei". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau; Quigley, J. M. (1998). "Urban Diversity and Economic Growth". Journal of Economic Perspectives, vol. 12, nr. 2. p. 127-138.

toedoen of buiten de eigen schuld achterop is geraakt. Tevens kan er over worden gediscussieerd in hoeverre het vanuit bijbelse perspectief wenselijk is om bij het helpen van armere regio's zich bezig te houden met de schuldvraag. Hierom zal dit aspect van Rawls' verschil principe niet in deze scripta over het ruimtelijke beleid worden toegepast.

In overeenstemming met Rawls verschil principe dient er wel gestreefd te worden naar integraliteit door alle aspecten een eerlijke kans in de besluitvorming te geven. Dit houdt niet in dat er een kleurloos compromis op tafel moet komen, maar vraagt juist om een visie met samenhang. Voor een Christelijke visie op de ruimtelijke ordening houdt dit in dat de bijbelse principes van de cultuuropdracht, het rentmeesterschap en de rechtvaardigheid in het beleid leidend moeten zijn. Deze Christelijke waarden dienen echter niet los van het belang en de invloed van andere waarden te worden gezien. Ook dient de overheid er zich van bewust te zijn dat in lijn met Etzioni's observaties over het tegelijkertijd bestaan van de autonomie naast de orde ook de bijbel een zekere mate van autonomie toekent aan mensen, door hun zelf te laten kiezen of ze zich bekeren of niet. Daarom is de ChristenUnie ook principieel geen theocratische partij. Een theocratie verwacht namelijk de (soevereine) kringen van de overheid, de kerk en andere samenlevingsverbanden. De overheid moet dan ook

niet Gods plaats willen innemen, maar zich beperken tot datgene waartoe zij door God geroepen is. Het betreft daarbij vooral de handhaving van de openbare orde, de goede zeden en publieke gerechtigheid. Kortom, de overheid heeft de taak om de morele orde te bewaken. Hoewel deze conclusie misschien ietwat eenzijdig is, kan het ons helpen om niet in een utopische socialistische ideaal van het ideale en maakbare samenleving te vervallen.

3. Geografische visie

In aansluiting op de bijbelse principes en de filosofische achtergronden uit het vorige hoofdstuk zal in dit hoofdstuk eerst een kort overzicht worden gegeven van de actuele ontwikkelingen en trends in het ruimtelijke beleid. Daarna zal de globale geografische visie worden uiteengezet. Vervolgens zal verder worden ingaan op een belangrijke uitdaging voor deze visie: de opkomst van de netwerksamenleving. Na een korte bespreking hiervan zullen wij de betekenis van dit thema aan de hand van een aantal recente studies belichten en hieruit enkele aanbevelingen voor het ruimtelijke beleid afleiden die in het volgende hoofdstuk meer concreet zullen worden uitgewerkt. Het zal blijken dat deze visie bijzonder goed past bij het belang dat de ChristenUnie in het ruimtelijke beleid hecht aan diversiteit.

3.1 Ontwikkelingen en trends

Op het gebied van stedelijke ontwikkeling en verstedelijking hebben zich een aantal ontwikkelingen en trends voorgedaan. Hieronder zullen nu een aantal van de belangrijkste ontwikkelingen en trends worden behandeld, zoals op het gebied van het aanbod van woningen, de bereikbaarheid en de contacten die tussen burgers en bedrijven uit en binnen de diverse regio's plaatsvinden.

Twee van deze belangrijke ontwikkelingen en trends zijn de toenemende verstelijking van het landschap en de voortdurende groei van

het verkeer. Met betrekking tot de stedelijke gebieden blijft de mate waarin nieuwbouwprojecten dicht bij elkaar en dus gebundeld worden gerealiseerd ongeveer gelijk. Allerlei sociaal- maatschappelijke trends waardoor het ruimtegebruik per inwoner toeneemt hangen hier mee samen. Zo kan worden gedacht aan het vroeger zelfstandig wonen door jongeren, de kleinere huishoudens en de hogere eisen die aan het comfort worden gesteld. Hoewel het beleid tot aan de jaren negentig met betrekking tot verstedelijking heeft ingezet op bundeling zodat nieuwe bebouwing in en rond de steden zou moeten plaats gaan vinden waardoor het contrast tussen de steden en het open omliggende land groter zou worden, is de openheid van het landschap verminderd. Stedelijke centra worden intensiever benut. De intensieve benutting van stedelijke centra gaat alleen niet altijd gepaard met een toenemende diversiteit. De diversiteit wordt echter wel van vitaal belang geacht voor het functioneren van die stedelijke centra omdat het aantrekken van verschillende bevolkingsgroepen van belang is voor de leefbaarheid van de stedelijke centra. Het bouwen in bestaand stedelijk gebied is al praktijk. Bebouwing buiten de stad vindt vaak plaats aan de rand van de stad of bij elkaar verder van de steden af.

De meeste groei op het gebied van verstedelijking komt bovendien in de Randstad terecht, die door de over-

heid is aangewezen als bestuurlijk en economisch hart van Nederland. De ontwikkeling van Almere speelt hierin een belangrijke rol. De balans tussen bebouwde "rode" gebieden en "groene" natuurgebieden komt door de toenemende verstedelijking echter verder onder druk te staan. Delen van de Rijksbufferzones wat door het Rijk aangewezen groene gebieden rondom de steden in de Randstad waren die open gehouden zouden worden landbouw, natuur en recreatie zijn hierbij omgezet van groene naar rode bestemmingen. De hoeveelheid groen in en om de stad neemt ook af ten opzichte van de behoefte aan natuur en mogelijkheden voor recreatie. Verder is de stad ondanks het aanbieden van meer woningen in verschillende kwaliteits- en prijsklassen niet aantrekkelijker geworden voor de hoge en middeninkomensgroepen.

De nationale luchthaven Schiphol speelt daarnaast een belangrijke rol in de omgeving van Amsterdam. Als gevolg van aanpassingen in de vliegroutes is rond Schiphol de geluidsbelasting op sommige plaatsen afgenomen, terwijl de geluidsbelasting op andere plaatsen juist duidelijk is toegenomen. Daarnaast is het risico op een ongeluk met meerdere dodelijke slachtoffers op de grond wat groepsrisico wordt genoemd toegenomen. In de gebieden waarvoor het Rijk een bouwbeperking voorstaat is de afgelopen jaren weinig gebouwd. Van het kabinet Balkenende IV mag Schiphol binnen de

geldende normen doorgroeien. Een overloopluchthaven bij Lelystad wordt overwogen, met inachtneming van de andere regionale luchthavens.

Daarnaast is er sprake van de opkomst van de "netwerkstad" of het "stedelijke netwerk". Zo doen onderlinge contacten tussen burgers en bedrijven uit afgelegen gemeenten zich relatief vaker voor dan verwacht. Het traditionele centrale plaatsenmodel is echter vooral in absolute zin nog veruit dominant, in tegenstelling tot wat veel beleidsnota's veronderstellen. Dit houdt onder meer in dat verreweg de meeste contacten tussen bedrijven plaatsvinden binnen de centrale steden in een regio. Deze steden onderhouden bovendien de meeste bedrijfsrelaties met andere gemeenten buiten hun regio. In het ruimtelijke beleid moet met deze situatie rekening worden gehouden. Ook de Randstad blijkt nauwelijks als een netwerk te functioneren. Het stads-gewestelijke niveau overheerst bij alle soorten relaties sterk. In mindere mate (ca. 10% van de relaties) is het niveau van de dicht bij elkaar gelegen agglomeraties in het noordelijke respectievelijk het zuidelijke deel van de Randstad van belang. Vanwege de opkomst van de kenniseconomie wordt de nabijheid van kennisinstellingen, toeleveranciers en opleidingsinstututen daarnaast steeds belangrijker als vestigingsplaatsfactor voor bedrijven.

De centrale positie van Amsterdam

binnen het Nederlandse netwerk wordt steeds sterker. Hoewel recent nationaal gebiedsgericht beleid voor regionaal-economische ontwikkeling zich met name baseert op vooronderstelde netwerkpatronen tussen bedrijven in een regio, blijkt dat beleid tot nu toe geen aantoonbare invloed te hebben op de vorming en diffusie van economische netwerken. Mogelijk komt dit door de heterogeniteit van bedrijfsrelaties, hun ruimtelijke uitwerking en het feit dat de meeste bedrijfsrelaties tot buiten de eigen regio reiken. Door veranderde vestigingspatronen van bedrijven en doordat wonen en werken steeds verder van elkaar vandaan plaatsvinden, groeit de mobiliteit en neemt de vraag naar nieuwe infrastructuur toe. De kwaliteit van de bereikbaarheid van woningen, banen en vestigingen van het openbaar vervoer neemt af. De kwaliteit van de bereikbaarheid per auto is gemiddeld gezien echter nog wel licht toegenomen. Door de verder toename van het aantal files zal deze lichte positieve trend in de toekomst alleen kunnen omslaan in een negatieve ontwikkeling van de bereikbaarheid per auto. Hetzelfde geldt voor de benutting van locaties die goed bereikbaar zijn per auto dan wel per openbaar vervoer. Het zwaartepunt van de Nederlandse economie ligt bij de mainports (Schiphol en de Rotterdamse haven) en de rest van de Randstad. Hier zijn verkeersopstoppen een belangrijke bedreiging. Tevens doet zich de laatste jaren een sterke economische en

ruimtelijke ontwikkeling voor in de provincies Noord-Brabant en Gelderland. Dit proces wordt ook wel "nationale deconcentratie" genoemd. De regio's Zeeland, Limburg en Noord-Nederland zijn tamelijk dunbevolkt en zullen economisch een zwakkere positie houden. Het beleid richt zich niet meer op een rechtvaardige verdeling van de groei tussen de verschillende regio's, maar op groeibevordering ("Regio's op eigen kracht").

Waar de ruimtelijke ordening jarenlang alleen het beleid bepaalde voor de fysieke omgeving, is er de laatste jaren in toenemende mate een direct verband met de beleidsterreinen milieu, water, natuur en verkeer zichtbaar. De milieuproblematiek wordt steeds meer integraal in plaats van sectoraal benaderd. De integratie van beleidsthema's op ruimtelijk gebied vindt vooral op provinciaal niveau plaats. Dit bestuurlijke schaalniveau wordt gezien als het meest geschikt hiervoor. Door de toenemende bemoeienis van andere ministeries met de ruimtelijke ordening ontstaat er meer afstemming, maar ook dreigt VROM haar regiefunctie te verliezen. Het beleidsproces wordt steeds meer gekenmerkt door schaalvergroting en een steeds grotere mate van dynamiek en complexiteit van het planningproces. Behalve door traditionele geografische entiteiten als wijk, stad, regio, wordt de ruimtelijke schaal waarop besluiten worden genomen steeds meer door verkeer- en waterstromen bepaald. Bij water speelt ook

het thema van de klimaatverandering en de bijbehorende overstromingsrisico's een rol. De overheid lijkt haar centrale rol in de ruimtelijke ordening steeds meer te verliezen aan andere maatschappelijke actoren als marktpartijen, maatschappelijke organisaties en burgers. De Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) functioneert steeds minder als integraal kader bij beleidsafwegingen. Ontwikkelingsplannen van marktpartijen worden steeds dominanter ten opzichte van bestaande bestemmingsplannen.

3.2 Globale visie

Naast het belang dat vanuit een bijbels oogpunt aan gemeenschappen gehecht wordt, is dit een belang dat breder in de maatschappij wordt gedragen. Zo komt bijvoorbeeld uit het coalitieakkoord van het CDA, de PvdA en de ChristenUnie naar voren dat alle deelnemende partijen gemeenschappen erg belangrijk vinden. Volgens Etzioni zijn gemeenschappen onmisbaar voor de internalisering van waarden omdat de waarden via sociale contacten met mensen en groepen van mensen worden overgedragen. Iedereen kent uit ervaring het verschil tussen kleine dorpen en de hechte gemeenschappen die daar met hun sociale controle zijn (wat zeker niet altijd negatief is) en de grote steden, waar mensen soms niet eens weten dat de buurman allang overleden is en juist massacultuur en individualisme de overhand hebben. Natuurlijk is deze schets erg eenzijdig

en valt er veel positiefs en negatiefs over beide leefmilieus te zeggen en zijn er uiteraard tussenvormen zoals middelgrote steden en grotere dorpen, maar in de kern ligt er een wezenlijk verschil in het gemeenschapsleven van de twee soorten woonplaatsen. Het lijkt dus zeker in deze tijd van individualisering en polarisatie absoluut onmisbaar om in te zetten op de vorming en versterking van gemeenschappen.

Zowel de steden als de kleinere plaatsen hebben daarnaast beide hun sterke kanten. De steden bieden meer mogelijkheden en voorzieningen op cultureel, bestuurlijk en economisch gebied. De kleinere dorpen kenmerken zich juist door de rust, ruimte, natuur en sterke gemeenschapsbanden die er te vinden zijn. Als het belang van de gemeenschappen wordt gerealiseerd en de verschillende sterke punten van de steden en de kleine plaatsen in ogenschouw worden genomen, dan moet er voor worden gekozen om de verscheidenheid van de soorten (woon)gebieden te benutten. Het gaat dus om de eigenheid van een plek of plaats. Het streven naar een evenwicht tussen de kleine en grote plaatsen zal volgens Perspectief het meest dienstbaar zijn aan de samenleving. Dit geloof in verscheidenheid sluit ook aan bij een kerngedachte die eerder door het Wetenschappelijke Instituut van de ChristenUnie, de Mr. G. Groen van Prinsterer Stichting, en haar voorlopers is uitgedragen. Er wordt namelijk

gekozen voor karakter door in te zetten op de eigenheid van regio's en plaatsen. Dat betekent ook dat ruimtelijk beleid niet te sterk centralistisch door het Rijk mag worden aangezet. Anders wordt namelijk de eigenheid van de regio's en plaatsen ondermijnd. Voor sommige steden is immers een scherp contrast tussen stad en land kenmerkend, terwijl bij andere dit heel anders ligt. Aandacht voor historisch gegroeide structuren is hierbij van groot belang.

De relatie tussen kleine gemeenschappen die een bepaalde cultuur, waarden en normen doorgeven is van vitaal belang. Juist door zaken op sociaal en economisch gebied zoals de ontzuiling, de toenemende individuele onafhankelijkheid, een hoger gemiddeld opleidingsniveau in combinatie met een onafhankelijk en eenzijdig rationalistisch denken dat zich fixeert op autonomie, de overheersende invloed van het op technisch en economische uitgangspunten gebaseerde bestel en de komst van immigranten die onze eigen cultuur relativeren door de aanwezigheid met hun eigen culturen zijn de gemeenschapsbanden ondermijnd. Etzioni laat duidelijk zien dat zolang er geen draagvlak voor is en mensen er niet zelf voor kiezen een terugkeer naar de toestand van de "goede oude tijd" onmogelijk is, ook al zouden we dat willen. Toch is onze samenleving te ver doorgeschoten in zijn nadruk op autonomie. Het is een uitdaging om meer nadruk te leggen op

orde, zonder de autonomie wezenlijk te ondermijnen. Voordat wij willen ingaan op de concrete maatregelen die in het ruimtelijke beleid genomen zouden kunnen worden om te komen tot een symbiotisch evenwicht tussen orde en autonomie, willen wij echter een ander fenomeen bespreken dat in toenemende mate invloed uitoefent op onze samenleving en dat ondermijnd is voor de lokale gemeenschappen: de netwerksamenleving.

3.3 De netwerksamenleving

De "Netwerksamenleving" is een concept dat door Manuel Castells is geïntroduceerd.¹ Dit is een poging om de gevolgen van de opkomst van de informatietechnologie op de samenleving te inventariseren. Dit brengt een reorganisatie van het kapitalisme met zich mee, waarbij informatie de goedkope grondstof voor de netwerkeconomie wordt. De belangrijkste sociale effecten van deze reorganisatie zijn volgens Castells:

1. Het ontstaan van een kloof tussen lokale, historisch gewortelde eigen identiteiten en het abstracte en universele instrumentalisme van de wereldwijde netwerkeconomie. In de netwerkeconomie nemen lucratievere internationale allianties meer en meer de plaats in van lokale bindingen.

¹ Loo, M. van der en M. Vaessen. "Manuel Castells and the network society". Internet, zie <http://www.ru.nl/socgeo/html/files/geoapp/Werkstukken/Castells.pdf>.

Dit leidt tot de ontwikkeling van een identiteit van lokale gemeenschappen die gebaseerd is op andere en soms tegengestelde principes dan de principes van de identiteit van mondiale netwerken.

2. Samenlevingen zullen in steeds grotere mate worden gevormd door het bestaan van netwerken aan de ene kant en van individualisme aan de ander kant. De voornaamste gevolgen hiervan zijn het ontstaan van verschillende sociale groepen en individualisering.

3. De nieuwe organisatiestructuur van ondernemingen is afgestemd op het verwerken van informatie in netwerken. Informatieverwerkende instrumenten en netwerkpatronen worden doorlopend aangepast, terwijl zij opereren op de kruispunten van "segmenten van autonome deelsystemen". Dit houdt in dat delen van verschillende netwerken tegelijkertijd zowel zelfstandig als afhankelijk zijn. De verschillende deelsystemen maken namelijk deels uit van een geheel systeem en vallen deels daarbuiten, omdat ze verbonden zijn met andere zelfstandige deelsystemen. Ze maken dus deel uit van verschillende netwerken op diverse ruimtelijke schaalniveaus. Op de schakels of knooppunten haken de verschillende deelsystemen zoals productieketens aan elkaar. Het gevolg hiervan is dat er binnen het grotere geheel sprake is van indirecte beïnvloeding die niet van bovenaf meer te beïnvloeden

valt. Zo voltrekken bepaalde economische processen zich bijvoorbeeld op mondiaal niveau, waardoor ze zich aan de greep van nationale landen onttrekken.

Dergelijke netwerkstructuren leiden ertoe dat hiërarchieën verdwijnen en grenzen vervagen, waardoor het bijvoorbeeld voor de overheid veel lastiger wordt om van bovenaf hiërarchisch te sturen. Dit leidt bij beleidsmakers soms tot een gevoel van machteloosheid. De netwerksamenleving leidt ertoe dat de rol van tijd en plaats geminimaliseerd wordt. De informatietechnologie brengt namelijk met zich mee dat (delen van) bedrijven op de meest uiteenlopende plaatsen op de wereld als een geheel kunnen opereren en dat het overbruggen van dergelijke afstanden geen tijd meer kost. De wereld wordt volgens Castells steeds meer gereduceerd tot een volledig gefunctionaliseerde en plaats- en tijdloze "space of flows". Hierdoor wordt het belang van de "space of places" gerelativeerd, waarin tijd en plaats nog wel een belangrijke rol speelden. Harvey en Giddens spreken wel van "time-space compression".² Aangezien de informatietechnologie met lichtsnelheid werkt, maar productie, transport en aflevering wel veel tijd kosten ontstaan er gescheiden werelden.

² Cammen, H. van der en L. de Klerk (2006). "Ruimtelijke ordening: van Grachtengordel tot Vinex-wijk". Utrecht: Uitgeverij het Spectrum (2de druk, 1e druk 2003).

Tegelijkertijd blijkt de "embeddedness" oftewel de cultuurhistorische en sociaaleconomische inbedding van activiteiten binnen de economie erg belangrijk te zijn. Bijvoorbeeld jonge internetbedrijven vestigen zich veelal in of nabij de oude binnensteden. Daarnaast blijkt juist binnen de mondiale netwerkeconomie de nabijheid van andere bedrijven, gekwalificeerd persoon, culturele voorzieningen, etc. nog belangrijker te zijn geworden. In dit verband wordt wel gesproken van de "global-local paradox": juist door de schaalvergroting is het belang van het lokale niveau enorm toegenomen. Uit bovenstaande blijkt duidelijk dat de netwerksamenleving een bedreiging vormt van de eenheid en sociale samenhang binnen de samenleving en die entiteiten die van belang zijn bij de vorming en instandhouding van een gemeenschappelijke cultuur. Met cultuur wordt hierbij vooral bedoeld op de gemeenschappelijke normen en waarden maar ook andere zaken zoals dialecten of gebruiken spelen een rol, oftewel de gemeenschappen. Daarom pleiten wij ervoor, om dergelijke invloeden van de netwerksamenleving zoveel mogelijk in te perken. Recente onderzoeken geven zoals uit de volgende paragraaf zal blijken, ook reden om te geloven dat een dergelijk beleid effectief kan zijn omdat feitelijk de mate van netwerkvorming in ruimtelijk opzicht erg meevalt.

3.4 Netwerken in recente onderzoeken

Recent onderzoek van het Ruimtelijk Planbureau ("Economische Netwerken in de regio")³ toont aan dat van alle bedrijfsrelaties bijna tweederde betrekking heeft op plaatsen buiten de regio, zowel in Nederland als in het buitenland. Zevenendertig procent van alle relaties speelt zich af binnen de regio, waarvan dertien procent binnen de eigen gemeente. Het is dus heel belangrijk dat het beleid zich niet alleen richt op de regio, maar ook op de andere schaalniveaus. Binnen het landelijke netwerk heeft vooral Amsterdam een centrale plaats. Alle regio's hebben een aanzienlijke interactie met deze centrale plaats. Verder wordt in een kenniseconomie de regionale aanwezigheid van kennisinstellingen, onderwijsinstellingen en toeleveranciers steeds belangrijker. In absolute termen vindt het gros van alle bedrijfsrelaties binnen een regio plaats binnen de centrale steden. Bovendien zijn deze centrale steden ook nog eens overmatig betrokken bij bedrijfsrelaties met andere gemeenten binnen de eigen regio. In relatieve zin echter komen kriskrasrelaties tussen de niet centrale gemeenten vaker voor dan verwacht.

³ Ruimtelijk Planbureau (2006), "Economische netwerken in de regio". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

De relaties tussen de centra en de omliggende gebieden komen relatief gezien echter minder vaak voor. Het ruimtelijk planbureau trekt uit deze resultaten de conclusie dat het centrale plaatsenmodel nog niet kan worden in gewisseld voor het model van stedelijke netwerken, hoewel dat laatste model in de wetenschappelijke en beleidsliteratuur wel steeds meer ingang vindt. Beide modellen drukken een stempel op de realiteit, maar het centrale plaatsenmodel overheerst nog steeds.

Een ander recent onderzoek van het RPB ("Vele steden maken nog geen Randstad")⁴ richt zich meer specifiek op de Randstad. In het kader van de discussie over de eventuele vorming van een Randstadprovincie is dit onderzoek volgens ons van groot belang. Het onderzoek benadrukt dat de Randstad niet als een samenhangend geheel functioneert en dus geen netwerkstad is. Om te kunnen spreken van een netwerkstad is specialisatie (een verschil in economische sectorstructuren en winkelvoorzieningen) nodig. Daarbij moet er sprake zijn van integratie (grotere verkeersstromen tussen de stadsgewesten wat gebieden met een aaneengesloten stedelijke bebouwing en de hierop georiënteerde omringende omgeving zijn die op gang komen),

complementariteit (de stadsgewesten verschillen in activiteiten of milieus en bewoners en bedrijven uit de andere stadsgewesten maken ook daadwerkelijk gebruik van die andere activiteiten of milieus) en symmetrie (de relaties worden steeds minder hiërarchisch). Hoewel de verschillende stadsgewesten tamelijk gespecialiseerd zijn, zijn ze de afgelopen decennia steeds meer op elkaar gaan lijken qua sectorstructuur, samenstelling van de beroepsbevolking en in typen winkels. De winkelvoorzieningen zijn in de Randstad betrekkelijk gelijkmatig gespreid. Alleen de branches "mode en luxe" en "vrije tijd" zijn duidelijk geconcentreerd in de steden, terwijl "in en om het huis" meer in de randgemeenten is gevestigd. De verschillen tussen de stadsgewesten zijn in tegenstelling tot bij de economische sectoren maar klein. Er is dus sprake van enige mate van specialisatie, maar die is de afgelopen decennia afgenomen.

In het bedrijvennetwerk nemen met name de vier grote steden in de Randstad een voorname plaats in. Binnen deze plaatsen en hun stadsgewesten vinden veel meer relaties plaats dan verwacht zou mogen worden op grond van hun grootte. De centrale plaatsen - en met name Amsterdam - trekken veel relaties aan uit het omliggende gebied. De Randstad bestaat in dit opzicht uit deelsystemen en is geen geïntegreerd geheel. Met uitzondering van de regio Amsterdam, spelen randgemeenten geen rol van

⁴ Ruimtelijk Planbureau (2006). "Vele steden maken nog geen randstad". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/Ruimtelijk Planbureau.

betekenis in woonwerkrelaties. De afgelopen tien jaar heeft een toename van het woon-werkverkeer plaatsgevonden. Met name de relaties met Amsterdam zijn aanzienlijk. Hoewel de Randstad van toenemend belang is voor woon-werkrelaties, vindt driekwart van alle woon-werkverkeer nog altijd binnen de stadsgewesten plaats. Voor het verkeer tussen woongebieden en winkelvoorzieningen geldt, dat negentig procent daarvan binnen het eigen stadsgewest plaatsvindt, en het overgrote deel daarvan zelfs binnen de eigen gemeente. Dit aandeel neemt zelfs toe. Voor deze relaties is de Randstad dus in het geheel niet van belang als schaalniveau.

Hoewel er dus in enige mate sprake is van integratie binnen de Randstad, is dat nog weinig relevant. Meestal gaan bedrijfsrelaties namelijk over de grenzen van het eigen stadsgewest heen, maar de Randstad speelt daarbij geen bijzondere rol. Veel bedrijven hebben eveneens veel relaties met andere bedrijven in de rest van Nederland of met het buitenland. Er is sprake van een beperkte integratie van het woon-werkverkeer (met een bijzondere trek naar Amsterdam, wat duidt op een toename van hiërarchie en niet van netwerkvorming) en niet op het gebied van verkeer tussen woongebieden en winkelvoorzieningen. Ten aanzien van de mate waarin verschillende regio's met hun bedrijven elkaar binnen de Randstad aanvullen geldt dat hiervan geen sprake is. Wel zijn hierop twee kleine

uitzonderingen: de dienstensector is geconcentreerd in de Noordvleugel van de Randstad en verweven met andere, niet-gespecialiseerde regio's (deze aanvullendheid neemt overigens niet toe). Daarnaast is er op het gebied van funshopping in de Noordvleugel binnen de stadsgewesten (maar niet tussen de stadsgewesten!) sprake van aanvullendheid tussen gemeenten. Ook dit is echter te weinig om van een substantiële mate van aanvullendheid te kunnen spreken. Voor wat betreft symmetrie geldt tenslotte dat er in de Randstad sprake is van vier stadsgewesten (elk functionerend als centrum voor de buitengebieden), die nauwelijks interactie hebben met elkaar en waarvan de grote steden ook nauwelijks interactie hebben met elkaar. Opvallend is wel dat Amsterdam een relatief grote aantrekkingskracht heeft. Ook is er weinig onderbouwing voor de aanwezigheid van autonome deelsystemen in respectievelijk de noordelijke en zuidelijke vleugel van de Randstad. Er is sprake van asymmetrische relaties tussen de centrale steden en de rest van hun stadsgewest. Tevens is er een eenzijdige gerichtheid op Amsterdam van de andere drie grote steden en van de Zuidvleugel op de Noordvleugel in de Randstad.

Een derde publicatie van het RPB die over de rol van netwerken in stedelijke gebieden gaat is de studie "Nieuwe stad: Stedelijke centra als brandpunten van interactie".⁵ De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn de volgende:

1. Drie bevolkingsgroepen maken de nieuwe stad: jonge hoogopgeleide starters, de kenniswerkers die in de stad werken en het publiek dat massaal de voorzieningen van de stad bezoekt. Intensief rechtstreeks (face-to-face) contact is hierbij cruciaal, omdat de stedelijke centra door de sociale contacten tussen de verschillende bevolkingsgroepen tot leven komen.
2. Met name de jonge hoogopgeleide alleenstaande starters kiezen bewust voor een carrière als fulltime stedeling. Doordat een groot aantal van hen in de stad zal blijven wonen, ook als ze geen starter meer zijn, zullen de steden op den duur een aanzienlijke variatie aan bewonersgroepen kennen.
3. Het beleid van deze steden moet daarom vooral gericht zijn op het versterken van hun roltrapfunctie: voorzieningen voor onderwijs en een uitgebreid bestand aan banen voor kenniswerkers.
4. De ruimtegebruikers voor wie rechtstreekse interactie minder belangrijk is, zullen vertrekken naar de randen van de stad of het suburbane ommeland. Door deze selectieve uittocht van ruimtegebruikers veranderen de voorheen sterk gemengde stadscentra in specifiek geprofileerde centra en daarnaast komen specifiek geprofileerde subcentra op.
5. Kenniswerk, en met name de alfa- en gammaspecialisaties daarbinnen, zijn sterk aan compacte stedelijke centra gebonden. Dit betekent echter niet dat alle steden zouden moeten inzetten op het aantrekken van creatieve industrieën of kleinschalige op politiekbestuurlijke dienstverlening gerichte bureaus, aangezien de mogelijkheid dat dit beleid succesvol is klein is. Slechts enkele steden in ons land zijn in dit opzicht kansrijk.
6. De aanwezigheid van instellingen voor universitair en hoger beroepsonderwijs, kennisintensieve bedrijvigheid en een monumentale stadskern, dragen ertoe bij dat een stad een florerende winkel- en uitgaansfunctie krijgt.
7. Goed functionerende publiekscentra worden gekarakteriseerd door een steeds wisselend en omvangrijk publiek en intensieve interactie buitenshuis. Naarmate kantoren, onderwijsinstellingen, uitgaansgelegenheden, winkels en culturele attracties meer in elkaars nabijheid zijn gevestigd functioneren deze centra beter. Het moet

⁵ Ruimtelijk Planbureau (2006). "De Nieuwe Stad, Stedelijke centra als brandpunten van interactie". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

wel worden voorkomen dat bijvoorbeeld eetgelegenheden onder één dak worden geplaatst met productieve bedrijven of instellingen.

8. De globalisering vereist, dat het draagvlak van op z'n minst enkele daily urban systems (gebieden in de omgeving van een stedelijk centrum waarin een aanzienlijke hoeveelheid dagelijks forenzenverkeer is) wordt vergroot, vooral door de verbetering van de bereikbaarheid. Deze strategie verdient de voorkeur boven de tot nu toe gebruikelijke verdichting van de bebouwing.

9. Compacte stedelijkheid heeft vandaag de dag dan ook nog slechts zin als kenmerk van stedelijke centra, ter bevordering van hoogwaardige face-to-face contacten. Het concept dient te worden afgeschaft als vanzelfsprekendheid voor alle stedelijke plaatsen in Nederland.

Samenvattend kan worden gesteld dat hoewel netwerkverstedelijking wel iets belangrijker wordt, het belang daarvan echter nog gering is. Daarnaast zijn er ook tendensen die hier tegen in gaan zoals de steeds nadrukkelijker centrale rol van Amsterdam. Het centrale plaatsen model is nog steeds met afstand overheersend. Wij bevelen aan om het centrale plaatsen model verder te versterken en in te zetten op de verdere versterking van de Randstad in het algemeen en Amsterdam in het bijzonder, om zo het hiërarchische model verder te

versterken. Het lijkt eveneens verstandig om buiten de Randstad ook een beperkt aantal steden/stadsgewesten aan te wijzen die een duidelijker centrumpositie krijgen binnen hun regio. Door duidelijk een aantal centrale plaatsen aan te wijzen die verder kunnen groeien, kunnen andere regio's en plaatsen hun meer kleinschalige karakter behouden.

4. Stedelijke gebieden

Voortbouwend op de behandelde bijbelse uitgangspunten en de filosofische en geografische visie uit de vorige hoofdstukken zal in de komende hoofdstukken de visie van Perspectief concreter worden uitgewerkt voor de deelgebieden stedelijke gebieden, platteland en natuur, en infrastructuur. In dit hoofdstuk zal nu aandacht worden besteed aan de visie voor de stedelijke gebieden.

4.1 Diversiteit en sterke steden

Zoals betoogd in hoofdstuk 3 pleiten wij ervoor om in te zetten op de versterking van de diversiteit. De eigenheid van zowel steden als platteland dient daarom te worden veiliggesteld. Hiervoor is het nodig om netwerkverstedelijking tegen te gaan en het centrale plaatsenmodel, dat momenteel volgens het Ruimtelijk Planbureau nog steeds veruit dominant is, te versterken. Zoals gezegd wordt de positie van Amsterdam binnen Nederland als geheel belangrijker en dit past uitstekend binnen onze doelstellingen. Daarom betogen wij om in aansluiting bij deze ontwikkeling de positie van Amsterdam als centrale stad voor Nederland te versterken. Het hiërarchische model wordt hiermee namelijk versterkt, wat met het oog op de economie vanwege agglomeratievoordelen en de vliegwielfunctie van agglomeraties van belang is. Het zal dan ook verstandig zijn om in te zetten op de versterking van de positie van de Randstad met Amsterdam als centrale stad.

Het beleidsvoornemen van de ontwikkeling van Amsterdam en Almere tot een soort dubbelstad moet worden ondersteund. In de woningbehoefte moet worden voorzien, waarvoor Almere goede mogelijkheden biedt. Wel moet naast het uitbreiden van de huidige snelwegen en spoorlijn op termijn ook een nieuwe snelle OV-verbinding tussen de beide steden met een tunnel onder het IJmeer door worden aangelegd. Anders zal de bereikbaarheid van Almere en Amsterdam in de toekomst onvoldoende blijven. Een ander voordeel van het inzetten op de gezamenlijke ontwikkeling van Amsterdam en Almere is het verwerven van het noodzakelijke draagvlak voor allerlei grote hoogstedelijke voorzieningen zoals commerciële, culturele of kenniscentra. Daarnaast is Rotterdam de enige andere grote stad met de potentie tot grote hoogstedelijke voorzieningen. Ook deze stad heeft (evenals Amsterdam) een verzorgingsgebied van ongeveer twee miljoen mensen. De versterking van de positie van Rotterdam (overigens wel duidelijk hiërarchisch geordend onder Amsterdam¹) verdient daarom eveneens onze steun.

¹ Juist het ontbreken van een duidelijk centrale stad wordt wel genoemd als zwakte van de Randstad. Het is dan ook van belang dat nu er een keer lijkt te komen in deze ontwikkeling, dus dat Amsterdam ook daadwerkelijk zijn plaats herovert als "de onbetwiste metropool van Nederland" (de terminologie is van het RPB).

Voordeel van het versterken van de positie van deze twee steden is ook, dat de kwalitatieve verscheidenheid tussen stad en platteland beter te waarborgen is bij een dergelijk hiër-archisch beleid.

Het is eveneens verstandig om buiten de Randstad ook een beperkt aantal steden of stadsgewesten aan te wijzen die een duidelijker centrum-positie krijgen binnen hun regio. Dit roept wel enige discussie op over het begrip "compacte stedelijkheid", omdat het belang van deze notie zoals uit de voorgaande paragraaf 3.4 bleek wordt betwist door het RPB. In het kader van het bovenstaande bepleiten wij dat in ieder geval voor Amsterdam en Rotterdam de agglomeratiegraad oftevel de dichtheid van de bebouwing wordt vergroot. Voor centrumstedelijke gebieden is compacte stedelijkheid namelijk absoluut onmisbaar. De suburbane gebieden met een lagere bebouwingsdichtheid blijken echter wel van belang voor de parttime-stedeling, die slechts enkele dagdelen per week gebruik maken van de (centrum) stedelijke voorzieningen in hun stad. Indien de steden deze doelgroepen willen behouden, lijkt het noodzakelijk om een grotere variatie aan woonmilieus te creëren. Voor de grote steden dient het concept van de compacte stedelijkheid dus minder dogmatisch te worden gevolgd en dient er buiten de centrums ook ruimte te zijn voor gebieden met een lagere bebouwingsgraad. Voor de andere steden

dient het te worden gehandhaafd, omdat het wel de automobilititeit lijkt te beperken. Deze differentie past ook goed bij de doelstelling van diversiteit. Andere kenmerken van het concept compacte stedelijkheid zoals het ondergronds aanleggen van parkeergarages, wegen en delen van winkelcentra dienen gezien de ruimte besparende effecten bij ruimtegebrek wel te worden gevolgd.

Uit de publicaties "Economische netwerken in de regio"² en "Nieuwe stad"³ blijkt dat vooral bepaalde typen bedrijven zich in de (grote) steden vestigen. Het gaat hier vooral om kennisintensieve bedrijven, zakelijke dienstverlening en de groothandelsbedrijven. Deze vestigen zich vooral bij de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven, en in het KAN (Knooppunt Arnhem- Nijmegen). Zowel om economische redenen als om het centrale plaatsenmodel te versterken bevelen wij aan om te onderzoeken of het stimuleren van deze sectoren zinvol is. Daarnaast kan het worden aanbevolen om specifiek beleid in te zetten op het binnenhalen van die doelgroepen in de steden,

2 Ruimtelijk Planbureau (2006). "De Nieuwe Stad, Stedelijke centra als brandpunten van interactie". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

3 Ruimtelijk Planbureau (2006). "Economische netwerken in de regio". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

die op zich geneigd zijn om voor een stedelijk leven te kiezen en zo kunnen bijdragen aan een grotere een grotere leefbaarheid in de wijken van steden waar nu een te eenzijdige bevolkingssamenstelling is: de alleenstaande, hoogopgeleide starters, de kenniswerkers, en de mensen die massaal gebruik maken van de stedelijke voorzieningen.

Het aantrekken van deze groepen kan door de voorzieningen voor onderwijs, de culturele voorzieningen, kennisintensieve bedrijvigheid en winkelvoorzieningen in de grote steden te concentreren dan wel deze concentratie te bevorderen. Het is in analogie met Rawl's verschilprincipe te verwachten dat een dergelijke versterking van de positie van de grote steden in economisch en vermoedelijk ook in cultureel opzicht goed is voor heel Nederland, vanwege de genoemde vliegwielfunctie van agglomeraties. De studie "Wegen naar economische groei" van het Ruimtelijk Planbureau (Rotterdam 2006) bevestigt tevens deze verwachting.⁴ Gezien het bijbelse principe van rechtvaardigheid moet de overheid tegelijkertijd ook meer afgelegen regio's zoals Groningen en Zuid-Limburg de vereiste aandacht geven. Voor dit soort regio's waarin de omvang van de bevolking afneemt dient een specifiek investeringsbeleid te worden gevolgd.

Dit geeft namelijk de mogelijkheid om de kansen die de demografische krimp biedt te benutten. In paragraaf 5.5 van het hoofdstuk over de landelijkere gebieden zal dieper op het benutten van de kansen van de demografische krimp worden ingegaan.

In principe is het aanwijzen van enkele nationale stedelijke netwerken (Randstad Holland, Brabantstad, Zuid-Limburg, Twente, het KAN, en Groningen - Assen) in de Nota Ruimte dan ook een goed idee, alleen wij pleiten ervoor om dit concept zo aan te passen dat het meer uitgaat van het centrale plaatsenmodel dan van het concept stedelijk netwerk. Dit kan door in de gevallen waarvoor dit opgaat een centrale plaats aan te wijzen, die binnen de (potentiële) agglomeratie een centrumfunctie vervult. In de meeste van de bovenstaande gevallen kan dit zonder veel problemen, zij het dat binnen sommige "stedelijke netwerken" de afstanden tussen de steden zo groot zijn dat er moeilijk van een netwerk kan worden gesproken. Deze gebieden vallen dan in meerdere regio's uiteen. In dit kader pleiten wij ervoor om steden zoals Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Eindhoven (dat een groter draagvlak voor haar brainport- activiteiten nodig heeft), Nijmegen (volgens een studie van het RPB verrassend aangewezen als het enige centrum binnen het KAN), Breda en Enschede te versterken. Voor de landelijke regio's zoals Groningen en Zuid-Limburg dient wegens

⁴ Ruimtelijk Planbureau (2006). "Wegen naar economische groei". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

de verwachte of al reeds ingezette demografische krimp dan een beleid te worden gevolgd dat aansluit bij de specifieke situatie. Dit betekent echter niet dat er in het geheel niet zou moeten worden geïnvesteerd in steden als Groningen, Maastricht of Vlissingen. Dit soort steden hebben namelijk wel een belangrijke regionale functie. Het RPB noemt overigens Maastricht ook als één van de economische voornaamste stadsgewesten van Nederland⁵.

Enkele manieren om de centrumpositie van deze steden te versterken zijn de versterking van de positie van kenniswerk ter plaatse, de concentratie van hoger onderwijs in deze steden (dit blijkt een belangrijke vestiging-splaatsfactor te zijn voor kennisintensieve bedrijvigheid), economische investeringen en de verbetering van de infrastructuur. Dit alles betekent vooral, dat wij de agglomeratievorming en de concentratie van hoogstedelijke centrumfuncties willen concentreren in de bovengenoemde steden. Hiermee wordt uitdrukkelijk niet bedoeld dat steden met een sterke positie die nu niet zijn genoemd verzwakt worden, maar alleen dat de verdere groei meer wordt geconcentreerd. Ook sluit dit alles de noodzaak van investeringen in zwakke (stedelijke) regio's niet uit.

Dit eist het bijbelse principe de rechtvaardigheid namelijk. Het zwaartepunt dient echter wel te liggen op de versterking van de positie van de stedelijke gebieden, aangezien dit de regio's het meest ten goede zal komen.

4.2 Stedelijk ontwikkelingsbeleid met het oog op mobiliteit en herstructurering

Hoewel de onderwerpen die betrekking hebben op infrastructuur in het desbetreffende hoofdstuk behandeld zullen worden, zal hier kort worden ingegaan op enkele punten die verband houden met het stedelijke ontwikkelingsaspect daarvan. Aangezien er vaak sprake is van één spits in een richting waardoor de infrastructuur inefficiënt wordt gebruikt, pleit Perspectief er voor dat ook in de forensenplaatsen enige economische ontwikkeling op gang komt. Zo wordt de richting van het spitsverkeer meer gespreid en de voorhanden zijnde infrastructuur dus beter benut. In het geval van Amsterdam-Almere zou de economische ontwikkeling van Almere tevens kunnen bijdragen aan de totstandkoming van de hier boven genoemde "dubbelstad". Om het gebruik van openbaar vervoer te doen toenemen, dient er intensiever gebruikgemaakt te worden van de mogelijkheden van openbaar vervoersknooppunten. De daarvoor geschikte bedrijvigheid dient meer in de directe omgeving van deze knooppunten te worden gecon-

⁵ Ruimtelijk Planbureau (2006), "Economische netwerken in de regio". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

centreerd. Een goed voorbeeld is het nieuwe bedrijvenpark rond het station Amsterdam Bijlmer-ArenA. In de centrumgebieden van steden dient het compacte stadbeleid te worden gehandhaafd. Omdat een hoge mate van diversiteit voor het functioneren van die centra van vitaal belang wordt geacht, dient het aantal centrumstedelijke gebieden binnen een stad beperkt te zijn en dient er een duidelijke hiërarchie te blijven bestaan tussen die centra. Ook dient de bebouwingsdichtheid voorzover dit acceptabel is in bijvoorbeeld het kader van welstandseisen in verband met de aanwezigheid van een historische omgeving, verder te worden verhoogd door bijvoorbeeld (nog) hogere hoogbouw. Dit maakt een sterkere concentratie van verschillende functies binnen eenzelfde gebied mogelijk.

Een grotere mate van het gecombineerd gebruiken van dezelfde ruimte voor verschillende doeleinden (functiemenging) achten wij wezenlijk voor het functioneren voor de stadscentra en het creëren van een stedelijk milieu. Wel moet nog hogere hoogbouw voornamelijk voorbehouden blijven aan niet-woonfuncties, omdat anders de leefbaarheid onder druk kan komen te staan. Hogere bebouwingsdichtheden en functiemenging kunnen mogelijk ook een rol spelen in het beperken van de mobiliteitsgroei. Bij herstructureringslocaties dient daarom uitdrukkelijker dan nu de mogelijkheid

van hoge bebouwingsdichtheden te worden onderzocht, zeker in centrumstedelijke gebieden. Overigens is het voor het behoud van de hogere en middeninkomens voor de stad van belang, dat er voldoende woonomgevingen met hoogstedelijke voorzieningen zijn. Zoals hierboven is betoogd, zijn dat de milieus die deze groepen aantrekken. Zij zijn ook van groot belang bij de revitalisering van achteropgeraakte wijken. Als de herstructurering van wijken ook deels gepaard gaat met de sloop van woningen, dan moeten de bestaande bewoners wel in staat worden gesteld om terug te kunnen keren naar hun eigen wijk. Zo kan worden voorkomen dat de sociale banden tussen bewoners die belangrijk zijn voor de leefbaarheid te veel verbroken raken. De sociale samenhang en het welzijnsniveau moet daarnaast tevens worden bevorderd door voldoende te investeren in wijkvoorzieningen voor gezondheidszorg, onderwijs, sport en andere jongerenactiviteiten.

Van wezenlijk belang is dan ook dat er gezocht wordt naar manieren om oude wijken in de buurt van het stadscentrum te transformeren tot centrumstedelijk gebied. De oude wijken rond de standscentra hebben vaak te kampen met een grotere leegstand van woningen en andere problemen met de leefbaarheid. De aanwezigheid van kennisinstellingen, instellingen voor hoger onderwijs, culturele voorzieningen en eventueel winkelvoorzieningen kan hierbij helpen. Een

eerste stap voor dergelijke wijken zou het met mate binnenhalen van studenten in deze wijken kunnen zijn, bijvoorbeeld door goedkope woonruimte aan deze groepen aan te bieden. Het met mate aantrekken van studenten kan dan de leegstand in de achteropgeraakte wijken tegengaan, terwijl tegelijkertijd wordt voorkomen dat de wijk overspoeld wordt door een te groot aantal studenten wat anders ook weer tot nieuwe leefbaarheidproblemen kan leiden.

Het aantrekken van studenten in achterstandswijken dient in samenhang te worden gedaan met het aanbieden van voorzieningen die dergelijke groepen aantrekken zoals onderwijsinstellingen, horeca, sportfaciliteiten en culturele- en winkelvoorzieningen. Met dit soort voorzieningen wordt de wijk tevens attractiever voor de middenklasse. Dit is belangrijk omdat processen van buurtupgrading door de vestiging van aanzienlijke hoeveelheden welvarende nieuwe bewoners in een arme buurt waardoor de sociale structuur van de buurt verandert (gentrificatieprocessen) immers vaak bij deze bewonersgroepen beginnen. Ook kunnen dergelijke gebieden in de stad aantrekkelijk worden voor jonge bedrijfjes voor wie het stadscentrum te duur is. Een beleid dat deze groepen ter plaatse faciliteit heeft mogelijk een positief effect op de desbetreffende gebieden. Daarnaast kan de aanleg van meer groen en water bijdragen aan een stijging van de grondprijzen,

zodat mogelijk bewoners met hogere inkomens worden aangetrokken.

Ook de transitie van huur- naar koopwoningen wordt gezien als gunstig voor het sociale klimaat in een buurt, vanwege de sterkere binding met en zorg voor de eigen woning en buurt van een woningeigenaar in vergelijking met een huurder. Ten aanzien van bedrijventerreinen dient zwaarder te worden ingezet op de herstructurering van bestaande verouderde bedrijventerreinen en minder op de aanleg van nieuwe. Heffingen op de uitgifte van grond voor nieuwe bedrijventerreinen om in de kosten van herstructurering te voorzien kan deze vorm van duurzaamheid aanmoedigen. Tevens moeten er meer woningen gebouwd worden op plaatsen waar de prijzen hoog zijn. Deze hoge prijzen gelden immers als signaal dat er schaarste is, en meer bouwen kan hier de prijzen drukken. Dat komt de toegankelijkheid van de (eigen) woningmarkt ten goede en dus ook de waarde van rechtvaardigheid. Randgemeenten van (grote) steden moeten grotere aantallen woningen bouwen voor de sociale sector. Om deze reden dienen het rijk en de provincie in deze gemeenten niet alleen op aantallen te sturen, maar ook op kwaliteit zoals de verhouding tussen huur- en koopwoningen en de verhouding tussen woningen voor starters en voor ouderen. Gemeenten dienen door de overheid te worden gesteund bij het omzetten van lege kantoren naar huisvesting in samenwerking met de ontwikkelaars

of voor de tijdelijke plaatsing van veilige geprefabriceerde en containerwoningen, in het bijzonder in studentensteden. Een probleem dat bij het realiseren van nieuwbouwprojecten tot vertragingen leidt kan de Nederlandse wettelijke bepaling zijn dat als de concentratie fijnstof de wettelijke norm overschrijdt er niet mag worden gebouwd. Dit is een wettelijke bepaling die strikter is dan de Europese richtlijnen voorschrijven en andere Europese landen passen deze koppeling tussen de concentratie fijnstof en het verkrijgen van bouwvergunningen dan ook niet toe. Door de koppeling tussen het verkrijgen van toestemming om te mogen bouwen en de concentratie fijnstof in de lucht te verspoelen, kan de realisatie van nieuwbouwprojecten worden bevorderd.

4.3 Groen, water en duurzaamheid

In en om de stad is er momenteel te weinig groen in verhouding tot de vraag van burgers naar groenvoorzieningen. Er moet dus gezocht worden naar manieren om binnen de schaarse en vaak dure ruimte toch meer, betere en grotere groenvoorzieningen te creëren. Hiervoor zijn vaak creatieve oplossingen nodig, zoals de aanleg van een park in Rotterdam op het dak van een groot openbaar gebouw, vegetatiedaken en de ondergronds gebouwde Hogeschool voor de Kunsten in Arnhem met een centrale hal met glazen dak, die als enige boven de grond uitsteekt zodat

hetzelfde stuk grond zowel voor de Hogeschool alsook als park gebruikt kan worden. Ook ondergrondse parkeergarages bieden vaak, hoewel ze duur zijn, oplossingen. Vaak bieden oplossingen met meerdere lagen dus uitkomsten bij ruimtegebrek.

Een andere mogelijkheid is functiecombinaties met water. Water heeft ruimte nodig, in verband met waterberging, opvang van regenwater, etc. Gescheiden afvoer van riool- en regenwater juichen wij toe, in verband met de waarde van duurzaamheid. Water gaat uiteraard ook goed samen met (groene) natuur. Het zoeken naar creatieve combinaties moet worden gestimuleerd worden. In IJburg, de nieuwe wijk van Amsterdam, worden nieuwe eilanden opgespoten. Dit levert nieuwe ruimte op en zorgt voor rust en ruimte binnen de stad. Functiecombinaties met water zijn bovendien typisch Nederlands en hebben dus ook een historisch aspect. Dit kan ook aan de vorming van een gemeenschappelijke identiteit bijdragen. Het esthetische aspect, ervan, de ruimte voor dieren en natuur die het met zich meebrengt (biotisch aspect), het sociale aspect van mensen die samenkomen aan het water, waterveiligheid, duurzaamheid (moreel aspect), etc. hebben we dan nog niet eens genoemd.

Groen- en watervoorzieningen kosten de stad ruimte, maar leiden ook tot een stijging van de grondprijzen. Dit kan het verlies in de grondex-

exploitatie compenseren dat resulteert uit het kleinere aantal woningen dat verkocht kan worden omdat een deel van de grond een andere bestemming krijgt. Ook in het geval van demografische krimp kan (gedeeltelijke) sloop en de aanleg van nieuw groen (en blauw) in zwakkere wijken een mogelijkheid zijn om de leefomgeving te verbeteren. Dit soort maatregelen is ook nodig om de midden- en hogere inkomens, die nu uit de steden wegtrekken, te verleiden in de stad te blijven. Verder zijn wij er voor om waar mogelijk de groene en blauwe infrastructuur met elkaar te verbinden. Dit maakt haar effectiever. Zo ontstaat er binnen de stad een groen-blauwe "infrastructuur". Dit kan eventueel gecombineerd worden met het "vingerstadconcept", dat bijvoorbeeld in Amsterdam functioneert. Hierbij zijn buiten het stadscentrum en het omliggende gebied een soort "groene vingers" ontstaan, tussen de meer perifere verstedelijking. Op deze manier is het mogelijk om vanaf bijna elke plaats in de stad vrij snel in het groen terecht te komen, en van daar uit in het groen buiten de stad, ook vanuit de centraal gelegen gebieden. En dat terwijl de verstedelijking niet onderbroken wordt. Een buitengewoon vruchtbare wijze om de stad groen te houden of te maken. Daarnaast bieden groenvoorzieningen ook de mogelijkheid voor mensen om bijvoorbeeld te gaan wandelen, zodat mensen aangezet worden om meer te bewegen. De aanleg en onderhoud van goede en veilige fiets-

en voetpaden draagt hier overigens ook aan bij en dient zodoende naast de mobiliteitsproblemen tevens om gezondheidsredenen te worden gestimuleerd.

Ten aanzien van de waarde van duurzaamheid is Perspectief voorstander het beter stimuleren van het benutten van de mogelijkheden van aardwarmte. Het water wat uit de grond wordt gepompt, is het hele jaar door ongeveer 10 graden Celcius zodat het 's zomers als koeling, en 's winters als (gedeeltelijke) verwarming worden gebruikt. Een dergelijk stadsverwarmingssysteem kan veel energie besparen. De aanpak van wateroverlast en de organisatie van actief (stedelijk) grondwaterbeheer verdienen meer prioriteit. Perspectief ziet de ontwikkeling van een integrale visie op het grondwaterbeheer als een vereiste. Afstemming van de verantwoordelijkheden van particulieren, gemeenten en waterschappen voor overtollig regenwater en grondwater moet op korte termijn duidelijk worden geregeld. De noodzakelijke effectieve samenwerking tussen het drinkwaterbedrijf, de riolering en de waterzuivering dient te worden verbeterd door alle lokale en regionale watertaken in overheidsgestuurde uitvoeringsorganisaties onder te brengen. Er moeten op landelijk niveau eisen worden gesteld aan gemeenten aangaande het rioleringsstelsel, mede om het lozen van overtollig rioolwater in het oppervlakte water te voorkomen. Waar mogelijk moeten regenwater

en afvalwater gescheiden worden afgevoerd. Bij nieuwbouw dienen (ondergrondse) wateropslagplaatsen te worden aangelegd voor laagwaardige toepassingen zoals toiletspoeling. Bij bestaande bouw wordt aanleg daarvan bevorderd. Zuinig omgaan met water moet worden bevorderd door het rioolrecht te koppelen aan het waterverbruik. Het binnendijks bouwen bij rivieren dat ook bij de stedelijke gebieden plaats vindt dient voortaan wegens de risico's onmiddellijk niet meer te gebeuren.

4.4 De vormgeving van de openbare ruimte

Daarnaast zijn wij van mening, dat de vormgeving van de openbare ruimte kan bijdragen aan de vorming van normen en waarden. Hierbij zijn met name het esthetische, het linguïstische, en het historische aspect van belang. Bij het esthetische aspect staan zaken als schoonheid, volheid van nuance, en harmonie centraal. Bij het linguïstische aspect is het vooral belangrijk welke realiteiten en waarden gebouwen en andere elementen in de publieke ruimte communiceren, en bij het historische aspect is het besef ingebed te zijn in een culturele traditie een belangrijk element waarvan een verbindende werking uitgaat. Zo kan een hoog glazen kantoorgebouw mooi zijn, door zijn eenvoud en het samenspel van het licht dat door het glas binnenkomt vol nuance zijn en harmonieus ogen, en tevens door de schoonheid,

door de grootte van het gebouw, de kostbare architectuur en de reclame op het dak communiceren, dat hier op hoogstaande en ambitieuze wijze geld wordt verdiend. Wanneer het gebouw past in zijn omgeving en tevens enkele vormgevende kenmerken heeft die karakteristiek zijn voor deze streek of stad, kan dat eveneens bijdragen aan een gevoel van eenheid, culturele verbondenheid en harmonie. Dit zijn alle belangrijke functies van de architectuur en de stedenbouw.

Volgens auteurs als Verbrugge, Etzioni en Castells is het van wezenlijk belang dat onze samenleving (nieuwe) (religieus) geladen symbolen vinden om uitdrukking te geven aan een gezamenlijke identiteit die dit leven transcendeert. Het is dan zaak dat de openbare ruimte de juiste symboliek tot uitdrukking brengt. In onze cultuur is, zoals hierboven beschreven, een aantal tendensen waarneembaar die haaks staan op het bijbelse wereldbeeld. De overheersing van het technisch- economische is hiervan de belangrijkste. Het is daarom van wezenlijk belang om in de publieke ruimte te voorkomen dat deze waarden worden gecommuniceerd, en om in plaats daarvan andere waarden sterker tot uiting te doen komen. Daartoe kan in de keuze van het stratenplan, de inrichting van de publieke ruimte, de plaats die nieuwe functies krijgen, de architectuur van nieuwe gebouwen, de zichtlijnen, ook bijvoorbeeld middels kerktorens in de

historische binnenstad, etc. gecommuniceerd worden dat welvaart niet de voornaamste waarde in het leven is. Dit kan worden verwezenlijkt door bijvoorbeeld kerkgebouwen, gebouwen met bestuurlijke en culturele functies, monumenten, parken, centrale plaatsen te geven in het stratenplan en in de inrichting van de openbare ruimte sterker dan andere gebouwen te benadrukken. De functiemenging, ook van winkel- en zakelijke met woonfuncties die zo belangrijk zijn voor stedelijkheid, kan bijdragen aan de leefbaarheid. Volgens Etzioni is het verder heel belangrijk om in de ruimtelijke vormgeving zoveel mogelijk de gemeenschapsvorming te stimuleren. Volgens hem heeft de wijze waarop de ruimte wordt ingericht ook daadwerkelijk een effect daarop. Zo zijn "nauwere straten met brede trottoirs, woningen langs wandelpaden en een sterk verminderd gebruik van de auto, allemaal voorzieningen die de gemeenschapsontwikkeling stimuleren".⁶

Deze gedachten passen gezien de gemeenschapsvorming die centraal wordt gesteld uitstekend binnen een Christelijke stedenbouwkundige visie. De inrichting van de ruimte moet de eenheid benadrukken, en waar mogelijk een aantal elementen bevatten dat cultureel- historisch kenmerkend is voor een stad.

In het centrum van Rotterdam staan bijvoorbeeld (bewegende) lantaarnpalen in de vorm van havenhijskranen, wat de identiteit als havenstad benadrukt. Het esthetische aspect in de reformatische wijsbegeerte wordt gekenmerkt door harmonie en een harmonieuze en mooi vormgegeven openbare ruimte werkt inspirerend. Het onverzoend naast elkaar plaatsen van gebouwen die tegenstrijdige waarden of historische perioden vertegenwoordigen kan juist het disharmonische benadrukken en schadelijk zijn voor een stad. Wanneer een (pluriforme) samenleving wordt gekenmerkt door het vreedzaam samenleven van groepen mensen met verschillende levensovertuigingen moet de vormgeving van een stad dat ook communiceren. Zorg voor monumenten drukt respect uit voor datgene uit onze culturele traditie wat de moeite waard is om behouden te worden. Juist dit conserverende historische element is essentieel voor de overdracht van waarden.

⁶ Cammen, H. van der en L. de Klerk (2006). "Ruimtelijke ordening: van Grachtengordel tot Vinex-wijk". Utrecht: Uitgeverij het Spectrum (2de druk, 1e druk 2003).

5. Landelijke gebieden en natuur

5.1 Ontwikkelingen op het platteland

De landelijke gebieden die vaak ook als het platteland worden aangeduid bestaan uit de gebieden en dorpen die buiten de dichter bevolkte stedelijke gebieden vallen. Het ruimtegebruik op het platteland is aan verandering onderhevig. De traditionele agrarische functie verliest namelijk steeds meer aan belang. In tabel 1 is te zien dat het grondgebruik van de landbouw sinds 1990 met ongeveer 4% is afgenomen. Dit komt doordat de agrarische sector in Nederland het al jaren moeilijk heeft. In tabel 2 is te zien dat het aantal agrarische bedrijven in Nederland snel afneemt. Het grootste deel van de grond veranderd in bebouw gebied. Het is te verwachten dat dit proces zich alleen maar voort zal zetten. De grote vraag naar grond aan de ene kant en de verminderende situatie van de agrarische sector aan de andere kant kunnen ervoor zorgen dat de boer steeds meer uit het landschap verdwijnt.

1990	200 560 769
1995	196 474 696
2000	195 531 875
2001	193 092 411
2002	194 944 521
2003	192 304 569
2004	192 452 656
2005	192 245 968

Tabel 1 Grondgebruik landbouw in are.

1990	124 903
1995	113 202
2000	97 483
2001	92 783
2002	89 580
2003	85 501
2004	83 885
2005	81 830

Tabel 2 Aantal agrarische bedrijven.

Bron: www.statline.com

Het platteland krijgt door deze ontwikkelingen steeds meer andere gebruikers. Er zijn ruimteclaims door ruimtelijke druk vanuit steden en de groei van gebieden voor water en natuur (blauw en groen). Hierdoor kan de vitaliteit van het platteland minder worden. Voor de vitaliteit zijn volgens de SER¹ de volgende punten van belang:

- Een bloeiende economie
- Goede woonomstandigheden
- Een levendige en levensvatbare sociale structuur en sterke identiteit
- Een gezond functionerend ecosysteem
- Een aantrekkelijk landschap

Het is duidelijk dat deze punten niet allemaal bereikt kunnen worden door de huidige agrarische sector. Dit zou namelijk een erg veeleisende en eenzijdige opstelling zijn, de agrarische sector is immers niet de enige sector die verantwoordelijkheid draagt met betrekking tot de bovenstaande punten. Bovendien kunnen er spanningsvelden tussen de genoemde punten bestaan. Als de agrarische sector bijvoorbeeld voor een bloeiende economie wil zorgen zal er schaalvergroting plaats moeten vinden. Uit het vergelijken van tabel 1 en tabel 2 blijkt dat dit nu ook al in grote mate gebeurd.

De schaalvergroting gaat voor een deel ten koste van een gezond functionerend ecosysteem en een aantrekkelijk landschap.

5.2 Contourenbeleid

Om te voorkomen dat het platteland verstedelijkt en de verschillen tussen stad en platteland verdwijnen wilde minister Pronk middels de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening in 2002 het zogenaamde contourenbeleid invoeren.² Hierbij moesten zogenaamde rode en groene contouren aangegeven worden. Deze contouren zouden voor strikte begrenzing zorgen, binnen de rode contouren mocht er gebouwd worden en binnen groene contouren was het alleenrecht voor de natuur. Later zijn daar nog gele contouren bijgekomen, waar plaats was voor de landbouw. Deze kunnen nog opgedeeld worden in zones die aangewezen worden voor bijvoorbeeld wereldmarktlandbouw en verbrede landbouw. Zo zou er een soort van agrarische hoofdstructuur tot stand komen, vergelijkbaar met de Ecologische Hoofdstructuur die op de natuur is gericht. Deze Ecologische Hoofdstructuur bestaat uit meerdere natuurgebieden in Nederland waartussen natuurlijke verbindingen worden gerealiseerd, zodat een samenhangend netwerk van natuurgebieden moet ontstaan.

¹ SER (2005). "Advies kansen voor het platteland". Den Haag, Sociaal-Economische Raad, p. 22.

² WRR (2002). "Stad en land in een nieuwe geografie". Den Haag, Sdu Uitgevers/Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, p. 16-17.

Aan het contourenbeleid beleid zijn echter verschillende nadelen verbonden. Deze nadelen wegen zwaarder dan de mogelijke voordelen. Het contourenbeleid is vooral geschikt om dingen te verbieden. Dit is binnen de groene contouren het geval, activiteiten die tegen de natuur ingaan zijn daar immers verboden. Binnen de rode contouren is het omgekeerde het geval. Het is daar toegestaan te bouwen, maar het is niet verboden. Het is de vraag of dit beleid geaccepteerd wordt door betrokken burgers.

Een ander nadeel is de uitgebreide wetgeving die nodig is. Voor elke kleur moet immers andere wetgeving gemaakt worden.³ Dit wordt verergerd doordat bijvoorbeeld groene contouren niet gelijk zijn aan de Ecologische Hoofdstructuur. De noodzaak om telkens opnieuw wetgeving te maken vraagt om een aanpassing van het beleid. Daarnaast worden door het instellen van zones voor bijvoorbeeld verschillende soorten landbouw de economische ontwikkelingen gestuurd. Het verleden leert echter dat economische ontwikkelingen zich niet laten sturen door ruimtelijke ordening. Je kunt wel gebieden maken voor wereldmarktlandbouw maar dat wil niet zeggen dat er ook een markt is voor de producten die daar geproduceerd worden.

Door het contourenbeleid bestaat de kans dat er strengere eisen worden gesteld aan mogelijke ontwikkelingen. Een boer in een geel contourengebied zou minder mogen bouwen. Dit kan mogelijke functiemening in de weg staat. Hierover meer in de volgende paragraaf.

5.3 Functiemening

Functiemening komt de laatste jaren steeds meer voor op het platteland. Er zijn ontzettend veel mogelijkheden om het agrarische bedrijf te verbreden. Enkele voorbeelden zijn zorgboerderijen, boerderijwinkels, recreatie en natuurbeheer. Deze functiemening heeft veel voordelen en zal sterk gesteund moeten worden door de overheid. In de eerste plaats kunnen nevenactiviteiten de financiële positie van de boer versterken en er voor zorgen dat het bedrijf bestaanrecht houdt en er een bloeiende economie blijft op het platteland. Ten tweede is het een heel goede manier om aan de vraag van stedelingen naar ruimte te voldoen. De mensen uit de steden gebruiken het platteland, bijvoorbeeld op een boerderijcamping, zonder dat het platteland hier veel schade aan ondervindt en het aantrekkelijke landschap verloren gaat. Zo wordt dus zowel een het economische als aan het esthetische aspect tegemoet gekomen.

³ Ruimtelijk Planbureau (2003). "De ongekende ruimte verkend. Hoofdstuk landbouw". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau, p. 146.

Een erg belangrijke vorm van functiemening is het natuurbeheer. Boeren zorgen er op die manier voor dat het

landschap behouden wordt en dat er een gezond ecosysteem blijft. Op dit moment worden de sectoren natuur en landbouw ruimtelijk van elkaar gescheiden, bijvoorbeeld door de groene contouren. Dit staat agrarisch natuurbeheer in de weg. De sectoren kunnen gemeenschappelijk zorgen voor een mooi landschap en behoud van het ecosysteem. Het agrarische natuurbeheer zou meer gestimuleerd moeten worden. Belangrijk is dat de agrariërs wel een financiële compensatie krijgen. Dit is echter relatief goedkoop in vergelijking met het aankopen van grond, voor bijvoorbeeld de ecologische hoofdstructuur, zoals nu vaak het geval is. Via het beoogde beleid wordt zodoende dus tevens economische winst behaald.

5.4 Verrommeling van het landschap

Zoals gezegd is het platteland al lang niet meer het domein van de boeren. Hierdoor ziet het landschap er minder mooi uit. Hierdoor wordt de vitaliteit minder. Als het over dit verschijnsel gaat worden vaak begrippen versnippering en verrommeling gebruikt. Hoewel ze in het dagelijkse spraakgebruik vaak door elkaar genoemd worden betekenen ze iets anders. Een definitie van versnippering is: "Versnippering omvat het complex van alle door de mens veroorzaakte processen waardoor de habitats van plant- en diersoorten worden verkleind en uiteen vallen in geïsoleerde

habitatfragmenten"⁴. Versnippering is dus vooral schadelijk voor dieren. Doordat hun leefgebieden steeds kleiner en geïsoleerder worden, wordt de overlevingskans kleiner en sterven dieren uit.

Verrommeling gaat meer over de beeldkwaliteit van het landschap. Een definitie die het Milieu- en Natuurplanbureau gebruikt luidt: "een storende toename van de variatie in het landschap in combinatie met een gebrek aan samenhang"⁵. Mensen vinden variatie niet erg zolang het past in het landschap. Het gaat om elementen die niet passen en zorgen voor een rommelig geheel. Een mooie houtwal in een agrarisch landschap is mooi, een schreeuwerig billboard in een weiland langs de snelweg is lelijk. Een camping op het platteland heeft vaak duidelijk verband met de omgeving en is dus niet storend. Een winkel die in het openveld staat heeft een duidelijk andere functie dan de omgeving en kan zorgen voor verrommeling. Verrommeling zorg er vooral voor dat de esthetische waarde, die het vierde aspect van de aspectenleer vormt, van het landschap minder wordt.

⁴ Eijpe, A. A. H. (2002) "Ontsnippering van het gooi, de Eemlanden en de randmeren".

⁵ Boersma, W. T. en R. Kuiper (2006). "Verrommeling in beeld. Kaartbeelden van storende elementen in het Nederlandse landschap". Bilthoven: Milieu- en Natuurplanbureau, p. 11.

De harmonie tussen de verschillende vormen van ruimtegebruik wordt minder en de schoonheid wordt aangetast. Dit veroorzaakt tevens dat het hiermee samenhangende sensitieve aspect waaronder de belevingswaarde valt van het landschap minder wordt.

Het is belangrijk om te beseffen dat het begrip storend een subjectief begrip is. Het is afhankelijk van de persoon en de plek of een object zorgt voor verrommeling. Uit onderzoek blijkt wel dat er algemene kenmerken zijn van storendheid.⁶ Dit zijn de volgende kenmerken:

- Technische en industriële elementen: deze worden vooral minder gewaardeerd in een groen landschap
- Druk, rommelig: afwisseling is goed, maar het moet niet teveel worden. Ook de mate van opgeruimdheid heeft hier mee te maken
- De landschappelijke context: het landschap is belangrijk om te bepalen of een object storend is.

- Referentiekader: het idee van mensen hoe het landschap was of hoe het zou moeten zijn. Dit verschilt bijvoorbeeld bij oude en jonge mensen.
- Gewenning: men kan gewend raken aan bepaalde storende elementen.

Volgens de uitvoeringsagenda van de nota ruime zijn de provincie en de gemeente verantwoordelijk voor de basiskwaliteit van het landschap. Het rijk heeft alleen een sturende rol. Er is door de overheid wel een handreiking kwaliteit landschap voor de provincies en de gemeente gemaakt. In die handreiking is het begrip verrommeling niet genoemd. Ook in plannen en nota's van provincies en gemeentes is geen duidelijk beleid over verrommeling. Er wordt genoemd dat verrommeling tegengegaan moet worden maar er ontbreken richtlijnen en kaders. Deze zijn ook lastig te geven omdat, zoals gezegd, verrommeling een subjectief begrip is en het afhangt van de tijd en het gebied.

Toch pleiten we er als Perspectief voor dat er algemene beleidsregels komen die verrommeling tegengaan. De beeldkwaliteit van het landschap moet worden verbeterd. Er is verder onderzoek nodig om die kaders vast te stellen, maar de bovengenoemde punten kunnen hier een aanzet voor zijn. Het vaststellen van de regels lijkt een taak van de rijksoverheid om te zorgen voor eenheid van beleid door

⁶ Boersma, W. T. en R. Kuiper (2006). "Verrommeling in beeld. Kaartbeelden van storende elementen in het Nederlandse landschap". Bilthoven: Milieu- en Natuurplanbureau, p. 11.

algemene kaders te stellen. De provincies kunnen dan hieraan dan een verdere invulling geven. De uitvoering komt in handen van de gemeentes, zij beslissen immers uiteindelijk of een (bouw)vergunning gegeven wordt. Met de vernieuwde Wet ruimtelijke ordening wordt er in het beleid voor de ruimtelijke ordening nog een grotere nadruk gelegd op de rol van de provincies. Dit is een goede ontwikkeling. De provincies vormen namelijk een geschikt niveau voor de coördinatie en afstemming tussen de gemeentes in Nederland. Wel is het belangrijk om als landelijke overheid de rol van de provincies te evalueren. Als blijkt dat de landschappelijk waarden toch onvoldoende gewaarborgd zijn dan moeten desnoods de mogelijkheden voor de landelijke coördinatie worden versterkt.

Naast de richtlijnen moet er een open ruimte heffing komen. Dit betekent dat dingen die in de open ruimte (het platteland) gebouwd worden een heffing krijgen. Hierdoor wordt het bouwen op deze plekken duurder en wordt het bebouwen in al bebouwd gebied gestimuleerd. Zodoende blijft het landschap beter behouden en blijft het verschil tussen stad en land bewaard. Nieuwbouw die aantoonbaar en blijvend op jongerenhuisvesting is gericht zou gevrijwaard van deze maatregel kunnen worden om te voorkomen dat de huisvesting voor jongeren nog duurder wordt.

5.5 Demografische krimp

Aangezien op termijn een bevolkingsafname wordt voorspeld in Nederland, is het verstandig daarmee rekening te houden in het beleid. Volgens het CBS zal de bevolking van Nederland tot 2035 groeien tot 17,1 miljoen inwoners. Daarna zal de bevolking langzaam afnemen tot 16,5 miljoen inwoners in 2050. In sommige landelijke regio's, zoals Zuid-Limburg heeft deze demografische krimp reeds ingezet. Hoewel dus de bevolking de komende decennia nog licht zal toenemen, zal deze op termijn gaan afnemen. De voornaamste gevolgen hiervan hebben met het aantal huishoudens te maken. We moeten dus zorgvuldig afwegen hoeveel nieuwe woningen er nodig zijn. Hierbij moet wel in ogenschouw worden genomen, dat de komende jaren eerst nog veel nieuwe woningen nodig zijn.

Tevens is hierbij de ontwikkeling van belang dat veel gemeenten in regio's die met krimp te maken krijgen proberen om de gevolgen hiervan te verzachten door meer aantrekkelijke woonmilieus te creëren. Dit kan de concurrentie tussen gemeenten versterken, wat kan leiden tot onrendabele ruimtelijke investeringen. Ook hier kan de provincie dus een afstemmende rol spelen. De wijken die het meest te lijden zullen hebben onder demografische krimp zijn de vroeg-naoorlogse wijken. Het gevaar dreigt dat hier hogere inkomensgroepen wegtrekken, waardoor de segregatie

kan toenemen. Dit probleem verdient onze zorg. Toch biedt demografische krimp ook kansen. Waar minder woningen nodig zijn, zijn er ook goede mogelijkheden om slechte buurten te herstructureren en te vergroenen. Volgens het Ruimtelijk Planbureau kan demografische krimp bovendien wel degelijk samengaan met economische groei. Bij de vaststelling van BLS- gelden (Besluit Locatiegebonden Subsidies) dienen in (potentiële) krimpregio's lagere bevolkingsprognoses te worden gehanteerd. Nu leiden te hoge prognoses ertoe dat gemeenten, om aan de eisen voor uitkering van die subsidies te voldoen, vaak plannen realiseren, waarvan ondertussen is gebleken dat deze onrendabel zijn. Dat leidt tot schadelijke concurrentie tussen gemeenten met demografische krimp.

5.6 Dorpen

De voorzieningen in kleinere dorpen worden minder. De rijdende winkel komt in de plaats van eens supermarkt en postkantoren sluiten hun deuren. Een misverstand is dat dit gebeurt door krimp van de bevolking.⁷ Het verdwijnen van de voorzieningen wordt veroorzaakt door vooral schaalvergroting van de bedrijven en de veranderingen in het koopgedrag van de consumenten.

Mensen doen minder hun boodschappen bij de bakker, groenteboer en slager maar liever alles in een keer bij de supermarkt. De supermarkt moet een ruim aanbod hebben en dat is niet haalbaar in kleine plattelandsdorpen. Ook de toegenomen mobiliteit speelt hierbij een rol. De afname van voorzieningen in plattelandsdorpen is echter niet groter dan in heel Nederland.⁸ De gevolgen van het verdwijnen van een voorziening zijn natuurlijk wel groter voor een klein dorp dan voor een grote stad.

Vanuit een nuchter oogpunt zou kunnen worden geconcludeerd dat de vitaliteit van kleine dorpen in Nederland niet zo'n groot probleem is. Dit is helemaal zo als er vergeleken wordt met andere landen in Europa, waar delen van het platteland leeglopen. Bovendien accepteren de meeste bewoners van het platteland dat er minder voorzieningen zijn dan in een grotere kern. Deze mensen vinden dat de voordelen, zoals rust en ruimte, niet opwegen tegen de nadelen. Toch moet er aandacht blijven voor de leefbaarheid van de kleine kernen. Het is vooral voor minder mobiele mensen, zoals ouderen belangrijk dat de voorzieningen voor de eerste levensbehoeftes bereikbaar blijven. Hier moeten creatieve oplossingen voor bedacht worden.

⁷ Ruimtelijk Planbureau (2006). "Krimp en ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau, p. 193.

⁸ H&S adviseurs (2005). "Vitaal platteland, vitale kleine kernen. Evaluatie in het kader van de Nota Ruimte". Echt: H&S Adviseurs, p. 37.

Een goed voorbeeld is het dorpje Wirdum in de provincie Friesland. Hier wordt de supermarkt gerund door gehandicapten. Hierdoor behoudt het dorp zijn supermarkt en kunnen gehandicapten zich ontwikkelen. Het is voor de leefbaarheid van dorpen goed dat er binnen een groep van dorpen die bij elkaar liggen grotere centralere dorpen worden ontwikkeld.⁹ Dit betekent dat de voorzieningen in één dorp gevestigd worden. Zo ontstaat in dit dorp voldoende draagvlak om het voorzieningsniveau op pijl te houden. Er moet selectief gebouwd worden zodat dit dorp beperkt kan groeien. Het is wel een nadrukkelijke voorwaarde dat er goede openbaar vervoerverbindingen zijn van de omliggende dorpen naar het centrale dorp. Burgers zonder auto dienen namelijk ook de mogelijkheid te hebben om tussen de verschillende dorpen te kunnen reizen.

5.7 Natuurgebieden

Zowel vanuit de overheid als het bedrijfsleven wordt de natuur nog te vaak als sta in de weg gezien voor de economische ontwikkeling. De natuur en het landschap worden vaak niet genoeg beschouwd als ingrediënt van onze welvaart.

Zo wordt de natuur soms zelfs als concurrent neergezet, ook in de ruimtelijke ordening. Als het om ruimte gaat wordt er veelvuldig de tegenstelling op gevoerd van natuur en landschap versus landbouw. Dit is een te eenzijdige stelling, want deze beide zouden ook goed samen kunnen gaan. Zo is het belangrijk om op te merken dat de natuur ook een economisch belang heeft. Er zijn zelfs gebieden in Nederland waar het groen 30 tot 70 % van de werkgelegenheid oplevert, bijvoorbeeld op Schiermonnikoog. De overheid en het bedrijfsleven zouden hiervan bewuster moeten zijn.

Het huidige kabinet trekt weliswaar meer met 650 Miljoen euro meer geld uit voor de natuur dan de voorgaande kabinetten, maar ten opzichte van het rijksbudget is dit met 0,4 % nog altijd erg weinig¹⁰. Hieronder volgt een korte beschrijving van de visie zoals die wordt verwoord in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening¹¹:

“De verwachte klimaatverandering zal gevolgen hebben voor de natuur en de soortensamenstelling in Nederland. Zuidelijke soorten zullen hun opwachting maken aan onze grenzen, inheemse soorten zullen noordwaarts trekken. Om deze ver-

⁹ Janssens, R., B. Schoon en B. J. Urban (2000). “Geleende Ruimte. Een christelijke visie op ruimtelijke ordening”. Amersfoort: Mr. G. Groen van Prinsterer Stichting, Wetenschappelijk Instituut ChristenUnie, p. 111.

¹⁰ Natuurmonumenten (2006). “Als je van Nederland houdt, Natuuragenda voor een duurzame welvaart”. 's-Graveland: Vereniging Natuurmonumenten.

¹¹ Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (2006). “Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling. Samenvatting”. Den Haag: Ministerie van Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Milieu.

plaatsingen mogelijk te maken is het van belang ecosystemen aan elkaar te koppelen. De huidige Ecologische Hoofdstructuur is daarvoor te versnipperd. Daarom wordt als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur een twaalfstal "robuuste ecologische verbindingen" gerealiseerd: de Noordelijke Natte As, Drents plateau-Zuid-Twente, Veluwe-Noordoost-Twente, Veluwe-Utrechtse Heuvelrug, Veluwe-Achterhoek, de Westelijke Natte As, Biesbosch-Zeeuws-Vlaanderen, Oostvaardersplassen-Veluwe-Duitsland, Beerze, Schinveld-Mook, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Poorten van de Veluwe. De gebieden die als Ecologische Hoofdstructuur zijn aangewezen hebben samen een totale omvang van ongeveer 800 hectare, waarin ongeveer 2,5 miljoen mensen wonen. De extra aandacht die deze gebieden gaan krijgen deze kan worden gezien als een goede zaak. Hierdoor worden namelijk grotere aaneengesloten gebieden aangewezen als natuurgebied, wat ten gunst komt van de levenruimte van dieren."

Bovendien geldt met betrekking tot het bouwen in beschermde natuurgebieden zoals in de Nationale Parken en de habitatgebieden die voor de bescherming van levende organismen dienen het volgende uitgangspunt¹²:

¹² Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (2006). "Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling. Samenvatting". Den Haag: Ministerie van Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Milieu.

"In of in de nabijheid van beschermde natuurgebieden geldt het 'nee, tenzij'-regime. Nieuwe plannen, projecten of handelingen zijn niet toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Hiervan kan alleen worden afgeweken als er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. In dat geval moet de initiatiefnemer maatregelen treffen om de nadelige effecten weg te nemen of te onderwerpen, en waar dat niet volstaat te compenseren door het realiseren van gelijkwaardige gebieden, liefst in of nabij het aangetaste gebied. Het bevoegd gezag ziet erop toe dat dit ook werkelijk gebeurt."

Daarnaast zijn er ook nog gebieden die als Nationale Landschappen zijn aangewezen. Nationale Landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame en nationaal kenmerkende kwaliteiten op landschappelijk, cultuurhistorisch en natuurlijk gebied. Deze kwaliteiten moeten worden behouden, duurzaam worden beheerd en waar mogelijk worden versterkt. Uitgangspunt is "behoud door ontwikkeling": mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt (ja, mits principe), zijn binnen Nationale Landschappen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Er is ruimte voor ten hoogste de natuurlijke bevolkingsgroei (migratiesaldo nul) en voor regionale en lokale bedrijvigheid. Provincies zijn verantwoordelijk voor

de uitwerking van het beleid voor nationale landschappen. Het rijk toetst het streekplan op deze criteria. De begrenzing van het nationale landschap Groene Hart is door het rijk in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening vastgesteld en moet door provincies worden overgenomen. Met het oog op het specifieke karakter van de Stelling van Amsterdam, stelt de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening hier geen nadere eisen, naast de uit de status van werelderfgoed voortvloeiende verplichtingen en verantwoordelijkheden. Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie gaat het rijk uit van het "Lineperspectief Panorama Krayenhoff", waarbij ook rekening wordt gehouden met de historische waarde van de verdedigingslinie.

Vanuit bijbels oogpunt op het rentmeesterschap moet de bescherming en versterking van de natuurgebieden een belangrijke plaats in te nemen bij het ruimtelijke beleid. De natuur op aarde vormt namelijk een wezenlijk onderdeel van Gods schepping. Het is daarom een goede ontwikkeling dat er de afgelopen tijd een aantal gebieden aan de Nationale Landschappen zijn toegevoegd. Een voorbeeld hiervan is de Mastenbroekerpolder, waar tevens duidelijke grenzen zijn gesteld tot waar de gemeente Zwolle mag bouwen. Het zou echter goed zijn als meer natuurgebieden een beschermde status krijgen. Buiten de huidige beschermde natuurgebieden kent Nederland namelijk veel natuur die het waard is om beschermd en

ontwikkeld te worden. De helft van de plant- en diersoorten waarover in internationaal verband verplichtingen zijn aangegaan, heeft zijn leefgebied buiten de Ecologische Hoofdstructuur. Doordat overheden onvoldoende op de hoogte zijn van de aanwezigheid van deze soorten, krijgt die vaak pas laat in de planontwikkeling aandacht.

Het behoud en ontwikkelen van natuurgebieden is tevens van belang wegens de positieve gezondheidseffecten. Zo neemt vegetatie CO₂ en fijnstof op. Daarnaast kunnen natuurgebieden ook de ruimte bieden aan sportactiviteiten van mensen, zolang dit samengaat met de doelstelling van het beschermen van de natuur. Tevens staan we aan een vooravond van een verschuiving van het ruimtegebruik. Op dit moment wordt 60% gebruikt als agrarische grond, maar in de toekomst zal dit om bedrijfseconomisch en waterhuishoudkundige redenen veranderen. Hier kan gebruik van worden gemaakt door de natuurwaarden van deze gebieden te versterken. Dit biedt dan mogelijkheden voor groene of blauwe recreatie. Het Groene Hart dat de provincies Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland beslaat is een voorbeeld van een gebied waarbij dit plaats kan vinden.

Een schaalvergroting in denken en handelen, waarbij investeringen in natuur en landschap gelijke trend houden met de ontwikkeling van andere functies zoals wonen en

infrastructuur is ook van belang. Een betere inrichting van het buitengebied kan er voor zorgen dat de bescherming, het behoud en de ontwikkeling van de natuur in de pas lopen met veranderingen in de landbouw en de behoefte aan wonen en werken in het groen. Bovendien moet die inrichting afgestemd zijn op de verwachte klimaatsveranderingen. Dat betekent dat het buitengebied beter geschikt moet zijn om de wateroverlast te voorkomen door te zorgen voor voldoende waterberging, terwijl natuurgebieden robuuster moeten zijn om het verdwijnen en uitsterven van planten en dieren te voorkomen. Om de wateroverlast te voorkomen zal het trouwens onontkoombaar blijven om daar waar nodig spoedig de dijken te verhogen en te verbreden. Daarnaast dient er te worden gestreefd naar een betere afstemming van het beleid en beheer op de wensen van mensen. Daarbij moet een nieuw evenwicht worden gezocht tussen wat mensen vragen, en het beschermen van planten, dieren en landschappen als waarden op zichzelf. Het uitgangspunt dat hierbij gehanteerd moet worden is dat investeringen in natuur en landschap een belangrijke bijdrage leveren aan onze welvaart in bredere zin, en een ondersteuning zijn voor andere beleidsthema's.

In het licht van de ontwikkelingen op het Europese niveau is de aanwijzing van de Natura 2000 gebieden van belang. Natura 2000 staat voor een

netwerk van beschermde natuurgebieden binnen de lidstaten van de Europese Unie. In de Natura 2000 gaat het zowel om het behoud van gebieden als om het beschermen van de diversiteit in de soorten van dieren en planten. De Natura 2000 regelgeving biedt voor Nederland de mogelijkheid om extra subsidies te krijgen voor het onderhoud van natuurgebieden en de bescherming van de plant- en diersoorten. Gezien de vele wet- en regelgeving die er al op het gebied van natuurgebieden is dienen gebieden die als Natura 2000 gebied worden aangewezen in lijn met het huidige beleid wel overeen te komen met de al eerder door wet- en regelgeving beschermde gebieden zoals de habitatgebieden. Tevens is het bij het aanwijzen van natuurgebieden als Natura 2000 gebieden van belang om rekening te houden met eventuele beperkingen voor het landschapsgebruik als gevolg van de Natura 2000 regelgeving. Mocht het huidige landschapsgebruik zoals het combineren van natuur, landbouw en recreatiefuncties te sterk worden ingeperkt door de Natura 2000, dan kan beter van de Natura 2000 status worden afgezien.

Daarnaast moet volgens Perspectief het concept van een groen netwerk verder worden uitgewerkt. Dit dient dan verankerd te worden in het ruimtelijke beleid, het natuurbelief en het plattelandsbeleid. Een groen robuust netwerk dient als essentieel onderdeel van onze

welvaart te worden beschouwd. Het uitgangspunt zou hierbij moeten zijn dat iedere burger, waar hij of zij ook woont of werkt recht heeft op groen. Vanuit deze gedachte zou ook een extra impuls aan realisatie van natuur en recreatie bij de steden moeten worden gegeven, aangezien uit de rapportages van het Milieu- en Natuurplanbureau blijkt dat hierna vraag is¹³.

Totaal gezien komt het er op neer dat het nodig is om fors en selectief te investeren in de kwaliteit van het landschap. De investeringen dienen zorgvuldig te worden ingezet zodat de voortgang van projecten in de toekomst niet in gevaar komt. Met een realistische aanpak die oog heeft voor de toekomst kan voorkomen worden dat door het mislukken van projecten het draagvlak voor het uitvoeren van natuurprojecten afneemt. Een voorbeeld waaruit blijkt dat het nodig is om extra te investeren in de natuur zijn de Nationale Landschappen. De overheid heeft momenteel 20 gebieden als Nationale Landschappen aangewezen. Deze Nationale Landschappen zijn echter nog steeds grotendeels niet nader ingevuld door de provincies¹⁴.

Het gaat hierbij om ongeveer 800000 hectare aan waardevolle natuurgebieden, waaronder ook delen van Ecologische Hoofdstructuur en Vogel- en Habitatrichtlijngebieden vallen. De inrichting van de Ecologische Hoofdstructuur zelf is daarnaast ook nog steeds niet afgerond. Gezien het belang van deze gebieden voor het behoud en de ontwikkeling van de natuur in Nederland moet ook prioriteit worden gegeven aan de afronding en inrichting van de Ecologische Hoofdstructuur. De doelstelling van het kabinet om in 2018 de ecologische hoofdstructuur te hebben gerealiseerd¹⁵ past hier goed binnen.

13 Stichting Natuur en Milieu (2006). "Groen en compacte stad: hoe doe je dat?". Bunnik: Drukkerij Libertas.

14 Natuurmonumenten (2006). "Als je van Nederland houdt, Natuuragenda voor een duurzame welvaart". 's-Graveland: Vereniging Natuurmonumenten.

15 "Coalitieakkoord tussen de Tweede Kamerfracties van CDA, PvdA en ChristenUnie" (2007).

6. Mobiliteit

6.1 Inleiding

Files, overbezetting van het spoor, de druk waar Schiphol onder staat, het zijn allemaal problemen waar de Nederlandse infrastructuur mee te maken heeft. Voor een klein land als Nederland, hebben wij een absurd hoge dichtheid van de infrastructuur. Ondanks dat, stapelen de problemen zich steeds meer op. Zelfs de overheid lijkt de problemen niet te kunnen oplossen, de oplossingen lijken de problemen soms alleen erger te maken. Dit geeft aan dat het om een complex probleem gaat dat niet makkelijk opgelost kan worden. Desondanks zal de visie in dit hoofdstuk beschrijven wat Perspectief als nodig zien om de bereikbaarheid in Nederland te verbeteren.

De inrichting van de ruimtelijke ordening en de infrastructuur en mobiliteit hebben een grote wisselwerking op elkaar. In dit hoofdstuk zal dan ook globaal aandacht worden besteed aan de ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur en mobiliteit. Op het openbaar vervoer zal binnenkort overigens nog uitgebreider worden ingegaan in een aparte scripta. Dit hoofdstuk over de mobiliteit zal op verschillende manieren onze visie benaderen. Allereerst zal het een geografische indeling krijgen. Hierbij zullen de problemen op lokaal, regionaal, nationaal en internationaal behandeld worden. Zo kan makkelijker onderscheid gemaakt worden in bepaalde typen vervoer en de

redenen daarachter. Ten tweede zal in elk onderdeel onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende soorten vervoersmogelijkheden. Tot slot zullen in dit hoofdstuk de oplossingen op verschillende manieren worden ingedeeld. Grof ingedeeld kunnen deze manieren tot één van de volgende categorieën worden toegewezen:

1. Het verbeteren van de huidige infrastructuur (door uitbreiding).
2. Het beter benutten van de huidige infrastructuur.
3. Het (onnodige) gebruik van de infrastructuur verminderen.

6.2 Lokaal niveau

Vervoer op lokaal gebied kenmerkt zich vooral door de korte afstanden die worden afgelegd. Hier valt onder andere veel 'woon-werkverkeer'. Het verkeer vindt zich vooral plaats binnen een stad, dorp of gemeente. Het infrastructurele netwerk is hier vaak van 'fijn' van aard, je kunt bijna precies de plek bereiken waar je wezen moet. Dit in tegenstelling tot snelwegen, die eerder 'grof' van aard zijn. Door de fijne aard van het netwerk, is het moeilijk om deze uit te breiden. Dit geldt helemaal binnen steden en dorpen, waar de bebouwing uitbreiding van de infrastructuur bijna onmogelijk maakt. De enige oplossingen op lokaal niveau zijn daarom met name het beter benutten en het (onnodig) gebruik van de infrastructuur vermin-

deren.

Onnodig gebruik van de infrastructuur wordt grotendeels door automobilisten veroorzaakt. Vaak zit slecht één persoon in een auto, terwijl er meestal genoeg plek voor vier personen aanwezig is. Het openbaar vervoer, die de capaciteit van het (infrastructurele) netwerk beter gebruikt, is vaak een gebrekkelijk alternatief voor de auto. De automobilist kan immers niet precies de plek bereiken waar hij/zij aanwezig moet zijn. De (loop)afstand van of naar een halte is vaak te groot. Bij de verbetering van het openbaar vervoer zal daarom vooral naar dit punt gekeken moeten worden. Door ervoor te zorgen dat je met het openbaar vervoer beter die plek kan bereiken waar je zijn moet, zal het OV een aantrekkelijker alternatief worden voor reizigers. De OV-fiets is een voorbeeld van een goed initiatief dat dit probleem aanpakt. Een uitbreiding van het aanbod van de OV-fiets verdient dan ook een aanbeveling. Tevens zou op stations de mogelijkheid moeten worden geboden om gratis fietsen te kunnen stallen in bewaakte fietsenstallingen. Aanvullend hierop dienen de openingstijden van de fietsenstallingen overeen te komen met de tijden waarop het mogelijk om van of naar het betreffende station te reizen. Als alternatief voor stations zonder bewaakte fietsenstallingen kan het gebruik van fietskluisen gratis worden aangeboden.

Voor de zeer korte reisafstanden moet

de fiets een aantrekkelijker alternatief worden. Gemeenten moeten daarom meer vaart maken met zowel het verbeteren van bestaande fietsenstallingen alsmede het realiseren van nieuwe fietsenstallingen. Het aanbieden van fietsenplaatsen bij bushaltes kan tevens het gebruik van buslijnen stimuleren. Om de leefbaarheid van kleine dorpen te waarborgen moeten deze bereikbaar blijven met het openbaar vervoer, waarvoor reguliere buslijnen en eventueel belbussen of OV-taxi's gebruikt kunnen worden. Het busvervoer is daarnaast belangrijk voor het vervoer tussen de spoorstations en de omliggende omgeving. Ook moeten de fietsroutes verbeterd worden. Huidige fietspaden moeten verbeterd worden en nieuwe paden moeten, waar nodig en mogelijk is, worden aangelegd. Bovendien moeten stadscentra grotendeels autoluw worden gemaakt, op enkele belangrijke verkeersaders na. Dit brengt enkele voordelen met zich mee.

Ten eerste wordt de luchtkwaliteit van een stadscentrum beter als er minder auto's rondrijden. Er komen immers minder uitlaatgassen in de lucht. Ten tweede wordt het minder voordelig voor automobilisten om met een auto naar het centrum te gaan. De automobilist kan immers niet meer met zijn auto precies die ene plek bereiken waar hij of zij wezen moet. Zo wordt ook het grote nadeel dat het OV ten opzichte van de auto heeft opgeheven. Hierdoor wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker dan alternatief

op de auto. Als laatste voordeel zorgt het autoluw maken van stadscentra ervoor dat er meer ruimte vrijkomt. Als wegen niet meer gebruikt worden door auto's, zouden ze makkelijker omgevormd kunnen worden tot fietspaden. Ook is er meer ruimte voor het OV. Zo zouden er ook nieuwe tram- of busbanen aangelegd kunnen worden. Deze trams zouden dan ook gebruikt kunnen worden om de winkels (die vaak in stadscentra liggen) te kunnen bevoorraden. Hiermee wordt al in Amsterdam geëxperimenteerd.

6.3 Regionaal niveau

Net als vervoer op lokaal gebied, kenmerkt regionaal vervoer zich vooral door veel 'woon-werkverkeer'. Het grote verschil is echter dat de afstanden al een stuk groter worden, waardoor andere oplossingen nodig zijn. Een ander kenmerk van vervoer op regionaal niveau, is dat het aandeel van het goederenvervoer flink toeneemt vergeleken met het lokale verkeer. Hierbij moet er vooral aan vrachtwagens gedacht worden. Goederenvervoer per trein op regionaal niveau is vaak niet rendabel en komt dan ook zelden voor.

Vervoer op een regionale schaal is al een stuk grover van aard dan lokaal vervoer. Gebruik van snelwegen, autowegen en andere drukke verkeersaders nemen toe vergeleken met de lokale schaal. Hierdoor zijn andere oplossingen nodig. Het verbeteren en uitbreiden van de capaciteit van

dit infrastructurele netwerk is op deze schaal vaak nog niet mogelijk. De reden hierachter is vergelijkbaar met die op het lokale niveau: ruimtegebrek. Daarom zullen ook hier de oplossingen vooral onder de noemers van 'beter benutten' en 'onnodig gebruik voorkomen' liggen.

Zoals eerder duidelijk is gemaakt, wordt veel drukte op de wegen veroorzaakt door automobilisten. Automobilisten die vaak alleen in hun auto zitten. Dit zie je meestal tijdens spitsuren, momenten waarop de Nederlandse bevolking massaal naar hun werk gaan of daarvan terugkeren. Wanneer al deze auto's over de hele dag verspreid zouden zijn, zou er van files geen sprake meer zijn. Om deze reden moet de overheid bedrijven aansporen flexibele werktijden mogelijk te maken en de 'van negen tot vijf mentaliteit' doorbreken. Als werknemers niet allemaal op hetzelfde tijdstip gebruik moeten maken van de snelwegen, zullen deze wegen automatisch beter worden benut. Het stimuleren van flexibele werktijden hoeft niet te leiden tot een versterking van de 24-uurs economie. Zo kunnen medewerkers bijvoorbeeld eerst twee uur thuiswerken, en vervolgens buiten de spijtijden naar hun werk reizen. Het thuiswerken dient zodoende tevens verder te worden gestimuleerd. De behoefte aan mobiliteit kan zo ook worden verminderd, maar tot nu toe slaat thuiswerken nog onvoldoende aan. Om hierin verandering te brengen kan de overheid een be-

lastingvoordeel bieden aan bedrijven die thuiswerken actief stimuleren.

Andere manieren om de wegen en voertuigen beter te benutten, is door het carpoolen meer te stimuleren. Dit stimuleren zou dan via de ondernemingen moeten gebeuren waar de werknemers werken. Werknemers die samen met elkaar reizen, zouden een bonus moeten ontvangen. De overheid zou deze bonussen voor de carpoolende werknemers samen met het bedrijfsleven dat ook van de maatregelen profiteert moeten vergoeden. De omvang van de bonus is dan afhankelijk van de reistijd voor de werknemer(s) en het aantal passagiers per auto. Dit is noodzakelijk om misbruik te voorkomen. Iemand die op loop- of fietsafstand van het werk woont, zou zo makkelijk een extraatje kunnen verdienen door te carpoolen.

Bovendien kan de overheid zorg dragen voor het realiseren van kortere reisafstanden van en naar het werk. Nu kan de overheid de bevolking of bedrijven weliswaar niet dwingen om te verhuizen, maar ze kan het samen met de bedrijven wel financieel aantrekkelijker maken. Mensen die dichterbij hun werk gaan wonen, zouden een subsidie moeten krijgen op de huur of koop van hun woning. Ook moet de overheid het volbouwen van landelijke gebieden tegen worden gegaan om te voorkomen dat het gebied van wonen en werken over een steeds groter gebied verspreid wordt. Bovendien zal er meer werkgelegenheid tot

stand moeten komen in de buurt van de huidige woongebieden. Zo wordt tevens een betere benutting van de infrastructuur bereikt doordat forenzen tegenovergesteld aan de spitsrichting gaan reizen.

Ten slotte is het van groot belang dat de overheid het gebruik van het openbaar vervoer verder stimuleert. Door de grovere aard van het verkeer op regionaal niveau (vergeleken met lokaal niveau) is dit makkelijker te realiseren. Stadscentra en andere bedrijfsterrains moeten goed met het openbaar vervoer bereikbaar worden. Op relatief korte afstanden kan dit doel bereikt worden door het busverkeer uit te breiden. Wanneer de afstanden echter langer worden, zal dit steeds moeilijker met bussen worden opgelost. Lightrailverbindingen tussen meerdere nabijegelegen steden bieden hier een uitkomst.

Lightrailverbindingen vergen echter wel een flinke investeringen en er zal bij een mogelijk traject eerst onderzocht moeten worden hoe rendabel zo'n netwerk is en in hoeverre er draagvlak onder de bevolking en bedrijven voor bestaat. Het is namelijk vooral voor woon-werkverkeer bedoeld. Om ruimte te bieden aan het realiseren van lightrailverbindingen over bestaande spoorlijnen is het nodig om de infrastructuur op deze trajecten uit te breiden. Middels het aanleggen van extra spoorverdubbelingen en inhaalsporen in het mogelijk om extra stations te openen

en de frequenties van de treindiensten te verhogen, zonder dat de snellere Intercity's worden gehinderd. Tevens moet er geleerd worden van eerder gemaakte fouten bij andere netwerken. Zo is de RandstadRail al sinds het begin het slachtoffer van vele storingen. Door van deze fouten te leren, kunnen fouten bij toekomstige verbindingen voorkomen worden. Ook van de successen moet geleerd worden. Zo rijdt de Rotterdamse metro (ook een vorm van een lightrailverbinding) al vele jaren succesvol rond met slechts enkele storingen. Ook de Utrechtse sneltram is een goed voorbeeld van hoe zo'n verbinding succesvol kan zijn.

Locaties waar nieuwe verbindingen mogelijk een uitkomst kunnen zijn, zijn in de zogenaamde plusregio's. Binnen deze regio's werken gemeenten nu al samen op het gebied van wonen, werken, verkeer en vervoer. Deze al bestaande samenwerking kan met nieuwe lightrailverbindingen goed gebruikt worden. Er zijn op dit moment acht plusregio's, namelijk de regio's van: Amsterdam, Haaglanden, Twente, Utrecht, Rotterdam, Arnhem - Nijmegen, Eindhoven en in Zuid-Limburg.

6.4 Nationaal en internationaal niveau

In dit onderdeel zal er zowel naar vervoer op nationale als internationale schaal gekeken worden. Omdat de landsgrenzen de laatste jaren steeds

vager worden, is het beter is om deze niveaus integraal te behandelen. Belangrijke kenmerken van vervoer op (inter)nationaal niveau is het grote aandeel goederenvervoer, vakantieverkeer en zakelijke verkeer. Ook kenmerkend als je naar deze schaal kijkt, is dat er ook een breed aanbod van vervoersmiddelen zijn. Treinen, boten, (vracht)auto's en vliegtuigen, ze hebben elk hun voor- en nadelen. Deze verschillende vervoersmiddelen zullen zodadelijk worden behandeld. Met betrekking tot het nationale niveau zou op bestuurlijk gebied de mogelijkheid onderzocht kunnen worden om het ministerie van Verkeer en Waterstaat onder te brengen bij het ministerie van VROM. Het beleid op het gebied van Verkeer en Waterstaat kan dan gaan fungeren als ondersteunend belang dat afgestemd is op het beleid voor de ruimtelijke ordening, zodat het vermogen voor de ruimtelijke ordening om te sturen en te integreren wordt vergroot. De coördinerende bevoegdheden van het ministerie van VROM dienen dan te worden vergroot en er zal een bundeling van de financiële middelen moeten plaatsvinden, zodat de daadkracht van de Ruimtelijke Ordening toeneemt.

6.4.1 Waterwegen

Vrachtovervoer met schip of boot is al vele jaren lang belangrijk geweest voor de economie van Nederland. Vandaag de dag is dit nog steeds zo. Dagelijks verwerken onder andere

de havens van Rotterdam en Amsterdam de ladingen van vele schepen die aanmeren. Voor de Nederlandse economie is het belangrijk dat de havens kunnen blijven groeien, dit geldt met name voor de Rotterdamse havens. Door de strategische ligging van Rotterdam met het Duitse achterland, geniet uitbreiding van de havens hier prioriteit. Met dit doel op oog, zal komend jaar ook begonnen worden met de aanleg van de 'Tweede Maasvlakte'. Met deze uitbreiding in de Noordzee wordt de groei van Rotterdam voor de komende jaren gegarandeerd.

Uitbreiding op een andere plek is voor Rotterdam niet mogelijk. De grote containerschepen van de toekomst zijn te diep om ver in de huidige haven te varen. Uitbreiding in het oosten, wat tevens ook een woongebied is, is daar om niet mogelijk. Hetzelfde geldt voor de gebieden ten zuiden van de havens of ten noorden van de Nieuwe Waterweg. Uitbreiding op zee is hierdoor de enige realistische mogelijkheid. Om het economische belang niet als enige aspect de doorslag te laten geven en het verlies aan natuurgebied door de aanleg van de Tweede Maasvlakte te beperken is compensatie vereist. Op dit moment zijn er dan ook plannen voor natuur- en recreatiegebieden op de Tweede Maasvlakte aan te leggen. Dit zal vergelijkbaar zijn met het huidige 'Slufterstrand' op Maasvlakte.

Door de uitbreiding van de Rotter-

damse haven zal ook het vrachtverkeer in de toekomst aanzienlijk toenemen. Het is daarom van belang dat hiermee rekening gehouden wordt. De huidige vaarwegen mogen niet overbelast raken door de vracht die ze in de toekomst zullen moeten verwerken. Daarom moeten de verantwoordelijke instanties onderzoeken of de vaarwegen die zij beheren voldoen aan de huidige, maar ook de toekomstige eisen. Wanneer ze daar niet aan doen, zal er gekeken moeten worden hoe ze verbeterd kunnen worden zodat ze geschikt worden voor het verkeer in de toekomst. Hierbij kan gedacht worden aan het verbreden en uitbaggeren van de kanalen en rivieren.

6.4.2 Spoorwegen

Niet alleen het goederenvervoer over het water zal toenemen, er moet ook rekening mee gehouden worden dat dit ook met het spoor zal gebeuren. Hierbij zal vooral gebruik moeten worden gemaakt van de Betuweroute, de spoorlijn van de Maasvlakte tot aan Duitsland. De Betuwelijn moet ook een grote rol te spelen in de afvoer van de producten van de Rotterdamse haven. Vervoer per spoor is veiliger en milieuvriendelijker dan per vrachtwagen. De Betuwelijn is ook zeer geschikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, die dan minder over het overige spoorwegnet hoeven te worden vervoerd. Tevens dient te worden voorkomen dat door het grotere aantal vrachtauto's het over-

ige autoverkeer nog meer vast komt te staan. De geplande invoering van het rekeningrijden kan hierbij door de overheid worden gebruikt als sturend middel om vervoerders te stimuleren om voor het spoor in plaats van de vrachtauto te kiezen. Zo kan dan een deel van het verwachte extra vervoer worden opgevangen zonder dat de snelwegen verder overbelast raken.

Door de Betuweroute in de toekomst ook uit te breiden naar de Tweede Maasvlakte, zal deze spoorlijn waarschijnlijk genoeg gebruikt worden om de lijn rendabel te maken. De vele containers die van de Tweede Maasvlakte naar Duitsland moeten, kunnen dan makkelijk en snel via het spoor naar de plaats van bestemming. Wel moet er uitgekeken worden naar mogelijkheden om de kosten van de Betuweroute omlaag te krijgen. Wanneer het uiteindelijk financieel aantrekkelijk blijft om de goederen via andere spoorlijnen te vervoeren, dan zullen vervoerders van deze optie gebruik blijven maken in plaats van zo veel als gezien de bestemmingen van de vracht mogelijk is via de Betuweroute te vervoeren. Door de goederentreinen zo veel mogelijk over de Betuweroute te laten rijden komt ook extra ruimte vrij voor de reizigerstreinen op het overige spoorwegnet, wat kan bijdragen aan een betrouwbaardere dienstregeling. De hogesnelheidslijnen in Nederland dienen gezien de korte afstanden onderdeel te zijn van een geïntegreerd Europese hogesnelheidsnetwerk. Hier-

mee kan een aantrekkelijk alternatief worden geboden ten opzichte van het vliegtuig. In Nederland zouden de lijnen Amsterdam – Brussel/Parijs (HSL Zuid), Amsterdam – Arnhem – Keulen/Frankfurt en de Zuiderzeelijn deel uit kunnen maken van dit Europese hogesnelheidsnetwerk. De spoorlijn van Amsterdam via Utrecht en Arnhem en verder richting de grens met Duitsland dient hiervoor in zijn geheel geschikt te worden gemaakt voor 200 km/uur. Het desnoods gefaseerd realiseren van een snelle verbinding naar het noorden van Nederland blijft wenselijk. De Zuiderzeelijn dient alsnog te worden aangelegd als hogesnelheidslijn. De reistijden tussen het Noorden en de Randstad kunnen zo aanzienlijk worden verkort. Aanpassingen aan het huidige spoor leveren namelijk maar een beperkte tijdswinst op. Bovendien heeft het meer afgelegen Noorden naast de Randstad gezien het eerder in hoofdstuk 1 vastgestelde principe van rechtvaardigheid ook recht op het krijgen van financiële ondersteuning van de nationale overheid voor grotere investeringen.

Om de Zuiderzeelijn te kunnen integreren in het Europese hogesnelheidsnetwerk dient de magneet zweefbaan als optie af te vallen. Door de Zuiderzeelijn bij Schiphol aan te sluiten aan de HSL Zuid en het opnemen van een verbindingstraject richting Utrecht kunnen de integratie en benutting van de spoorlijn worden verbeterd. Een betere benutting van de spoorlijn door het aantrekken van meer

reizigers via de betere intreegratie in het bestaande spoornet kan ook bijdragen aan een positiever economisch effect voor het noorden. Eventueel zou de Zuiderzeelijn tevens kunnen worden doorgetrokken richting Hamburg. Doorgaande treinen naar Berlijn zouden dan tussen Hamburg en Berlijn ook al gebruik kunnen maken van een verbeterd traject dat geschikt is voor hogere maximale snelheden. Tegen de aanleg van de lijn als magneetzwefbaan spreken ook de hogere aanlegkosten, die ten opzichte van de magneetzwefbaan ongeveer 30 tot 45 % hoger uitvallen.¹ Een zorgvuldige inpassing van nieuwe spoorlijnen in het bestaande landschap is wel noodzakelijk. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan het esthetische aspect dat ook in de aspectenleer naar voren kwam. Dit aspect is belangrijk aangezien in hoofdstuk 2 bleek dat rentmeesters zorgvuldige afwegingen dienen te maken bij het beheren van het landschap. Tevens mag de indienstname van nieuwe spoorlijnen niet leiden tot een achteruitgang in de aangeboden binnenlandse treindiensten op de al bestaande spoorlijnen. Internationale treindiensten over lange afstanden dienen verlegd te worden naar de hogesnelheidslijnen om de korte reistijden te realiseren, maar in de grensregio's moeten wel voldoende attractieve grensoverschrijdende regionale trein-

verbindingen zijn.

6.4.3 Snelwegen

Als er ergens infrastructurele problemen aanwezig zijn, dan is het op de snelwegen. Files komen dagelijks voor en de capaciteit van het netwerk schiet flink te kort. Zelfs wanneer de snelwegen minder voor woonwerkverkeer gebruikt zouden worden door oplossingen op lokaal en regionaal niveau, zou de capaciteit alsnog verbeterd moeten worden. Dit zal vooral bereikt moeten worden door de uitbreiding van bestaande snelwegen met extra rijstroken. Daarnaast zullen ontbrekende schakels in het wegennet moeten worden aangelegd. Dit is noodzakelijk om de toekomst van Nederland als transportland te kunnen behouden. Zo verdient de verbreding van de A1, de A6, de A9 en de A10-Oost ter verbetering van de bereikbaarheid in de regio Schiphol/Amsterdam en Almere prioriteit. Toch moet er wel voorkomen worden, dat het land vol asfalt komt te liggen. De zeldzame stukjes natuur die Nederland heeft, moeten zoveel mogelijk in stand worden gehouden. In enkele gebieden zal dit voor dilemma's kunnen zorgen. Een goed voorbeeld hiervan is het ontbrekende stuk van de A4 in Midden-Delfland. In deze, maar ook vergelijkbare situaties, zal ongeacht de kosten een milieuvriendelijke oplossing prioriteit moeten hebben. Hierbij is het verdiept aanleggen van wegen met een overkapping een relatief goedkoop alternatief

¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). "Kwantitatieve Risicoanalyse Structuurvisie Zuiderzeelijn". Den Haag: Projectorganisatie Zuiderzeelijn, p. 17.

vergeleken met de aanleg van tunnels voor dit soort dilemma's

Een andere oplossing om de capaciteit van de snelwegen te verbeteren, is door enkele provinciale wegen tot snelwegen om te vormen. Deze wegen zouden dan, waar nodig, verbreed moeten worden en geschikt moeten worden gemaakt voor snelrijdend verkeer. Ook moeten deze wegen minimaal 2 rijbanen per richting hebben. Een voorbeeld waar dit bij dient te gebeuren is de N302 tussen Harderwijk en Lelystad. Een extra snelweg zal de infrastructuur en economie van Flevoland aanzienlijk kunnen verbeteren. Ook wordt de luchthaven van Lelystad zo beter bereikbaar en zal door de aanpassingen de veiligheid op de al bestaande wegdelen die dan onderdeel gaan uitmaken van de nieuwe snelweg verbeteren.

6.4.4 Luchtvaart

Schiphol is op de op drie na grootste luchthaven van Europa qua passagiers en de op twee na grootste van Europa wanneer het om vracht gaat. Schiphol is hiermee een belangrijke mainport voor Nederland en belangrijk voor de Nederlandse economie. Omdat de luchthaven Schiphol aan de grenzen van haar capaciteit en geluidsoverlast zit, zal een deel van vluchten voortaan via Lelystad moeten gaan. De luchthaven van Schiphol neemt een te belangrijke positie in voor de Nederlandse economie om deze problemen te negeren.

Lelystad Airport (ook onderdeel van de Schiphol Group) moet dan worden uitgebreid met onder andere een langere start- en landingsbaan zodat ook grotere vliegtuigen daar kunnen landen en opstijgen. De bereikbaarheid van Lelystad Airport per openbaar vervoer dient tevens te worden verbeterd. Hiervoor kan onder andere de Hanzelijn die tussen Lelystad en Zwolle in aanleg is worden benut.

De vluchten waar Lelystad zich op moet concentreren, zijn vooral de langere vakantievluchten en de zakenvluchten (die nu al onder Lelystad vallen). De reden hierachter is dat investeringen om Lelystad geschikt te maken voor veel vrachtverkeer waarschijnlijk te groot zijn. Schiphol heeft echter de benodigde infrastructuur al, wat het goedkoper maakt om Schiphol vooral op vrachtverkeer en lange verkeersvluchten te laten concentreren. Voor Europese vliegreizen dient het hogesnelheidsvervoer per trein als aantrekkelijk alternatief aangeboden te worden zodat capaciteit vrij komt voor de intercontinentale vluchten. Een andere manier om de capaciteit van Schiphol uit te breiden, is door te kijken of het huidige systeem achter de vluchten verbeterd kan worden. Het doel hierachter is om met de huidige landingsbanen, het toch mogelijk te maken om meer vluchten te kunnen verwerken. Een belangrijke voorwaarden voor de groei van het aantal vluchten is wel dat wordt geïnvesteerd in schonere en stillere

vliegtuigen. De luchtvervuiling en geluidsoverlast gaat er dan ondanks het grotere aantal vluchten niet op achteruit, wat belangrijk is gezien de gewenste zorg om het milieu vanuit het rentmeesterschap.

7. Conclusie

Tot slot van deze scripta over de ruimtelijke ordening zal nu nog een bondig overzicht worden gegeven van een aantal principes die aan de basis liggen van de ontwikkelde visie. Daarna zullen de belangrijkste voorgestelde beleidspunten uit de scripta volgen.

7.1 Eindconclusie

Vanuit een Christelijke visie op de ruimtelijke ordening spelen drie principes een belangrijke rol. Bij het eerste principe van de cultuuropdracht gaat het om de door God gegeven opdracht die inhoudt dat mensen de aarde dienen te beheren en te ontwikkelen. De cultuuropdracht moet in relatie met het principe van het rentmeesterschap worden gezien. Het rentmeesterschap is het tweede principe dat van belang is. De natuur vormt een onderdeel van Gods schepping en moet worden gerespecteerd. Naast het beheren van de aarde zullen mensen ook verantwoord moeten gaan afleggen voor hun omgang met Gods eigendom. Het derde principe wordt gevormd door het streven naar publieke rechtvaardigheid. De rechtvaardigheid is namelijk belangrijk in de relaties met God en tussen mensen onderling. De overheid heeft de taak om de rechtvaardigheid in de samenleving te bevorderen door partijen die zwak in hun belangen staan te steunen. Het ruimtelijke beleid van de overheid kan hierbij als instrument worden gebruikt.

Naast de bijbelse principes moet bij het tot stand komen van het beleid voor de ruimtelijke ordening wel worden gerealiseerd dat er tevens andere waarden een rol kunnen spelen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan economische of juridische waarden. Dit soort andere waarden dienen ook te worden meegenomen in het beleid voor de ruimtelijke ordening, zodat een samenhangende visie ontstaat waarin rekening wordt gehouden met de onderlinge verbanden tussen de verschillende waarden. Anders zou namelijk het belang van bijvoorbeeld de economische en juridische waarden te ver op de achtergrond raken.

7.2 Aanbevelingen

Op basis van de algemene uitgangspunten is een globale visie geschetst voor de toekomst van de ruimtelijke ordening in Nederland. Centraal staat hierin het behouden en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Hiervoor zullen nu beknopt de belangrijkste voorstellen worden gegeven. Perspectief stelt voor het ruimtelijke beleid dan ook de volgende aanbevelingen voor:

- De overheid dient fors te investeren in de Randstad en andere stedelijke regio's. Dit lijkt in te druisen tegen het rechtvaardigheidsprincipe, maar door de vliegwielfunctie van agglomeraties zullen de meer afgelegen regio's ook mee gaan profiteren van de economische en culturele

groei. Zou de overheid onvoldoende investeren in de stedelijke regio's, dan zal dit ook ten koste gaan van de andere regio's.

- Tegelijkertijd mag de overheid vanwege het rechtvaardigheidsprincipe haar verplichtingen tot de andere regio's niet ontlopen. Voor de meer afgelegen regio's dient de overheid daarom een specifiek investeringsbeleid te ontwikkelen, waarbij rekening wordt gehouden met de demografische ontwikkelingen. Bevolkingskrimp biedt namelijk ook ruimte voor bijvoorbeeld herstructurering en vergroening, zodat aantrekkelijke woonmilieus kunnen worden gerealiseerd.

- Compact bouwen is voor de centra van steden zeer geschikt, maar buiten de stadscentra dienen er tevens voldoende mogelijkheden te zijn voor een lagere bebouwingsgraad. Dit is nodig om een te eenzijdige bevolkingssamenstelling in de steden te voorkomen, wat anders ten koste gaat van de leefbaarheid in de steden. Verschillende soorten bebouwing trekken namelijk ook andere bevolkingsgroepen aan en een gevarieerde bevolkingssamenstelling in een wijk draagt bij aan de leefbaarheid. Ruimtebesparende maatregelen zoals het ondergronds aanleggen van infrastructuur of bijvoorbeeld delen van winkelcentra blijven daarnaast echter wel noodzakelijk.

- De doorzettende verrommeling tast de beeldkwaliteit en de belevingswaarde van het landschap aan. De invoering van een open ruimte heffing zal het bouwen in opengebieden ontmoedigen, zodat bouwen in al bebouwde gebieden in verhouding gunstiger wordt. Daarnaast moet nieuwe bebouwing aan te sluiten bij bestaande bebouwing en dient de nieuwe bebouwing te passen bij het eigen regionale karakter van het landschap. Zo is voor de ene regio bijvoorbeeld een strikte overgang tussen het bebouwde gebied en het open gebied kenmerkend, terwijl voor andere gebieden juist een geleidelijke overgang kenmerkend is.

- Het bouwen in bestaande gebieden en het herstructureren van oude industriegebieden moet worden gestimuleerd door subsidies. De mogelijkheden van provincies om het beleid van gemeenten op elkaar af te kunnen stemmen moeten worden versterkt door gemeenten er toe te kunnen dwingen om af te zien van de aanleg van overbodige nieuwe industrieterreinen.

- De provincies zijn namelijk het geëigende bestuurlijke niveau voor de coördinatie tussen gemeenten omdat zij een beter zicht hebben op wat regionaal speelt dan het rijk of de gemeenten. Hiervoor is het echter wel noodzakelijk dat de provincies naast de noodzakelijke kennis ook over voldoende middelen beschikken. De rol van de landelijke overheid is dan

vooral gericht op het uitzetten van de hoofdlijnen van het beleid en het faciliteren van de provincies. De gemeenten dienen betrokken te zijn bij de beleidsontwikkeling van de provincies en zijn verantwoordelijk voor de verdere uitvoering van het ruimtelijke beleid op gemeentelijk niveau.

- Het strikte contourenbeleid kan functiemenging in de weg staan. Boeren moeten echter de mogelijkheid krijgen om hun agrarische functie te verbreden met bijvoorbeeld toerisme of natuurbeheer, wat de overlevingskansen van boerenbedrijven bevordert. Daarom stelt Perspectief voor om vooral in te zetten op middelen zoals de open ruimte heffing en niet op een uitbreiding van het contourenbeleid.

- Om de mobiliteitsproblemen te verlichten moeten de knelpunten in zowel de spoorweg- als de autoweginfrastructuur worden aangepakt. Uitgebreide investeringen moeten echter in het openbaar vervoer plaatsvinden. De potentie van het openbaar vervoer als milieuvriendelijk transportmiddel met een grote vervoerscapaciteit dient beter te worden benut. Vooral in de stedelijke regio's kan het openbaar vervoer hierdoor een bijdrage leveren aan het verminderen van de mobiliteitsproblemen. Investerings in het openbaar vervoer voor bijvoorbeeld fijnmazige lightrailnetwerken en korte reistijden zijn daarom noodzakelijk.

- De afstemming tussen het waterbeheer, de infrastructuur en de overige onderdelen van de ruimtelijke ordening dient te worden verbeterd. Op bestuurlijk gebied moet bij het vormen van plannen beter rekening worden gehouden met de consequenties van de ruimtelijke inrichting voor de vraag naar mobiliteit. Door te zorgen voor meer werkgelegenheid bij de woongebieden vermindert het woon-werkverkeer en wordt de infrastructuur beter benut doordat forenzen tegenovergesteld aan de spitsrichting gaan reizen. Het bouwen in binnendijkse of zeer laag gelegen gebieden die dus gevoelig zijn voor grote wateroverlast moet worden vermeden.

Door middel van het voorgestelde evenwichtige beleid kan zowel worden voorzien aan de vraag naar ruimte in Nederland als aan de behoefte van een leefbaar en mooi land. Perspectief zou zich dan ook verheugen als politici en bestuurders zich toegewijd en standvastig zouden inzetten voor het realiseren van de visie.

8. Literatuur

Althuis, W., P. van Rijssen, M. Vonk (2001). "Scripta Natuur & Milieu. Hart voor groen". Amersfoort: Perspectief, ChristenUnie-jongeren.

Bleumink, P. H. M en M. van Beveren (2000). "Spill-over effecten main-portprojecten. Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur (cluster A, deelstudie A3)". Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Economische Zaken.

Boersma, W. T. en R. Kuiper (2006). "Verrommeling in beeld. Kaartbeelden van storende elementen in het Nederlandse landschap". Bilthoven: Milieu- en Natuurplanbureau.

Cammen, H. van der en L. de Klerk (2006). "Ruimtelijke ordening: van Grachtengordel tot Vinex-wijk". Utrecht: Uitgeverij het Spectrum (2de druk, 1e druk 2003).

CDA (2006). "Vertrouwen in Nederland. Vertrouwen in elkaar. Verkiezingsprogramma 2006-2011". Den Haag: CDA.

ChristenUnie (2006). "Duurzaam voor elkaar. Verkiezingsprogramma ChristenUnie 2006-2010". Amersfoort: ChristenUnie.

"Coalitieakkoord tussen de Tweede Kamerfracties van CDA, PvdA en ChristenUnie" (2007).

Dijst, M en B. van Wee; red. (2002). "Verkeer en vervoer in hoofdlijnen". Bussum: Coutinho.

Eco, U. (2006). "De geschiedenis van de schoonheid". Amsterdam: Bert Bakker (2de druk, 1e druk 2005).

Eijpe, A. A. H. (2002) "Ontsnippering van het gooi, de Eemlanden en de randmeren".

Etzioni, A. (2005). "De nieuwe gulden regel". Kampen: Uitgeverij Ten Have (oorspronkelijk Engels: The new golden rule, New York 1996).

H&S adviseurs (2005). "Vitaal platteland, vitale kleine kernen. Evaluatie in het kader van de Nota Ruimte". Echt: H&S Adviseurs.

Janssens, R., B. Schoon en B. J. Urban (2000). "Geleende Ruimte. Een christelijke visie op ruimtelijke ordening". Amersfoort: Mr. G. Groen van Prinsterer Stichting, Wetenschappelijk Instituut ChristenUnie.

Lehning, P. B. (2006). "Rawls". Rotterdam: Lemniscat (oorspronkelijk Engels: Cambridge, Massachusetts, USA 2006).

Lems, P. en P. Bouwma (2006). "Aan de slag met de waarden van water!". Hoofdstuk uit de nog te publiceren studie over Meervoudig en Intensief Ruimtegebruik.

Loo, M. van der en M. Vaessen. "Manuel Castells and the network society". Internet, zie <http://www.ru.nl/socgeo/html/files/geoapp/Werkstukken/Castells.pdf>.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006). "Kwantitatieve Risicoanalyse Structuurvisie Zuiderzeelijn". Den Haag: Projectorganisatie Zuiderzeelijn.

Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (2006). "Nota Ruimte, Ruimte voor ontwikkeling. Samenvatting". Den Haag: Ministerie van Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Milieu.

Natuurmonumenten (2006). "Als je van Nederland houdt, Natuuragenda voor een duurzame welvaart". 's-Graveland: Vereniging Natuurmonumenten.

Napel, H.-M. ten (2006). "The concept of multicultural democracy: A preliminary christian- philosophical appraisal". In: Philosophia Reformata, nr. 71, p. 145-153.

Peperstraten, F. van (2005). "Samenleving ter discussie : een inleiding in de sociale filosofie". Bussum: Coutinho (4de herziene druk, 1e druk 1991).

PvdA (2006). "Samen sterker. Werken aan ene beter Nederland. Programma Kamerverkiezingen 2006". Amsterdam: PvdA.

Quigley, J. M. (1998). "Urban Diversity and Economic Growth". Journal of Economic Perspectives, vol. 12, nr. 2. p. 127-138.

Rawls, J. (2003). "A theory of justice. Revised Edition". Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press (6de herziene druk, 1e druk 1971).

Ruimtelijk Planbureau (2006). "De Nieuwe Stad, Stedelijke centra als brandpunten van interactie". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2003). "De ongekende ruimte verkend. Hoofdstuk landbouw". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Economische netwerken in de regio". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Files en de ruimtelijke inrichting van Nederland". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Krimp en ruimte. Bevolkingsafname, ruimtelijke gevolgen en beleid". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Monitor Nota Ruimte. De opgave in beeld". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Vele steden maken nog geen randstad". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Verkenning van de ruimte 2006. Ruimtelijk beleid tussen overheid en markt". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Ruimtelijk Planbureau (2006). "Wegen naar economische groei". Rotterdam/Den Haag: NAI Uitgevers/ Ruimtelijk Planbureau.

Schilder, K. (1953). "Christus en Cultuur". Franeker: Wever (2de ongewijzigde druk).

Stellingwerff, J. (2006). "Geschiedenis van de reformatische wijsbegeerte". Stichting voor Reformatorische Wijsbegeerte.

Stichting Natuur en Milieu (2006). "Groen en compacte stad: hoe doe je dat?". Bunnik: Drukkerij Libertas.

Spruyt, B. J. (2005). "De toekomst van de stad". Zoetermeer: Uitgeverij Boekencentrum.

Verbrugge, A. (2000). "Tijd van onbehagen". Amsterdam: Uitgeverij SUN/Boom (6de druk, 1e druk 2004).

Visser, C. M. (2001). "Kort commentaar 2. Kiezen voor karakter. Reactie op de vijfde Nota Ruimtelijke Ordening". Amersfoort: Mr. G. Groen van Prinsterer Stichting, Wetenschappelijk Instituut ChristenUnie.

Woudenberg, R. van; red. (1996). "Kennis en werkelijkheid". Amsterdam: Buijten en Schipperheijn.



Uitgave van:

Werkgroep Ruimte en Mobiliteit van Perspectief:

Rick Becks, Stefan Dijkstra, Aldert van Eck, Jeroen Linderhof & Niels Kruithof (Politiek Commissaris Ruimte & Mobiliteit)

Met dank voor hun bijdrage aan:

Walter Brands, Anna Kruithof, Jan Visscher & Politieke Fractie Perspectief

Mei 2008