

Kamerleden van CDA, PvdA en Gro

In de verkiezingsprogramma's van de meeste politieke partijen is het hoofdstuk ruimtelijke ordening niet al te ruim bemeten. Toch hebben ruimtelijke thema's in de afgelopen regeerperiode een belangrijke rol gespeeld. Plannen voor de Betuwelijn, voor de uitbreiding van Schiphol en over de ligging van Zestienhoven zorgden voor landelijke beroering. De woningnood in de steden stijgt. Bovendien vereist deze tijd aandacht voor het milieu en milieuvriendelijke oplossingen.

Waar leggen de politieke partijen hun prioriteiten en hoe verschillen ze onderling? Welke offers zijn ze bereid te maken voor het milieu? Hoever moet de bemoeienis van de Kamer gaan en wat kan overgelaten worden aan lagere overheden?

AGORA keek terug op de afgelopen vier jaar, bladerde door de verkiezingsprogramma's en sprak met de Tweede Kamerleden Jan van Noord (CDA), Rob van Gijssel (PvdA) en Peter Lankhorst (GroenLinks) over de invulling van het ruimtelijk beleid na mei 1994.

PETER GRAMBERG EN LIA DE LANGE*

De voorgestelde aanleg van de Betuwelijn heeft in Midden-Nederland voor veel onrust gezorgd. CDA, PvdA en GroenLinks zijn eensgezind in hun opvatting dat de Betuwelijn nodig is. Hoe deze goederenlijn tussen Rotterdam en Duitsland moet worden aangelegd, is echter onderwerp van stevige discussie. Het CDA stemt in met de huidige plannen, waarbij de lijn alleen bij Zevenaar en Barendrecht wordt ondertunneld. Van Noord: "Totale ondertunneling is veel te duur en bovendien niet nodig, omdat is aangetoond dat de overlast langs grote delen van het traject acceptabel is." GroenLinks is in principe voorstander van het aanleggen van goederenlijnen. Lankhorst: "Dergelijke verbindingen zijn nodig als je kiest voor een verschuiving van weg naar rail en water. We vinden daarom dat er meer van dit soort lijnen aangelegd zouden moeten worden". Dat GroenLinks uiteindelijk toch tegen het huidige voorstel heeft gestemd, hangt samen met het feit dat het tracé grotendeels bovengronds loopt en het landschap daardoor volgens GroenLinks teveel wordt aangetast. Lankhorst: "Zo'n lijn zou anders moeten worden aangelegd dan vijftig of honderd jaar geleden. We stoppen er nu als gemeenschap veel geld in, want rendabel exploiteren is niet mogelijk en de gedeeltelijke private samenwerking gaat niet door. Wanneer je als over-

heid investeert, ga dan een paar stappen verder en zorg voor een eigentijdse oplossing. Over de meerkosten zijn we het nooit helemaal eens geworden: het afwisselend bovengronds en ondergronds aanleggen brengt ook meerkosten met zich mee." Als het aan de PvdA ligt wordt de vier miljard extra die nodig zou zijn voor ondergrondse aanleg, anders besteed. Van Gijssel: "Het is de vraag of je die extra investering wil. De Betuwelijn loopt al kante boord gezien de verhouding economisch rendement versus financiële inspanning en milieubelasting. Dankzij amendementen van het CDA en de PvdA is voor dit project een miljard meer uitgetrokken dan aanvankelijk was begroot. Zou je hiervoor nog meer willen, dan kun je je afvragen of dat geld niet beter gebruikt kan worden om bijvoorbeeld het openbaar vervoer in de grote steden te verbeteren of een baan op Schiphol te verplaatsen om de geluidsoverlast te verminderen. De dertien miljard, die een volledig ondertunnelde Betuwelijn kost, is het budget dat in het Structuurschema Verkeer en Vervoer is begroot voor de gehele uitbreiding van de spoorwegen. Rail 21 zou je voor dat bedrag twee keer kunnen aanleggen."

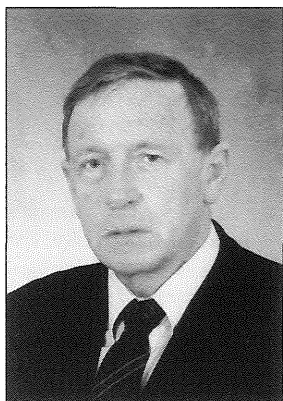
ZESTIENHOVEN

Komen de meningen over de Betuwelijn nog enigszins overeen, over de verplaatsing dan wel groei van de vliegvelden Zestienhoven en

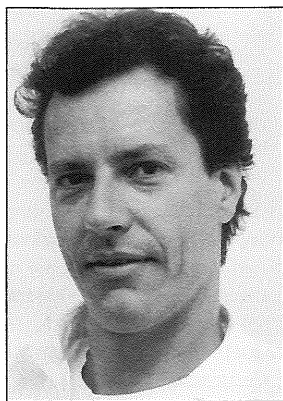


Foto: Ronald Klip

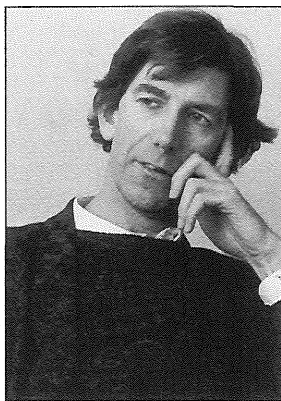
Links over ruimtelijke ontwikkelingen



Jan van Noord (CDA)



Rob van Gijzel (PvdA).
Bron: Afd. Voorlichting PvdA.



Peter Lankhorst (GroenLinks)
Foto: Angelo Goedemondt

Schiphol huldigen de partijen uiteenlopende standpunten.

De discussie of het vliegveld Zestienhoven uitgebreid en verplaatst of gesloten moet worden, is hoog opgelaaid. In het verkiezingsprogramma van het CDA wordt geen aandacht besteed aan dit regionale vliegveld. Hiervoor zijn volgens Van Noord redenen die samenhangen met de eventuele aanleg van de HogeSnelheidsLijn (HSL) en de toekomstige bouwlocaties bij Rotterdam. "Indertijd is bij de behandeling van de Vinex gezegd: laat dit onderwerp voorlopig maar liggen en dan zien we op een later moment wel waar die punten elkaar ontmoeten. De tracé-keuze voor de HSL is bepalend voor de andere twee punten. Er moet snel een keuze gemaakt worden, omdat met name de ontwikkeling van de bouwlocaties niet lang meer kan worden uitgesteld". Het CDA vindt dat de mening van de provincie en de gemeente Rotterdam van doorslaggevend belang moet zijn bij de uiteindelijke beslissing over Zestienhoven. "Als de gemeenteraad zegt dat ze het niet wil, dan komt het vliegveld er niet." Van Noord vraagt zich echter af of een groot vliegveld Zestienhoven zinvol is als de HSL doorgetrokken wordt naar Schiphol.

Lankhorst en Van Gijzel hebben reeds stelling genomen tegen een eigen vliegveld voor Rotterdam. Lankhorst: "Schiphol is het vliegveld van de Randstad, overal op de wereld is dat een normale afstand tussen vliegveld en stad". De verbinding tussen Schiphol en Rotterdam kan volgens hem verbeterd worden door een HSL, die het bestaande tracé zou moeten volgen. "De HSL krijgt zo langzaam-aan iets magisch. Je zou al heel wat kunnen bereiken met verbetering van de bestaande lij-

nen." Ook Van Gijzel ziet geen reden om het vliegveld Zestienhoven te handhaven en uit te breiden. "Als ik minister Maij-Weggen moet geloven, is Zestienhoven een regionale luchthaven met nationale allure en een internationale betekenis. In feite stelt het vliegveld niets voor."

SCHIPHOL

Het kabinet heeft gekozen voor Schiphol als 'mainport'. Uitgangspunt daarbij is, dat het aantal passagiers in 2005 is gegroeid van 15 miljoen tot 45 miljoen, onder voorwaarde dat niet meer dan 10.000 huishoudens rond de luchthaven grote hinder ondervinden.

GroenLinks is tegenstander van de huidige plannen voor groei van de luchthaven. Lankhorst: "Het zou onzin zijn om te zeggen dat Schiphol afgebroken moet worden, maar het uitbreidingsplan is een regelrechte ramp voor het milieu en het woon- en leefklimaat in de Amsterdamse regio. Het vliegen zou veel duurder moeten worden en dan niet twee keer zo duur, maar wel vijf tot tien maal duurder. Als je met de trein naar Barcelona gaat is dat duurder dan met het vliegtuig; dat is waanzinnig. Mensen zouden een veel zwaardere afweging moeten maken tussen het vliegtuig en de trein. Dat geldt ook voor goederenstromen. Het aantal vliegbewegingen dat Schiphol nu heeft zou als maximum gesteld moeten worden en gereserveerd voor intercontinentale vluchten".

GroenLinks staat in haar bedenkingen tegen de groei van het vliegverkeer niet alleen. De PvdA heeft bij de minister aangedrongen op een nota over deze materie. Van Gijzel: "Het energieverbruik bij vliegen is enorm. Bij een retourtje Kreta is het energieverbruik gelijk aan

het normale energiegebruik van een persoon in een jaar". Van Gijzel constateert echter ook autonome ontwikkelingen in de luchtvaart die de milieu-effecten kunnen verlichten. Intercontinentale verbindingen vinden immers steeds meer plaats tussen hoofdvliegvelden. Die 'hub-functie' zou ook voor Schiphol kunnen gelden. "Continental zou dan de HSL voor verder vervoer moeten zorgen".

Volgens Van Gijzel vormt de toename van de aan- en afvoer van passagiers het grootste probleem van de groei van Schiphol: "Bij een groei van het aantal passagiers van 15 naar 45 miljoen verdrievoudigt ook de verkeersstroom naar en van het vliegveld. In het Plan van Aanpak voor Schiphol staat dat de modal-split (verhouding auto/openbaar vervoer; red.) moet verschuiven van 80/20 naar 60/40. Bovendien bepaalt het Structuurschema Verkeer en Vervoer dat het autoverkeer met maximaal vijftien procent mag toenemen. Wil je dat streven halen bij een verdrievoudiging van het aantal passagiers, dan zouden de bewegingen per openbaar vervoer moeten vertienvoudigen. Met de huidige plannen voor verdubbeling van het openbaar vervoer halen we dat nooit. Er is veel te weinig aandacht voor de beperking van de automobilititeit van en naar Schiphol. Wat mij betreft ligt daar de grens aan de groei en de grens aan de milieu-acceptatie".

Het CDA juicht een uitbreiding van Schiphol toe, omdat het één van de belangrijkste werkgelegenheidscentra van Nederland is. Ook voor de ontwikkeling van Rotterdam is de uitbreiding van Schiphol noodzakelijk. Van Noord: "Groei van het vliegverkeer vinden wij een goede zaak, maar deze groei zal wel verantwoord opgevangen moeten worden, dat wil zeggen met een goede Milieu-Effectrapportage. Meer vliegbewegingen levert extra activiteiten en dus werk op. Daarbij denken wij vooral aan het zakenverkeer en het vrachtverkeer, maar ook toerisme is voor ons land van groot belang."

WONINGBOUW

In de Vinex is het bouwen dichtbij de grotere steden een belangrijk uitgangspunt, dat vrijwel kamerbreed wordt onderschreven. De drie kamerleden achten de cijfers omtrent de woningbehoefte reëel en zijn eensgezind van mening dat het Groene Hart gespaard moet worden. Men verschilt echter van mening over de mate van rijksoverheidsbemoeienis bij de invulling van de woningbouw. Van Noord: "We zijn gelukkig af van de echte hoogbouw.



'Stedelijk' bouwen als ruimtebesparing. Foto: Birgitt Truijens

Drie à vier bouwlagen is acceptabel, we moeten niet meer naar van die vogelkooien toe. De dichtheid van de bebouwing op een nieuwbouwlocatie wordt bepaald door de architecten en de gemeenten, daar is geen landelijk beleid voor. Je kunt de locaties wel enigszins sturen, door bijvoorbeeld geen goedkeuring te verlenen aan locaties die onvoldoende op het openbaar vervoer zijn aangesloten." Van Gijssel bepleit hogere woningdichtheden dan in de huidige doorsnee Nederlandse nieuwbouwwijk, maar wijst op het 'na-ijl effect' van nieuw ruimtelijk-ordeningsbeleid; uitvoering van het beleid loopt altijd enkele jaren achter op het bedenken ervan. GroenLinks tenslotte zou in de woningbouwdiscussie het liefst een actieve bemoeienis van de rijksoverheid zien, ook over de wijze waarop gebouwd gaat worden. Lankhorst: "Ik ben voorstander van hogere dichtheden dan nu het geval is en ik vind ook dat de overheid daar meer greep op moet hebben. Nu is vaak het argument, dat in de marktsector aangeboden moet worden waar vraag naar is; laagbouw met een tuin voor en een tuin achter. Als we daarmee doorgaan, staat straks het land vol met dat soort wijken en blijft er buitengewoon weinig over. Ik ben meer voor drie, vier hoog stapelen in hogere

dichtheden en meer stedelijk. Wanneer je bij de stad in dezelfde dichtheid gaat bouwen als in de buitengebieden, kun je beter meteen in de buitengebieden gaan bouwen. Kies je voor stedelijk bouwen, dan moet je ook *stedelijk* bouwen".

DE BURGER

In Nederland zijn de inspraakmogelijkheden op het gebied van de ruimtelijke ordening goed geregeld. De complexiteit van de onderwerpen maakt het voor burgers echter vaak moeilijk adequaat te reageren op voornemens van het bestuur. Zo is de inspraak over Schiphol in volle gang, maar zal bij menigeen de moed in de schoenen zinken bij de wetenschap dat zo langzaam twintig kilo aan rapporten over deze materie is verschenen. Klinkt de stem van de burger nog door bij deze 'overkill' aan informatie?

Van Noord meent dat de inspraakmogelijkheden in Nederland de invloed van burgers waarborgen en wijst daarbij op de gang van zaken rond de Betuwelijn: "Burgers konden formele bezwaren indienen. Er is serieus onderzoek verricht naar de aangeboden alternatieven en, voor zover mogelijk, is aan de argumenten tegemoet gekomen"

Lankhorst en Van Gijssel zijn van mening dat de inspraak procedureel weliswaar goed geregeld is, maar dat het nogal eens ontbreekt aan luisterbaarheid en echte discussie, met name op het gebied van Verkeer en Waterstaat. Van Gijssel: "De manier van discussiëren van de huidige minister van Verkeer en Waterstaat leidt niet tot vergroting van het draagvlak. Ze kan met twee zinnen de vergroting van het draagvlak die in maanden is opgebouwd, teniet doen". Lankhorst doet er nog een schepje bovenop: "Er is een bestuurscultuur nodig, waarin je van mening kunt veranderen en dingen ter discussie durft te stellen. De huidige minister van Verkeer en Waterstaat is iemand die steeds maar aan het doordrukken is. Maij-Weggen is een voorbeeld van een macho-cultuur, waarin je je als burger suf kunt lullen, maar het helpt niet".

Hoewel het in de verkiezingsprogramma's vaak onder algemene termen bedekt blijft, lijkt met name op het gebied van grote infrastructurele werken genoeg aanleiding om de komende jaren in de Kamer en, afhankelijk van de samenstelling, binnen de regering, vuurwerk te verwachten. Een grote ommezwaai ten opzichte van het ingezette Vinex-beleid is onwaarschijnlijk, hoewel de meningen van de kamerleden van CDA, PvdA en GroenLinks variëren over de mate van sturing door de rijksoverheid; van een zeer actieve bemoeienis als het aan GroenLinks ligt, tot de benadering van het CDA, die meer aan de markt en aan lagere overheden overlaat.

* Redactie AGORA

VOLGEND NUMMER

Woningnood

Diverse nieuwjaarstoespraken wezen er begin dit jaar weer eens op, dat het een illusie is te denken dat de woningnood in Nederland tot het verleden behoort. In de Vierde Nota Extra werd de aanhoudende woningbehoefte reeds voorzien en werden woningbouwlocaties benoemd, die echter maar moeilijk van de grond blijken te komen. AGORA bespreekt in mei de woningnood in Nederland. Er wordt ingegaan op de vraag of de huidige woningnood een kwantitatief of veeleer een kwalitatief probleem is. Verder aandacht voor de problemen bij de realisering van de Vinex-woningbouwlocaties en de wijze waarop een Duitse deelstaat met haar woningnood omgaat.