

# De Kustlokatie, wenkend of wijkend perspectief?

**De mogelijkheid van de aanleg van een kustlokatie tussen Hoek van Holland en Scheveningen is 1995/1996 in een nieuwe fase gekomen. De doelstelling voor zo'n kustlokatie is hierbij geleidelijk duidelijker geworden. De aanvankelijke nadruk op woningbouw is naar de achtergrond verschoven. Voorop staat nu dat een kustlokatie een kwaliteitsimpuls voor de Zuidvleugel van de Randstad kan betekenen.**

FRANS DE NOOIJ\*

De Kustlokatie is meer dan alleen een nieuw woongebied voor mogelijk 40.000 woningen. Door de integrale ontwikkeling biedt de Kustlokatie in letterlijke en figuurlijke zin ruimte aan de Randstad. Juist daarin en in de uniciteit ligt ook de kans op economische meerwaarde. De Stuurgroep Kustlokatie heeft op verzoek van de ministers De Boer en Jorritsma eind 1994 aan het stedenbouwkundig bureau Kuiper Compagnons in samenwerking met DHV-Milieu en Infrastructuur opdracht gegeven om een haalbaarheidsstudie te verrichten. Er is een ontwerp gemaakt dat afwijkt van vroegere ontwerpen, die allemaal aan de kust waren 'vastgebouwd'. Tussen de lokatie en de bestaande kust is namelijk een half-open binnenmeer gecreëerd. Daarmee blijft de oude kustlijn in stand, naast de nieuwe die drie kilometer verderop ligt. De ontwerpers hebben de ruimte op creatieve wijze ingericht voor onder meer een aantal woonkernen met groengebieden, plekken voor recreatie en toerisme en zones voor *agri-business*.

## RENDABEL

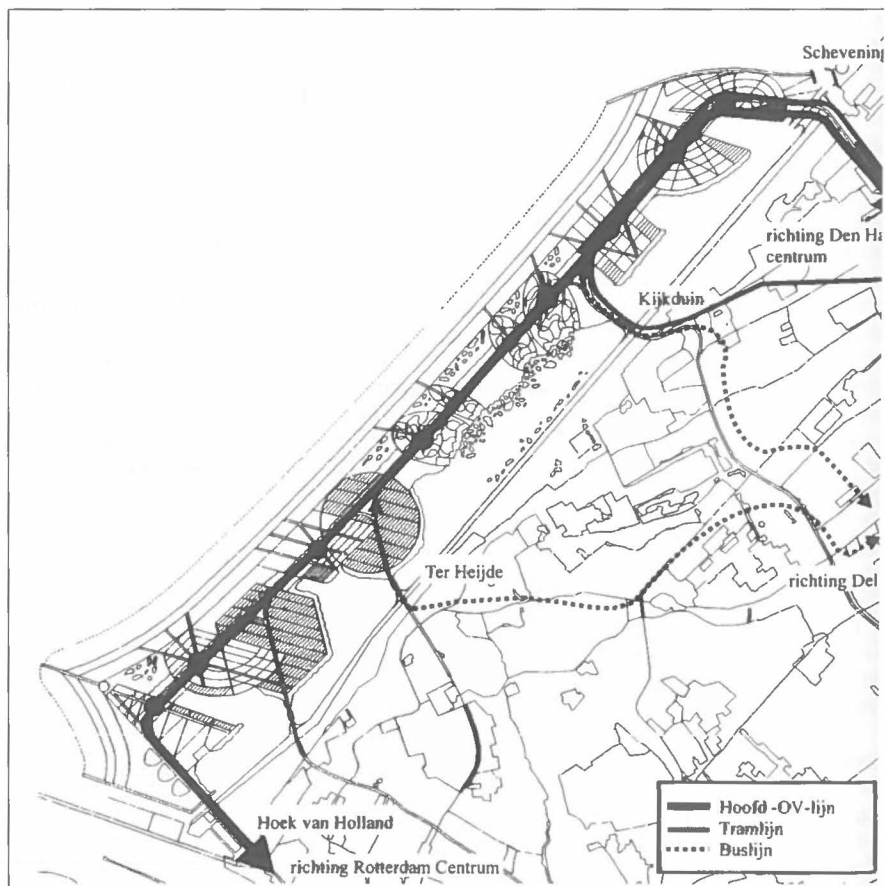
Het ontwerp uit de haalbaarheidsstudie mag niet worden beschouwd als de enige mogelijke of wenselijke invulling van de Kustlokatie.

Het is een intensieve stedenbouwkundige exercitie geweest die de discussie over deze lokatie op een hoger plan heeft gebracht. De manier waarop de studie is uitgevoerd heeft het ook mogelijk gemaakt daadwerkelijk te 'rekenen' aan de financiële aspecten van de aanleg en invulling van de Kustlokatie. De Kustlokatie is ook in financieel opzicht haalbaar gebleken. De totale investering voor de aanleg en inrichting van de kustlokatie bedraagt vijftien tot twintig miljard gulden. De aanlegkosten (zeewering/dammen, land maken, hoofd-infrastructuur op de Kustlokatie zelf, onderhoud en waterhuishouding, inrichtingskosten en planontwikkeling) bedragen daarvan 'slechts' circa 3,3 miljard gulden. De directe opbrengsten uit grondexploitatie zijn geraamd op circa 1,7 miljard gulden. Hierbij is rekening gehouden met de in de Randstad gebruikelijke

marktprijzen voor bouwkvavels. Geconcludeerd kan worden dat nog 1,6 miljard gulden aan waarde gecreëerd moet worden om een neutrale exploitatie te bewerkstelligen. Indien rekening wordt gehouden met reëel te achten aanvullende opbrengsten, kan worden vastgesteld dat nog een tekort van circa 0,75 miljard gulden resteert. Hieruit blijkt dat we praten over een in principe rendabel maken investering. Een totaal ander soort project dan de Maasvlakte of de HSL, waarvoor voorhand vele miljarden aan belasting-geld moeten worden gepompt.

## VOORWAARDEN

Duidelijk is dat zowel ontwerp, aanleg, inrichting en relatie met het bestaande land van de kustlokatie nog diepgaande studie en m



De kustlokatie tussen Scheveningen en Hoek van Holla

ningsvorming vereisen. Aanleg van een kustlokatie is een dermate ingrijpende operatie dat een breed maatschappelijk draagvlak nodig is. Deskundigen bevestigen de maakbaarheid van de Kustlokatie, zij het dat een aantal aspecten nadere studie behoeven. Dit betreft onder meer de volgende kernpunten:

-De Kustlokatie moet een topmilieu voor wonen en werken worden voor zoveel mogelijk geleidingen uit de samenleving. Het project moet dan ook niet zozeer worden gezien als een oplossing voor problemen op het oude land, maar allereerst als een uitdaging. De meerwaarde ten opzichte van andere lokaties in de Randstad moet verder worden ingevuld, bijvoorbeeld door de vestiging van bijzondere activiteiten, zoals een wereldtentoonstelling. In een recente studie over de mogelijke economische betekenis van een Kustlokatie adviseert Buck Consultants verder te denken in de richting van (een combinatie van) *Leisure Zone* en *Brain Coast* als kansrijke opties.

-De samenhang met de omgeving moet worden versterkt. Dit betreft zowel de inpassing van de kustlokatie in de bestaande structuur van de Zuidvleugel (*overall*-ontwerp, infrastructuur, natuur en landschap) als de relatie met andere grote projecten in de kustzone, zoals de Maasvlakte-II.

-De effectieve bereikbaarheid vanuit de Randstad is nog onvoldoende verzekerd. De daarmee samenhangende kosten voor de infrastructuur (met name op het 'oude' land) mogen niet worden onderschat.

-De kustlokatie moet meer aaneengesloten natuur bevatten. De (water)kwaliteit van het binnenmeer is een punt van zorg. Het geheel moet worden gezien als een zeer bijzondere ontwerp-opgave. Er is de mogelijkheid van bijzondere technieken voor vervoer en energie. Niet alleen ontwerpen met de ruimte, maar ook met de tijd is deel van de opgave. Mondiaal bestaat grote belangstelling voor ontwikkelingen in de kustzone. Een eigen 'visitekaartje' ontbreekt echter nog om Nederlandse kennis en kunde te etaleren. Er is behoefte aan goede integrale plannen, daarvoor is veel geld beschikbaar.

De haalbaarheid vormt een onderdeel van een beslissingsprocedure met twee kernpunten: 'Kunnen we het' en 'willen we het'. De eerste vraag is op basis van het onderzoek van de Stuurgroep te beantwoorden: we kunnen het. Het is mogelijk voldoende land bouwrijp te maken. De bereikbaarheid van de lokatie vanuit de regio kan worden gegarandeerd door middel van openbaar vervoer en wegverbindingen.

De tweede vraag, 'willen we het', is veel fundamenteeler. Het onderwerp kustlokatie is nu zover uitgewerkt dat plaatsing op de politieke agenda verantwoord is. Centraal staat de vraag: wat voegt de kustlokatie in kwalitatieve zin aan Nederland toe? Het debat over de wenselijkheid van de kustlokatie kan beginnen. Hiervoor is een traject uitgezet, dat overigens heel erg in de schaduw staat van de de-

batten over Schiphol en de Maasvlakte, die een veel hogere politiek urgentie hebben.

## STANDPUNTEN

Inmiddels hebben overheden en particulieren hun (voorlopige) mening over de plannen kenbaar gemaakt.

In de visie van de regio is de Kustlokatie maakbaar en betaalbaar. Wel is een projectorganisatie nodig voor verdere studies die omstreeks de eeuwwisseling tot definitief 'ja' of 'nee' van een volgend kabinet leiden. De Ministeries LNV en Verkeer en Waterstaat dienen onderzoek uit te voeren naar het totale kustgebied van Voordelta tot IJmuiden, met name naar de mogelijkheden van de dynamische kustlijn en naar de gevolgen van de uitbrei-

Grote projecten hebben een lange rijpingstijd nodig. In Nederland is 25 tot 50 jaar een normale tijdsperiode om van initiatief naar uitvoering te komen. Dat geldt ook voor de Kustlokatie tussen Scheveningen en Hoek van Holland. Daar is men 'pas' twintig jaar bezig met ontwerpen en overleggen: 1977 Nieuwduinen. 1978 Beleidsnota Kustlokaties. 1980 Integraal Kustbeleid via Bouwen met de Natuur. 1983 Onderzoek naar de mogelijkheid van kustuitbreiding. 1987 Onderzoek naar de eventuele kustuitbreiding. 1993 Nieuw-Holland: kwaliteit in een nieuwe kustlokatie. 1995 Haalbaarheidsstudie Kustlokatie.

ding van de Maasvlakte voor de kustmorfologie. Inmiddels lijkt het eerste enthousiasme weggeëbd, want in recente nota's over de toekomst van Den Haag, het Westland en Rotterdam wordt het bouwen in zee niet als mogelijkheid genoemd.

Naar de mening van het Rijk is een eventuele kustlokatie niet nodig voor 2010. Voors en tegens moeten nu grondig in kaart worden gebracht, inclusief bedrijfseconomische rentabiliteit ten behoeve van bepaling nut en noodzaak. De Kustlokatie is daartoe onderdeel van de studie over het uitwerkingsgebied Den Haag-Rotterdam, waartoe inmiddels opdracht is gegeven aan de provincie. Naar verwachting zal uit het 2030 debat meer zicht moeten komen over de gewenste ontwikkeling van de Zuidvleugel van de Randstad en de mogelijke betekenis van een kustlokatie daarvoor.

Nu de studie de haalbaarheid van een kustlokatie zichtbaar heeft gemaakt stijgt ook de weerstand in de samenleving. Die zit in de hoek van de natuurbescherming, maar ook en waarschijnlijk sterker bij de inwoners van Den Haag. De 'vondst' van het binnenmeer en de vele hectaren duinmilieu op de lokatie hebben als 'verleiding' naar het publiek kennelijk niet gewerkt terwijl er in vakkringen veel waarde-

ring voor was. *Duinbehoud* en andere milieuorganisaties bekritisieren de plannen vooral inhoudelijk: Tal van kostenposten zijn nog niet meegenomen; er is geen behoefte aan nieuwe dure tuinbouwgrond; een grote dure locatie sluit niet aan op de behoeften van een vergrijzende bevolking. Men stelt voor de Kustlokatie af te voeren van de politieke agenda.

Ook veel burgers willen geen kustlokatie: 38.000 handtekeningen tegen de locatie zijn in korte tijd opgehaald. Argumenten: Behoud kwaliteiten van strand, zee en duin; behoud van stilte, ruimte en schone lucht; vrij zicht op horizon en zee; geen hinder van verkeer in de duinen; geen schaars natuurgebied in stedelijke omgeving opofferen aan woningen en wegen. Conclusie: de huidige kustlijn heeft emotionele waarde. Een boodschap die goed tot de regionale en de lokale politiek is doorgedrongen.

## VERVOLGTRAJECT

Bouwen in zee blijkt een goudmijn aan ideeën bij stedenbouwkundigen, architecten en kustmorfologen op te leveren. Talrijk zijn de schetsen en suggesties die de laatste drie jaar zijn gepresenteerd. Velen zijn gefascineerd door het idee, niet in het minst de beleggers, waar de behoefte en de mogelijkheden groot zijn om deel te nemen in projecten die Nederland mondiaal profileren. Aan de andere kant worden ook de maatschappelijke weerstanden en diensengevolge de politieke aarzelingen groter nu de haalbaarheidsstudie de realisatie-mogelijkheid heeft aangetoond. Alleen verder werken aan het project zelf zal derhalve nooit zorgen voor voldoende maatschappelijk draagvlak. Dit draagvlak zal moeten worden getest in een debat over kansen en bedreigingen, dat onderdeel moet uitmaken van het grotere beraad over de toekomst van de Randstad dat weer een bijdrage is aan de rond 2000 op te stellen Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening, die niet voor niets Nota over de Leefomgeving gaat heten.

Het denken over het project Kustlokatie zelf zal zich vooral moeten richten op het aanhaken bij de mogelijkheden die er kustmorfologisch lijken te ontstaan bij uitbreiding van de Maasvlakte. Het ligt voor de hand dan vooral te denken aan het verleggen van de kustlijn tussen Hoek van Holland en Monster. Daar lijken goede mogelijkheden voor een *Leisure Zone* als onderdeel van de gewenste verbreding van de economie van Rotterdam en van het Westland. Ook het creëren van een echte dynamische duinenkust voor het Westland is een aanlokkelijk perspectief. Een model waar juist niet bij Den Haag maar bij de Hoek het zwaartepunt wordt gezocht is dan ook zeker het uitwerken waard. Blijft over de vraag waar impulsen en ruimte voor den Haag en het Westland in de verdere toekomst gezocht moeten worden, want daar leek het oorspronkelijk allemaal om begonnen.

\*Frans de Nooij is hoofd Planologisch Strategische Verkenningen bij de provincie Zuid-Holland en tevens secretaris van de Stuurgroep Kustlokatie.