



# Hoezo 'stad Nederland'?

MARCO BONTJE\*

**In de recente discussies over de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland wordt regelmatig gepleit voor een 'schaalsprong': Nederland is geen land meer, maar een stad, en moet in Europees perspectief gepland worden. De vraag is of dit grootschalige denken nog wel aansluit bij de dagelijkse leefomgeving van de gemiddelde Nederlander.**

In het oktobernummer van AGORA kreeg het ongeremde grootschalige denken alle ruimte. In het themadeel over de provincie Zeeland troffen we de commissaris der koningin aan, die Zeeland het liefst in Noordwest-Europees perspectief wenst te zien. Ook Arjen Drijgers denkt Europees en ziet voor Zeeland een rol als 'blauw hart' tussen de Randstad, Vlaamse Ruit en Brabantse stedenrij weggelegd. Aan het andere uiteinde van Nederland ligt het Noorden, dat door Alan Hoekstra aangeprezen wordt als 'nieuwe buitenwijk van de Randstad'. 'Nederland is geen dichtbevolkt land, maar een dunbevolkte stad', beweert de auteur. En dit terwijl zelfs de Randstad als functioneel-ruimtelijke eenheid nog altijd niet bestaat.

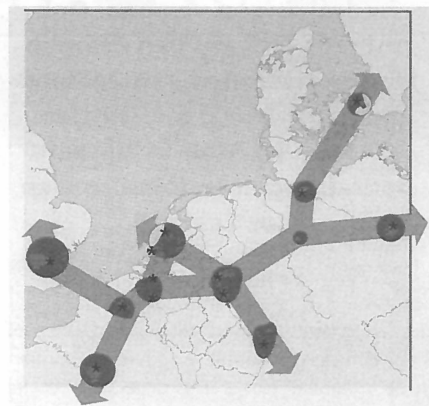
## EUROPEES?

In de recent gepubliceerde Ruimtelijke Verkenningen doet de Rijksplanologische Dienst (RPD) vrolijk in de schaalvergrotingstrend mee. Degegen die dit boekwerk bestelden in de hoop iets wijzer te worden over de toekomstige inrichting van Nederland werden onaangenaam verast. De gehele Ruimtelijke Verkenningen 1999 staan in het teken van de Europese ruimtelijke ordening. Terwijl de Vijfde Nota voor de deur staat wordt er met geen woord gerept over wat we nu eigenlijk met de ruimte binnen de Nederlandse landsgrenzen aanmoeten. Nederland blijkt inmiddels, als we de RPD mogen geloven, deel uit te maken van een 'Europees stedelijke delta', die op haar beurt deel is van een 'Europees stedelijk netwerk' en zelfs van een 'Europees netwerkstaat'. Uiteraard houden ruimtelijke ordeningsproblemen niet bij de landsgrenzen op en is het erg nuttig op Europees niveau te plannen, maar om hierbij gemakshalve maar het eigen land links te laten liggen of op te laten gaan in het land Europa gaat toch wel ver.

Het dagelijks leven van de gemiddelde Nederlander speelt zich op een heel wat beperkter ruimtelijke schaal af. Men gaat van woning naar werk en weer terug en legt hierbij doorgaans niet veel meer dan enkele tientallen kilometers af. Verder wordt er gewinkeld, naar school gegaan en van allerlei andere voorzieningen gebruik gemaakt. Bij deze verplaatsingen wordt vaak zelfs de gemeentegrens niet overschreden, behalve wellicht bij wat uitgebreidere uitstapjes in het weekend.

## SPANNENDER

Het jaarlijkse Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS geeft een aardige illustratie van de werkelijke ontwikkelingen van de mobiliteit en de actieradius van Nederlanders. Hierin blijkt het afgelopen decennium verrassend wei-



Ontwikkeling coördinators? Bron: VROM

nig veranderd te zijn. Volgens het OVG werd in 1987 bij zestig procent van alle verplaatsingen een afstand van minder dan vijf kilometer afgelegd. In 1997 was dit percentage nog steeds zestig procent. In 1997 overbrugde de OVG-steekproef (die representatief is voor de Nederlandse bevolking) slechts bij vijf procent van al hun verplaatsingen een afstand van meer dan vijftig kilometer. Er is weinig reden om aan te nemen dat deze cijfers anno 1999 spectaculair anders zullen zijn. Bovendien zijn de meest voorkomende verplaatsingen nog altijd die tussen buurgemeenten en tussen de grote steden en hun voormalige groeikernen. De twee meest voorkomende verplaatsingen in het OVG van 1997 waren Amsterdam-Amstelveen en Rotterdam-Capelle aan den IJssel vice versa. Ook al geen indicatie van het

ontstaan van een stad Nederland.

Natuurlijk is het voor een planner heel wat spannender en uitdagender om 'de stad Nederland' als onderdeel van de 'Noordwest-Europese metropolitane regio' te plannen, dan een nieuwe uitbreidingswijk van een willekeurige middelgrote stad. De echt urgente ruimtelijke inrichtingsproblemen spelen zich echter af binnen regio's van een veel bescheidener omvang. De ondanks een spervuur van Haagse maatregelen alsnog langer wordende files rond Amsterdam, Utrecht, Den Haag en Rotterdam bijvoorbeeld, en de overvolle treinen naar diezelfde steden die in de ochtendspits ook al geen aantrekkelijk alternatief bieden. Of een VINEX-wijk (Saendelft) die veel te dicht tegen een fabrieksterrein aangepland wordt, en vervolgens weer half afgebroken kan worden, waardoor honderden huurders en kopers hun nieuwe woning kunnen vergeten. En wat te denken van de vele vierkante kilometers agrarische grond die de komende jaren braak komen te liggen als de drastische regeringsplannen ter inkrimping van de veestapel doorgaan?

Het is te hopen dat de planners in Den Haag bij het opstellen van de Vijfde Nota in al hun ijver om Europees te denken, de lokale en regionale inrichtingsproblemen niet te veel over het hoofd zullen zien. Alan Hoekstra signaleerde in de vorige AGORA de vrees dat het de ruimtelijke ordening niet gaat lukken om de maatschappelijke realiteit bij te houden. Het omgekeerde dreigt echter te gebeuren: de ruimtelijke ordening holt nu de maatschappelijke realiteit voorbij. In plaats van een verdere schaalvergroting in de discussie over de toekomstige inrichting van Nederland, is het misschien weer eens tijd voor schaalverkleining.

\* Redactie AGORA