

Björn Hondelink (2000) Creëert een Rondje Randstad ruimte? Een onderzoek naar de ruimtelijke consequenties van hoogwaardig metropolaan openbaar vervoer in de Randstad. Universiteit van Amsterdam.

Om op de wereldkaart een plaats te bemachtigen moet de Randstad één metropool worden, en de vereiste massa krijg je alleen als de reistijden tussen de steden dramatisch korter worden. De Randstad, of beter gezegd de Deltametropool, heeft een 'circle line' nodig, en wel een supersnelle. Deze in de laatste tijd van verschillende kanten luidende kreet vormt de aanleiding voor de scriptie van Björn Hondelink, geschreven tijdens een stage bij de Rijksplanologische dienst (RPD). Op systematische wijze heeft hij beoordeeld hoe en welk openbaar vervoersysteem de beste potenties heeft om bij te dragen aan de eenheid van de Randstad en daarmee aan de vorming van de Deltametropool. De fundamentele keuze is tussen verbetering van de prestaties op het bestaande spoorwegennet en de realisatie van een geheel nieuw systeem: een zwevende trein, wat ook als 'Rondje Randstad' bekend staat. Het is het laatste geworden. Door de unieke combinatie van snelheid en haltedichtheid, maar ook door de net zo unieke ruimtelijke ontwikkelingspotenties en vooruitstrevende uitstraling. Na de keuze is uitgebreid gekeken naar de ruimtelijke consequenties: als zo een vervoersysteem er komt, waar zal dan wat gebouwd worden?

De conclusie is dat 'Rondje Randstad' potenties biedt, maar dat er toch ook reële bezwaren zijn. De zweefreïn brengt de steden dicht bij elkaar, maar ondermijnt ook de positie van bestaande centra en verbindingen, en bevordert bebouwing van de open ruimte. Het zal Björn Hondelink verheugen dat de randstedelijke overheden recent tot dezelfde, voor hem enigszins tegenvallende, conclusies zijn gekomen. Of toch niet?

Misschien juist niet. Een traject van enthousiasme naar sceptis, hoe gezond dan ook, is niet iets wat hem tevreden kan stellen. Zo is er nog een epiloog bijgekomen, met de veelzeggende titel 'hoe het ook kan!'. Los van de beperkingen van wetenschappelijk deugdelijkheid en beleidsconsistentie geeft hij daar ruimte aan zijn visionaire helft. Ik citeer: 'Rondje Randstad moet aangelegd worden, in combinatie met de auto, stadsgewestelijk openbaar vervoer, bestaand spoor én de HSL (...) Rond de haltes moeten nieuwe centra verrijzen (...) Binnensteden kunnen zich beter richten waarop zij sterk zijn: sfeer en gezelligheid. (...) Het Groene Hart wordt dan een echt 'central park' (...) Hierdoor kan de Deltametropool zich spiegelen aan de andere metropolen in Europa.'

Ik neem aan dat desondanks (of juist dankzij?) de dwarse epiloog, het onderzoek bij collega's van de RPD indruk heeft gemaakt: Björn Hondelink is daar inmiddels in vaste dienst aangesteld.

LUCA BERTOLINI

is postdoc onderzoeker en docent bij de afdeling
Geografie en Planologie van de Universiteit van Amsterdam

Ester de Bever (2001) Hoe groen is gras? Onderzoek naar het aanbod van en de vraag naar openbaar groen. Universiteit Utrecht.

In het ruimtelijk beleid van de overheid van de jaren negentig heeft kwantiteit plaats gemaakt voor kwaliteit. Het Compacte Stad-beleid streeft dan ook naar verbetering van de leefbaarheid in de stad door middel van 'kwaliteit vóór kwantiteit'. Door te bouwen in de stad (inbreiding) blijft het groene buitengebied gespaard. Het gevolg is een versnippering van groen in de stad dat leidt tot hoge onderhouds- en beheerkosten. In theorie gaat hierdoor zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het openbaar groen in de stad achteruit en bereikt de Compacte Stad-gedachte haar doel niet.

Ester de Bever stelt in haar afstudeeronderzoek de vraag of de Compacte Stad-gedachte in praktijk aansluit op de wensen van stadsbewoners naar openbaar groen in de buurt. Zij onderscheidt drie typen groen: gras, bomen en zichtgroen. In groenwensen van buurtbewoners zijn onderzocht door middel van een enquête onder bewoners van twee Utrechtse wijken: Voordorp en Oud-Hoograven. Voordorp is een nieuw bouwwijk, gebouwd volgens de Compacte Stad-gedachte. In Oud-Hoograven wordt momenteel gewerkt aan een herstructureringsproject dat ook uit dit type beleid voortkomt.

Uit de enquête kwam naar voren dat verschillende mensen verschillende wensen hebben. Persoons- en huishoudenskenmerken, bestaande groenvoorzieningen in de buurt en het type woning zijn factoren die van invloed zijn op groenwensen. Over het algemeen hebben gezinnen met kinderen, all-ochtonen en hondenbezitters hun eigen specifieke groenwensen. Belangrijke uitkomsten van het onderzoek zijn dat het onderhoud, de afwezigheid van parken, de inrichting van het groen, het type beplanting en de hoeveelheid groen in deze buurten niet overeenkomt met de vraag naar openbaar groen van buurtbewoners. De conclusie is dat in deze buurten het Compacte Stad-beleid haar doel ook in de praktijk niet haalt. Een grotere hoeveelheid groen en een verbetering van de kwaliteit in de wijk zal meer buurtbewoners tevreden stellen.

Tot slot doet Ester de Bever daarom een aanbeveling aan de overheid: om tot een goede afstemming tussen vraag en aanbod te komen, zou het goed zijn als bewoners meer betrokken worden bij planvorming en beleid aangaande openbaar groen in de stad.

HILDE WILDSCH

studeert sociale geografie aan de Universiteit Utrecht