

Het is tijd voor een Randstadplan

Ingezonden brief

Henk Hartzema

DATUM

januari 2016

PAGINA

1/3

Vlak voor de kerst kondigde Minister Schultz aan dat zij meer bebouwing wil toestaan langs de Nederlandse kust. Een storm van kritiek steeg op waarna de minister vorige week alweer inbond. Het zal langs de kust geen 'Belgische' toestand worden en de minister zal in overleg treden met belangenorganisaties en partijen. Daarmee lijkt deze storm weer te zijn gaan liggen. Onderliggend blijft er echter wel degelijk reden voor enige onrust.

Het schijnbare gemak waarmee plannen worden gemaakt en weer verdwijnen lijkt symptomatisch voor de ruimtelijke ordening in de Randstad. Al decennialang wordt er niet meer stelselmatig aan integrale planning gedaan. De laatste integrale kaart kunnen we ons al niet meer voor de geest halen. Sinds die tijd bestaat er geen samenhangend ruimtelijk concept waarop deelplannen of aspecten van planvorming worden gebaseerd. Dat dit al zo lang goed gaat ligt aan de bijzondere opbouw van de Randstad. De Randstad is polycentrisch van opzet met veel (speel)ruimte tussen de kernen. Peter Hall die in 1966 de grote metropolen beschrijft in zijn boek *World Cities* benoemt het unieke karakter van de Randstad en beschrijft de voordelen ervan. De afzonderlijke steden hebben relatief lang een autonome ontwikkeling kunnen doormaken. Nu de ruimte schaarser wordt is het gemis aan planning voelbaar. Adriaan Geuze heeft het vorig jaar als Zomergast treffend in beeld gebracht. Er gebeuren dingen waar niemand om gevraagd heeft. Ons Ruisdaeliaanse droombeeld, waarin elke wijk een buurtschap is – overzichtelijk en rustig, en als het kan grenzend aan het landschap – staat onder druk. De lappendeken die hiervoor in de plaats is gekomen biedt te weinig orde en samenhang en vreet bovendien ruimte. De Randstad is en blijft een ruim opgezette en landschappelijke metropool. En toch voelt ze vaak vol en onoverzichtelijk. De groei van onderop lijkt de grenzen van z'n kunnen te hebben bereikt.

**S
TU
DIO.
HART
ZEMA.**

In plaats van in te grijpen heeft de minister eerder al gekozen voor doorschuiven. In 2012 verscheen de nota Infrastructuur en Ruimte.

Deregulering en decentralisatie waren hierin dominante begrippen. Minder regels en meer beslisbevoegdheid bij provincies en gemeenten. Ik kon het niet laten om een inspraakreactie te sturen. Mijn vakgebied, dat van stedenbouw, stond immers op het spel. Was eerder al het ministerie van VROM opgeheven, nu werd ook bijna geruisloos het ontwikkelen van samenhangende ruimtelijke concepten definitief afgeschaft.

Ik heb in mijn inspraakreactie proberen duidelijk te maken dat grote steden behoefte hebben aan planvorming. Niet om alles vast te leggen of dwingend te sturen, maar om ontwikkelingen in goede banen te leiden en ervoor te zorgen dat alles en iedereen zich in de stad thuis kan voelen. Dat is even vanzelfsprekend als noodzakelijk, want de stad is een vat vol tegenstellingen. Een opeenhoping van mensen en belangen op een klein oppervlak vraagt om een visie waarin alles in de gewenste verbanden en verhoudingen kan samenleven. Ook, of misschien wel juist, een stedelijk systeem als de Randstad heeft behoefte aan structuur, waardoor deze complexe agglomeratie aantrekkelijk blijft en efficiënt kan functioneren. We wonen met 7 miljoen mensen bij elkaar en er komen er nog zo'n 2 miljoen bij. Het minste wat we kunnen doen is een Randstadplan maken. Een Randstad zonder plan is stuurloos.

Er is de noodzaak voor een plan dat de lijnen uitzet voor de verdere ontwikkeling van de Randstad, met wegen en verbindingen, met een uitgekristalliseerde verhouding tussen stad en land, en met vastomlijnde waardevolle landschappen. Een plan geeft nieuwe zekerheden nu veel steden en dorpen stukje bij beetje het veilige referentiekader van het omringende landschap kwijtraken. Nieuwe zekerheden nu de manier waarop de Randstedeling altijd heeft geleefd onder druk komt te staan.

In dat kader is het bebouwen van de kuststrook niet zomaar een debat tussen voor- en tegenstanders. Het lijkt zo'n aardig liberaal idee. Minder regels, minder bemoeienis en minder betutteling, maar feitelijk is het laissez faire. Het verlies aan zekerheden en het verlies van waarden. Juist een liberaal zou moeten begrijpen dat je pas kunt loslaten als de lijnen zijn uitgezet. Vrijheid is geen zandwoestijn, maar vrijheid is wel Route 66. Geen vrijheid zonder houvast. Geen toekomst voor de Randstad zonder visie.

Rotterdam, januari 2016

DATUM

januari 2016

PAGINA

2/3

**S
TU
DIO.
HART
ZEMA.**

Over de auteur

Henk Hartzema is stedenbouwkundige en onder andere supervisor in Zuidas Amsterdam en in het Leiden Bio Science Park. Henk Hartzema was de eerste lector Design in Urbanism aan de Academie van Bouwkunst in Amsterdam. In het lectoraat heeft hij het onderzoeksproject Street Works ontwikkeld en begeleid over wegen en de wijze waarop verbindingen onze waarneming van de omgeving beïnvloeden. Verder is Henk Hartzema regelmatig betrokken bij regionale ontwerpen en geeft daarbij gevraagd en ongevraagd advies aan bestuur en politiek. Henk Hartzema ontving met zijn kantoor, Studio Hartzema, in 2010 de Zuid-Hollandprijs met een plan voor het opwaarderen van historische verbindingen ten behoeve van schoon vervoer.

DATUM

januari 2016

PAGINA

3/3

**S
TU
DIO.
HART
ZEMA.**