

22

**Marcel Pleijte ZEN:  
de herontdekking  
van de burger bij  
ruimtelijke plan-  
ning**



**NRC-Handelsblad. Rotterdam**, 24 april 2009. Een nieuwe Nota voor de Ruimtelijke Ordening komt uit. Gekscherend genoeg pakt het huidige linkse kabinet van de PvdA, Groen Links en de SP de numerieke telling weer op die met de Vijfde Nota (VIJNO) ten tijde van Pronk en de Nota Ruimte (die als Zesde Nota wordt beschouwd) was achtergelaten. Vooral de naam werkt op de lachspieren: de ZEvende Nota Voor de Ruimtelijke Ordening wordt afgekort met ZEN en heeft als ondertitel: de kunst van het burgerschap onderhoud. Daarmee geeft VROM een vette knipoog naar nieuwe tijden van bezinning (in plaats van bezuiniging). Zen verwijst naar een boek van Robert Pirsig 'Zen. De kunst van het motorfietsenonderhoud'. Het huidige kabinet ziet de periode Balkenende I (2002-2003), II (2003-2006) en Wiegel (2007) met de Nota Ruimte (2004) en de geactualiseerde Nota Ruimte (2007) dan ook als een rechts intermezzo waarin door het toenmalige kabinetsbeleid de sterke marktpartijen vrij baan is geboden en burgers, marktpartijen en maatschappelijke organisaties met een minder sterke machtspositie er bekaaid vanaf zijn gekomen.

Hoe heeft het zo ver kunnen komen? Waarom hebben we onze planningsrampen niet zien aankomen? Er is volop gebouwd met rood-voor-groen-projecten in de Nationale Landschappen, er ligt een half traject voor een zweeftrein, Schiphol concurreert met Lelystad, het Groene Hart is versteend en al het geld is gaan zitten in dijken en waterwerken.

Projectinitiatieven als de Blauwe Stad en Meerstad zijn geworden tot halfafgebouwde spookwijken. Het bouwprogramma is nog

steeds niet afgemaakt, omdat de woningverkoop stagneert. Te gemakkelijk is men er vanuit gegaan dat de huizen wel verkocht zouden worden. PPS-projecten zouden elkaar niet bijten, zo werd ons nog vanuit de afzonderlijke publiek-private samenwerkingsverbanden voorgehouden. Vier jaar geleden hadden marktanalyses immers aangetoond dat beide projecten voor andere marktsegmenten aan het bouwen waren.

Het liep allemaal anders. Men had toen al kunnen bevroeden dat het heilige huisje, ook wel met het H-woord geduid dat nog eens benadrukte dat er een taboe op rustte, ooit aan het kruis zou gaan. Begin 2007 was dan toch eindelijk de hypotheekafrek gesneuveld. Gevolg: de prijzen van de huizen kelderden in elkaar en de woonlasten verhoogden waardoor de huizen doorstroom nagenoeg stil bleef staan.

Verder zagen veel Groningers het niet zitten om uit te wijken naar de Blauwe Stad of naar Meerstad: men vond beide locaties te ver af liggen van de centrale voorzieningen die de stad Groningen biedt. Ook de infrastructurele ontsluiting van de Blauwe Stad en Meerstad liet te wensen over. Bij Meerstad is een groep Twentse bouwers die grond bezaten tegen de stadsgrens van Groningen aan dwars blijven liggen: zij hadden een rechtszaak aangespannen tegen betrokken overheden en marktpartijen en deze gewonnen. Resultaat: een rondweg als by-pass, die voerde naar de rand van de Stad Groningen, waardoor een dergelijke rit al echte stadstrekjes vertoonde. Het kostte al gauw een uur om het centrum te bereiken. Ook was de Stedelijke Vernieuwing zo succesvol geweest dat de

Groninger zich wel twee keer bedacht alvorens die in de Ommelanden zou gaan wonen.

Daar komt nog bij dat de Zuiderzeelijn al polderend niet de snelle Zweeftrein was geworden die men zich in het noorden had voorgesteld. De Zuiderzeelijn was ook nog niet af. Ondanks het werk van de Commissie Duyvesteijn in 2004 had het ministerie van Verkeer en Waterstaat weer een te rooskleurige begroting afgegeven. Verdonk had het departement overgenomen van Peijs. Wie asielzoekers kan weren lukt dat misschien ook met het wassende water en het alsmaar toenemende verkeer, zo was destijds blijkbaar de veronderstelling bij de aanstelling van Verdonk als minister van Verkeer en Waterstaat. Verdonk was zich rot geschrokken van de hoge uitgaven op het departement en weet het aan het hoge ivoren toren gehalte. Zij vond het beleid van Verkeer en Waterstaat veel te weinig geïntegreerd in de overige departementen, de markt en de samenleving. Onder haar bezielende leiding was het departement volledig op de schop gegaan. Iedereen moest zich maar aanpassen aan het feit dat alle projecten van Verkeer en Waterstaat gewoon uitgevoerd moesten worden, maar dan wel voor de helft van het geld. Het ontbrekende geld moest via cofinanciering van andere departementen, provincies en gemeenten maar bij elkaar geschraapt worden. Dat dwingt tenminste tot aanpassing en integratie. Verdonk vond het hoog tijd dat ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zich van haar burka zou ontdoen.

Het resultaat kennen we: overal in het land groeiden de rood-voorgroen projecten als paddestoelen uit de grond. De infrastructuur hield dit tempo echter niet bij, niet in de laatste plaats vanwege de

ellenlange discussies over geld. Bij de Zuiderzeelijn waren het uiteindelijk de gemeenten Almere, Lelystad, de gemeente Zwolle en de gemeente Assen die in 2008 toch het geld wisten op te hoesten. Ironisch genoeg was dit geld verkregen via de gemeentelijke grondbedrijven. Weliswaar is de verbinding tussen de steden Amsterdam en Groningen dadelijk een stuk verbeterd, maar de tijdsinvestering zal voor mensen vanwege de vele tussenstops in de meebetallende gemeenten, nog altijd te groot zijn om zich in Groningen en omgeving te vestigen.

Natuurlijk kunnen al deze aspecten worden aangevoerd, maar wat mij steeds heeft verbaasd is dat overheden en marktpartijen vooral met elkaar hebben gedanst. Geen tango waarbij de zaal wordt ingekeken, maar meer een slijppartij met de ogen dicht. Zij zijn vergeten om daadwerkelijk naar burgers terug te koppelen. De dans had eigenlijk een polonaise moeten worden, of nog beter een rondedans.

Heeft heel Nederland dan zitten slapen terwijl deze planningsrampen zich hebben kunnen voltrekken? Nee, dat niet. Maar de trein was niet te stoppen: de mobiliseringskracht van woorden als ontwikkelingsplanologie en verevenen was nu eenmaal groter gebleken dan de kritiek die het moest begraven. De tijdsgeest was nu eenmaal zo dat eerst alle aandacht is uitgegaan naar het betrekken van de markt bij de ruimtelijke planning. Ook overheden voelden zich ware marktpartijen. De stapeling van rollen kon haar geluk niet op. Natuurlijk bleven de centrale overheden doorgeefluiken en eerstverantwoordelijke uitvoerders van Europese regelgeving, en daarmee toetsers. Maar daarnaast startten provincies en het rijk, in navolging

van gemeenten, hun eigen grondbedrijven. De rolstapeling was volgens de overheden noodzakelijk om de doelen te kunnen realiseren. Bij de verevening van risico's en financiën waren veel PPS-construc-ties onder druk komen te staan. Marktpartijen waren in publiek-pri-vate samenwerkingsverbanden gestapt vanuit een overzicht van het project en de daarbij komende inschatting van kosten en baten. Die baten rekenden de marktpartijen zichzelf toe. Maar daar had Zalm als minister van financiën destijds in 2006 een stokje voor gesto-ken. Hij had met lede ogen aangezien hoe de winsten van projecten in de zakken van de regionale overheden en van de marktpartijen verdwenen, terwijl er ook PPS-projecten waren die verliezen leden waarbij dan al gauw richting het rijk werd gekeken, omdat zij zich onvoldoende hadden ingedekt tegen tegenvallers en marktpartijen deze handig hadden afgeschoven richting het rijk. Als een echte boekhouder besloot Zalm dat winsten en verliezen op een hoger schaalniveau tegen elkaar weggestreept moesten worden. Regionale en bovenregionale verevening werd daarmee een norm, binnen-planse verevening was not-done, dan moest je wel een hele grote egoïst zijn die niet in staat is om over de rand van de eigen hoed heen te kijken. Maar Zalm vergaloppeerde zich: hij wilde alle inkomsten uit ruimtelijke ontwikkelingsprojecten naar de schatkist van de staat laten vloeien. En zo werd de ruimte zonder koe (het lan-delijke gebied), een melkkoe voor de staat. En niemand die hierover legitimitetsvragen stelde. Alsof de agrariërs een keuze hebben gehad bij het verkopen van de grond en het eigenlijk toch heel nor-maal is dat anderen hun nieuw verworven eigendommen pas echt tegen woekerwinsten ten gelden maakten.