


Randstad en OV

Ten strijde tegen de **verrommeling**



De OV-infrastructuur in de Randstad zou veel bepalender moeten zijn bij plannen voor inrichting van de openbare ruimte. Niet, zoals bij veel Vinexlocaties is gebeurd, blind gaan bouwen, maar eerst kijken wat er aan OV-verbindingen ligt. GVB's Gertjan Kroon en Willem Benschop van Stadsgewest Haaglanden gaan in gesprek over de samenhang tussen ruimtelijke ordening en openbaar vervoer. 'We moeten bouwen langs de verbindingssassen.'

Een aantal jaren geleden trok GVB lijn 51 door tot achter in Amstelveen. De metro bereikte zo bijna de grens van het Groene Hart. Inwoners van dat Groene Hart met bestemming Amsterdam komen sindsdien met de auto naar Amstelveen, zoeken daar de laatste plekje waar ze nog gratis kunnen parkeren en stappen over op de tram of de metro.

'Toen wij die lijn doortrokken, hebben we ons best gedaan om daar ook een parkeerterrein te krijgen', vertelt GVB-directeur Gertjan Kroon. 'Dat kon niet volgens het bestemmingsplan van de gemeente. Het gebied moest agrarisch blijven.' Inmiddels is naast het eindpunt van lijn 51 een hele stadswijk verrezen. Bezoekers van buiten bezetten de parkeerplaatsen van bewoners.

Kroon: 'Een boeiend voorbeeld van hoe twee bestuurslagen kunnen botsen: de stadsregio die voor OV- en P+R-beleid kiest en een gemeente die met een eigen bestemmingsplan die plannen doorkruist.'

Verbetering van de samenwerking tussen verschillende overheden in de plannen rondom openbaar vervoer is een van de onderwerpen waar Willem Benschop zich mee bezighoudt. Benschop is sectorhoofd verkeer en vervoer van Stadsgebied Haaglanden en directeur van OV Bureau Randstad. In dat laatste orgaan werken negen overheden samen aan de verbetering van het openbaar vervoer in de Randstad. Over één ding kunnen Kroon en Benschop het makkelijk eens worden: bij de inrichting van de ruimte in de Randstad moet meer rekening gehouden worden met de OV-eisen.

Benschop: 'Investeren in openbaar vervoer kun je niet los zien van de ruimtelijke ontwikkeling. Besluiten over ruimtelijke en economische ambities moeten genomen worden in relatie tot verkeer, vervoer en OV. In het verleden is het veel te vaak gebeurd dat er Vinexlocaties werden gepland, waarbij pas later nog een keer gekeken werd naar hoe zo'n wijk moest worden aangesloten op het OV-netwerk. Het moet andersom. Op sommige plaatsen heeft men dat ambtelijk en bestuurlijk opgepakt. Daar is het niet alleen papieren beleid, het wordt ook in daden omgezet. Maar er zijn ook genoeg voorbeelden waar het nog niet zover is.'

Kroon: 'Dit kabinet heeft eerst de Nota Ruimte gepubliceerd. Daarin werden wel alle milieuaspecten meegewogen in de ruimtelijke ordening, maar mobiliteit kwam daarna in een aparte Nota Mobiliteit. In de Nota Ruimte stond wel – als voorschot op de mobiliteitsnota – dat de bestaande infrastructuur richtinggevend moet zijn. Maar als je het helemaal goed doet, moet je de mobiliteitsbehoefte accepteren als fundamentele behoefte. We moeten beseffen dat mobiliteit nu eenmaal een behoefte is die iedereen heeft. Daar ontkom je niet aan. Dus als je de ruimte gaat ordenen, moet je ook deze

behoefte van begin af aan meenemen. Doordenkend op die nota's: als je gaat bouwen, doe dat dan bijvoorbeeld langs de stukken spoorlijn die er in Noord-Holland liggen.'

Benschop: 'Maar de tendens is positief. Ik zie een steeds groter bewustzijn dat geïntegreerde besluitvorming belangrijk is. Er is duidelijk de wil om dat ook te doen.'

Kroon: 'Het bewustzijn neemt wel toe, maar tussen droom en daad staan een heleboel praktische bezwaren. En de lokale "verhinderingsmacht", van zowel burgers als overheden, maakt het soms moeizaam. Wanneer je praat over ruimte en infrastructuur heb je last van de enorme bestuurlijke dichtheid. Je hebt te maken met gemeenten, provincies, stadsregio's en de rijksoverheid, met allemaal eigen bevoegdheden. Dan is er nog de burger, die – met goede redenen – beschikt over veel instrumenten om besluitvorming tegen of op te houden. Dat maakt het tot een uiterst taaie materie. En het leidt tot suboptimale oplossingen.'

'Er wordt nieuwbouw haaks op bestaande verbindingen gepland – dat wekt wel enige verwondering' Gertjan Kroon

Benschop: 'Ik denk dat ook de politiek scherpere keuzes kan maken: als je zegt dat OV belangrijk is, moet je dat ook in alles tot uitdrukking brengen en het prioriteit geven.'

Kroon: 'De plannen om de uitbreiding van de Amsterdamse agglomeratie vooral aan de westkant van Almere te laten plaatsvinden, bezie ik met enige verwondering. Er moet voor Almere een hoogwaardige OV-verbinding komen. Die moet kilometers onder of over water. We verzinnen dure oplossingen als bouwen in het water en een kilometerslange metrolijn met alleen stations aan de uiteinden, die per definitie al slecht rendeert omdat er onderweg geen haltes zijn en er niets gebeurt. Maar in Noord-Holland hebben we tientallen kilometers slecht gebruikte spoorlijn liggen. Waarom gaan we daar niet bouwen? Daar hebben we de infrastructuur. Die verbindingen moeten leidend zijn bij de ruimtelijke ordening. Je moet langs de verbindingen bouwen, niet haaks erop.'

Dat levert allerlei additionele mobiliteitsbehoeften op die slecht zijn te vervullen. Dat wordt nog maar matig erkend.'

Benschop: 'Je moet zo veel mogelijk gebruikmaken van het bestaande OV-net. Er zijn rond bestaande haltes vaak nog veel mogelijkheden om te ontwikkelen. Hoe meer reizigers, hoe hoger de kwaliteit van het vervoer. Dat is een zichzelf versterkend effect. Bij het project Stedenbaan in de zuidvleugel van de Randstad doen we dat al. Daar hebben we een afspraak tussen overheden, NS en Prorail om ook secundaire stationslocaties zoals Delft-Zuid veel beter te ontwikkelen: in de aankleding, de bereikbaarheid van het station, fiets- en P+R-voorzieningen, en kantoren in de directe omgeving. Als dat gebeurt, dan zorgt NS voor hogere frequenties en beter materieel.'

Kroon: 'Station Breukelen is ook een mooi voorbeeld. Dat is vernieuwd en heeft een redelijk parkeerterrein. Vanuit het Groene Hart pak je de auto. Je rijdt naar Breukelen en neemt de trein naar Amsterdam.'

Benschop: 'Bij Pijnacker is een extra halte gemaakt aan de RandstadRail tussen Rotterdam Hofplein en Den Haag. Daar vindt volop woningbouw plaats. Dat is een goed voorbeeld van een logische invulling van de bestaande infrastructuur. Het was een stoptrein van NS. Nu is het zeer binnenkort een geïntegreerd onderdeel van de metro Rotterdam en een voorbeeld van zeer hoogwaardig openbaar vervoer.'

Kroon: 'Met meer haltes tussen de NS-haltes in en door te zorgen voor verdichting op deze plekken, met meer activiteiten en een concentratie van wonen, winkelen en werken, concentreer je ook de vraag naar mobiliteit. Dan kun je je permitteren daar vaak langs te rijden. Het leidt tot fijnmazigheid, waarbij je op loopafstand een hoogwaardige OV-mogelijkheid hebt.'

Benschop: 'In de Randstad moet nog steeds bijgebouwd worden. Daar neemt economische activiteit nog steeds toe. Dan moeten we afwegen wat we groen willen houden en waar we verder willen ontwikkelen. Door uitbreidingen is er sinds de Tweede Wereldoorlog al zoveel groen opgeslokt. Dat lijkt een niet te stoppen wals. Maar als we een keuze hebben gemaakt, moeten we daaraan vasthouden. Als dat betekent dat er gemeenten zijn die niet meer kunnen groeien, dan is dat maar zo. En waar je wel kunt groeien, doe dat zo veel mogelijk rond de bestaande OV-infrastructuur. Anders blijkt achteraf dat we het landschap ongecontroleerd vol hebben laten lopen. Dat is op veel plaatsen al gebeurd. Kijk maar naar de verrommeling van het Groene Hart.'

.....
'Waar je kunt groeien,
doe dat dan zo veel
mogelijk rond de
bestaande OV-infra-
structuur'

.....
Willem Benschop
.....



Gertjan Kroon



Willem Benschop