

17 maart 2011

E.A.J.Luiten@tudelft.nl
zhl@zuidhollandslandschap.nl

Geachte heer Luiten,

dit is een wat late reactie op het interview dat in november in het blad van het Zuid-Hollands Landschap stond. Ik heb er toen kennis van genomen, maar het hoofdschuddend op de stapel te archiveren tijdschriften geworpen. Nu ik die stapel wegwerk, besluit ik toch nog maar even te reageren, want het interview steekt als een graat in de keel. Ik ga er daarbij maar van uit dat Marion de Boo het interview goed heeft weergegeven - dat durf ik bij haar wel blindelings aan te nemen.

Het is inderdaad ergerlijk dat burgers en niet zelden ook natuur- en landschapsbeschermers meer oog lijken te hebben voor wat in hun ogen lelijk is, dan voor wat er werkelijk aan de hand is met ons landschap en de natuur die daarin een rol speelt. Het verwensen van al het lelijks is dan behalve vruchteloos ook wel eens schijnheilig. Klagen over fantasieloze ribbeldozen terwijl men een lapje van de kiloknaller naar binnenwerkt, zoiets.

Maar dat “onze” ruimtelijke ordening aanhaakt bij de angst naar verrommeling lijkt mij een onjuiste stelling. De verrommeling is de inzet (om niet te zeggen “opzet”) en het resultaat van de ruimtelijke ordening, zeker in Zuid-Holland. M.n. het provincialisme van de lokale bestuurderscoterieën (denk aan de blindheid voor regionale samenhang en taakverdeling) en de verkeerd begrepen exploitatiebelangen van de grondbedrijven (de gemeente als B.V. en kavelhandel als flappentap) hebben veel aantrekkelijk landschap om zeep geholpen. Ook het ministerie van VROM heeft jarenlang overigens tal van perverse prikkels uitgedeeld, reden waarom ik het verschijnsel graag *vervrommeling* noem.

Uw schildering van de dilemma's rond de A4-Midden-Delfland lijkt me al evenmin terzake. Het verzet tegen de weg werd zowel gemotiveerd door het belang van de investeringen in een stiltegebied die verloren zouden gaan, als door het ontbreken van een verkeerskundige reden van het project. Het hele circus van inpassing en compensatie is bovendien pas op gang gekomen nadat Norder (toen als lid van GS) met zijn IODS-voorstellen kwam. Zoals wel vaker met PvdA-bestuurders het geval is wilde hij graag in het gevele komen bij de regionale voorlieden van het bedrijfsleven.

Zoals ook met de andere projecten die de regering met de Crisis- en Herstelwet probeert door te drukken gaat het om het pampieren van de bouwsector, niet om het oplossen van een mobiliteitsprobleem. Ik kan naar de analyses van Rijkswaterstaat zelf verwijzen die bij Eurlings niet welkom waren, maar ook naar een belangrijk rapport van de OESO, waarin zonder omhaal wordt aangetoond dat de “metropool” Randstad in vergelijking met alle andere metropoolregio's een veel te groot aandeel particulier vervoer kent en een absurd klein aandeel openbaar vervoer. Voor het geloven in de zin van een recht stuk asfalt tussen Amsterdam en Antwerpen moet men wel erg goedgelovig zijn, want dat aandeel in het verkeer over de A4/A-13 is miniem.

De aandacht die u vraagt voor “mooiere” stadsranden - nu staat ineens de functionaliteit in het landschap niet meer voorop - kan ook niet zonder commentaar blijven. Een rode contour hoeft natuurlijk helemaal niet een harde stadsrand uit te lokken. Midden-Delfland bijvoorbeeld kent aan de Vlaardingse en Schiedamse kant mooie overgangen (die overigens door recente herinrichtingen door de DLG wel schade hebben opgelopen), maar die van Delft zijn expliciet opgezet als “stadswal” of “afronding van de stedenbouwkundige opzet” (lees de bestemmingsplannen). Toen dat op papier werd gezet bestond het begrip rode contour nog niet eens; het heeft meer te maken met de van oudsher landschappelijk ongeïnteresseerde stedenbouwkundigen waar de gemeente Delft het patent op heeft. U heeft daar een schone taak bij de TUD, laten we het daar op houden.

Wat m.i. bij “men” lelijk of verrommeld vindt - lastig vast te stellen wat lelijk is, en bovendien verandert die perceptie aanzienlijk sneller dan velen denken - vooral een rol speelt is dat de armoedige en compromisloos op economisch gewin afgestemde opstallen het landschap stofferen. Bedrijventerreinen met opzichtig-goedkope dozen, kassen - het summum van steriel substraat, waarop zelfs algen de grootste moeite hebben te overleven - van soms tientallen ha, sloten met slecht doordachte beschoeiingen waar vee en wilde dieren verongelukken. De lelijkheid zit m.i. in de monofunctionaliteit, in de eenzijdigheid. De armetierigheid van dit landschapstype waar Zuid-Holland zo rijk aan is, slaat me als een gore walm in het gezicht. Het heeft inderdaad weinig zin om de amorfe huizenzee en de bulkproductie met veel schaamgroen landschappelijk te verzachten, maar uw conclusie dat Zuid-Holland zo'n mooie provincie lijkt me een slag in de lucht en zal wel provocatief bedoeld zijn. Zeker als we deze wereld vanaf Delft met zijn benarde buitenruimte bekijken, is het een onhoudbare stelling. Holland domineesland, is hier toch vooral koopmansland. Fraaie gebieden met voldoende schaal als de duinen, de Hoekse Waard of de Krimpenerwaard liggen pas op een uur stevig fietsen.

Joost Schrijnen somde de landschappelijke kwaliteit in zijn oratie van 2005 adequaat op. Hij, nota bene hoofd van de afdeling RO van de provincie en mede-aanstichter van veel recente Zuid-Hollandse verrommeling, wijdde er in 2005 in zijn oratie niet mis te verstane kwalificaties aan (Land en stad, de creatie van een opgave, p. 30): “Er zijn overigens grote verschillen in landschappelijke waarde in Nederland. Daar zijn bijvoorbeeld het romantische rivierenlandschap dat de stedeling adopteert als een parklandschap, de noordvleugel met zijn zeer verschillende landschappen (groot water; het Gooi, brede duinenkust, mooiste deel Groene Hart), de Nederlandse perifere ruimten in het Noorden en Zeeland die borg staan voor de grote openheid van de polders en de delta, en de ruimtelijk armoedige Zuidvleugel (smalle duinstrook; polders met glas, huizen en bedrijven; nauwelijks natuur; armste deel Groene Hart) en stedelijke delen van Brabant, waarvan de landschapswaarde zeer wisselen van kwaliteit is. ((...) En p. 46) De Zuidvleugel van de Randstad heeft een totaal andere constellatie. Er zijn twee grote centrale steden, terwijl delen van de kust en het onderliggende landschap van geringe landschappelijke kwaliteit zijn. Het concurrerende ruimtebeslag tussen glas, de haven en de stad is hier veel harder.”

Het voorbeeld van de Maaslandse Dam dat u aanhaalt is ook al ongelukkig, m.n. waar het gaat om het saneren van oude kassen. Die sanering is een blanco cheque voor glastuinbouwers die na de bestemmingswijziging van het land met hun oude rommel royaal binnenlopen. Ook in Pijnacker heeft de gemeente een paar ondernemers schatrijk gemaakt met een simpele wijziging van de bestemming. Het openbaar bestuur zou met veel minder geld en een paar jaar geduld het landschap van deze objecten (die toch laten zien hoe “wij” ons geld verdienen?) kunnen zuiveren.

De aanleg van bossen tenslotte is inderdaad in sommige gevallen niet meer zo zinvol. Het is in feite een residu van de plannen uit begin jaren '80 toen men met het oog op de geplande verdere verstedelijking met bossen (randstadgroenstructuur) wilde bereiken dat de agglomeraties gescheiden zouden blijven. Dat is mislukt. Bossen zouden de verstedelijkingsdruk kunnen weerstaan, dacht men toen, en zo merkte ik bij het maken van de plannen voor de Bieslandse Polder dat het handhaven van de laatste restjes open polder waar 30 jaar geleden bos getekend was, nog knap moeilijk was.

Jacques Schievink
<http://ind.datadelft.com>
17-03-2011