



Minister Schultz van
Infrastructuur is ongemerkt
de RO-deskundige van het
kabinet geworden

Bert Bukman en Peter Paul Witsen

'Ik geloof meer in businesscases dan in subsidies'

Minder regels en meer markt, dat is de kern van het beleid van de liberale minister Melanie Schultz van Infrastructuur en Milieu. Ze maakt zich niet druk om 'Belgische toestanden' in de woningbouw, maar ruimtelijke kwaliteit gaat haar wel aan het hart: 'Hoe kun je ondanks politieke druk om snel resultaat te boeken, toch dingen ontwikkelen die lang meekunnen?'

‘Soms zit je met die lokale wethouder die toch maar een nieuw bankkantoor toestaat dat voor vijftig jaar het straatbeeld bederft’

Het is waar, geeft ze toe, de term ruimtelijke ordening is met het opheffen van het ministerie van VROM uit de naam van het departement verdwenen. ‘Maar dat wil nog niet zeggen dat de rijksoverheid niets meer aan ruimtelijke ordening dóét. Dat gebeurt wel degelijk. We beperken ons alleen tot zaken die op de een of andere manier aan een nationaal belang zijn gekoppeld. Denk aan de Zuidas, het gebied rond Schiphol, de verbindingen tussen Almere en Amsterdam, maar ook de aanwijzing van het Unesco-Werelderfgoed. Ik vind de vraag of het rijk nog wel aan ruimtelijke ordening doet overigens niet zo interessant. De essentie is niet wie het doet, maar of de kwaliteit goed genoeg is.’

Melanie Schultz van Haegen (Laag Soeren, 1970) heeft zich de afgelopen tien jaar ontwikkeld tot de invloedrijkste politicus op het gebied van de inrichting van Nederland. Van 2002 tot 2007 was ze namens de VVD-staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, en sinds 2010 is ze minister van Infrastructuur en Milieu. De bewindsvrouw zit er ontspannen bij in haar werkkamer, waar tal van relatiegeschenken uit den vreemde staan uitgesteld, met een tapijt uit Birma als grote aandachtstrekker, gebroederlijk naast een groot 130-verkeersbord. Aan de muur talloze landkaarten. Voelt zij zich verantwoordelijk voor de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland? Dat is het thema van het interview, en hoewel we soms afdwalen, komen we daar wel degelijk steeds weer op terug. Haar visie, desgevraagd kort samengevat, is liberaal: geen ruimtelijke ordening die vertelt wat je allemaal niet mag, maar een ruimtelijke ordening die ontwikkelingen mogelijk maakt. Dit alles met mate, uiteraard: geen afschaffing van alle regels, geen complete vrijheid. Maar iets minder van het een en iets meer van het ander dan voorheen.

Het rijk trekt zich onder uw verantwoordelijkheid terug op een aantal ‘nationale belangen’. De krimp in de kantorenmarkt en het overschot aan bedrijventerreinen vallen daarbuiten. Is dat geen gemiste kans?
‘We hebben een tijd van ongebreidelde groei achter de rug. Toen zijn er te veel kantoren en bedrijventerreinen gebouwd. Dat is allemaal regionaal en lokaal tot stand gekomen. In die tijd werd je als wethouder achter je broek gezeten om te blijven bouwen, want al die bedrijven knapten uit hun jasje. Hoewel het regionaal is afgestemd, is er te veel gebouwd. Zou dat nou anders zijn gelopen als je het op rijksniveau had gedaan? Ik denk het niet. Soms is het zelfs omgekeerd: in Leiden, waar ik een tijdlang wethouder ben geweest, heeft de gemeente uiteindelijk een nieuw bedrijventerrein tegengehouden waar de toenmalige VROM-minister Pronk al lang toestemming voor had gegeven.

‘Op bedrijventerreinen word ik niet vaak aangesproken, maar op kantoren wel. Er was een roep om een door het rijk gefinancierd sloopfonds. Dat heeft me hogelijk verbaasd. Al die ontwikkelaars die zo veel geld hebben verdiend met de bouw van al die kantoren, zouden nu ineens hun hand mogen ophouden als het om afbreken gaat? Geen

sprake van. Een door de markt gefinancierd sloopfonds is een prima idee, maar de belastingbetaler hoeft daar niet voor op te draaien. Wat ik wel doe, is de regelgeving over herbestemming vereenvoudigen.’

Bent u tevreden met de ruimtelijke kwaliteit die op lokaal niveau wordt gerealiseerd?

‘Architectuurhistoricus Wouter Vanstiphout bekleedt een door ons gefinancierde leerstoel aan de TU Delft over ontwerp en overheid. Ik heb hem gevraagd om zich nog meer te richten op het versterken van de lokale kwaliteit van architectuur, stedenbouw en ruimtelijke ordening. Soms heb je in een gemeente een briljante afdeling stedenbouw, maar heel vaak ook niet. Hoe zorg je er dan voor dat je, ondanks de politieke druk om snel resultaat te boeken voor weinig geld, toch dingen ontwikkelt die lang meekunnen? We ondersteunen Architectuur Lokaal en andere platforms die dat versterken, maar de ultieme oplossing heb ik nog niet. Op rijksniveau zijn we vaak overstijgend bezig, met prachtige uitwisselingen tussen internationale projecten. Maar dan nog zit je met die lokale wethouder die toch maar een nieuw bankkantoor toestaat dat voor 50 jaar het straatbeeld bederft.’

De regie in de ruimtelijke ordening is enige jaren geleden naar de provincies gegaan. Kunt u een voorbeeld noemen van provincies die dat naar uw idee goed hebben opgepakt en provincies waar het moeizamer gaat?

‘De binnenkort vast te stellen nieuwe visie op het Noordzeekanaalgebied van Noord-Holland en de vijf gemeenten rondom het kanaal is een voorbeeld van hoe het zou moeten: een integrale visie over een langere periode die goed is uitgewerkt. De provincie heeft hierbij de leiding genomen en samen met gemeentes en het rijk een toekomstvisie opgesteld waarbij keuzes worden gemaakt in verstedelijking, havenontwikkeling en verbetering van het leefklimaat. ‘Wat soms nog moeizaam gaat, is het interbestuurlijk toezicht. Door een recente kwestie rond de bouw van een geitenstal in de provincie Noord-Brabant ga ik daar nog eens goed naar kijken. De provincie grijpt soms in op detailniveau: wij bieden ruimte en de provincie beperkt die weer. Ik wil ruimte geven aan een decentrale aanpak van de ruimtelijke ordening.’

Is provinciale schaalvergroting een methode om de decentralisatie in goede banen te leiden?

‘Laat ik dit vooropstellen: alle provincies zijn hard bezig om hun nieuwe rol en hun nieuwe taak invulling te geven. Maar het is waar, de een slaagt daar beter in dan de ander. Dat heeft met van alles te maken: het aantal grote steden in de provincie, de kwaliteit van je ambtenarenapparaat en nog veel meer. Ik denk dat je veel van die problemen kunt tackelen door de provincies groter te maken, dan nemen hun mogelijkheden natuurlijk aanzienlijk toe. Net zo goed als gemeenten bepaalde zaken beter in regionaal verband kunnen aan-

pakken dan individueel. In het RRAAM-programma zijn Almere en Amsterdam daar trouwens al goed mee bezig.’

Het huidige kabinetsbeleid is erop gericht één nieuwe superprovincie tot stand te brengen: een fusie van Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Dus de Randstad wordt in tweeën geknipt. Zou het niet beter zijn de provinciale herindeling meer compleet aan te pakken en een plan te ontwikkelen voor heel Nederland?

‘Dat is het beleidsterrein van een ander ministerie, dus ik kan hier niet zoveel over zeggen. Er zijn trouwens ook nog andere mogelijkheden om op grotere schaal een gebiedsagenda op te stellen. Het MIRT bijvoorbeeld (het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het rijk, red.). Binnen het MIRT worden tegenwoordig tal van afspraken gemaakt die het werkterrein van mijn ministerie overstijgen. Daarin komen projecten op allerlei schaalniveaus bij elkaar, ook op terreinen van de ministeries van Economische Zaken en Binnenlandse Zaken.

Ook met het programma Beter Benutten werken alle overheidslagen samen. Zo willen we met de gemeente Utrecht goede afspraken maken over de verbreding van de A27. Ik kan immers wel zeven rijstroken om de stad heen leggen, maar geen zeven rijstroken de stad in. Maar ook hebben we bierbrouwer Bavaria gevraagd om meer vervoer over water te realiseren, want dat bedrijf ligt aan het Wilhelminakanaal. Bavaria vond dat een prima idee, maar vroeg ons wel om verbeteringen aan de sluizen. Wij op onze beurt vroegen vervolgens Bavaria andere bedrijven te vinden die ook meer gebruik kunnen maken van het kanaal. Dat is gelukt. Er hebben zich vijftien bedrijven aangesloten, die bijna 600 vrachtladingen per dag via de Brabantse kanalen gaan vervoeren in plaats van over de weg. Zo kom je verder met elkaar.’

Subsidies voor stedelijke ontwikkeling zijn afgeschaft.

Projectontwikkelaars zijn voorzichtig geworden en corporaties worden teruggeworpen op hun kerntaken. Van wie moeten de investeringen in de stad komen?

‘Ik heb zelf geen subsidies afgeschaft. Maar het is waar, ik heb ook geen nieuwe ingesteld. Het is nu even minder, maar ik verwacht dat de markt zal aantrekken. Met minder lucht erin dan voorheen, dat wel. Overigens zie ik in mijn eigen stad Leiden juist nu een aantal projecten op gang komen. Projecten die soms meer dan tien jaar hebben stilgelegen, zoals de herontwikkeling van de Meelfabriek en het gebied rond de Aalmarkt.

‘Ik geloof meer in het maken van goede businesscases, zoals we in het MIRT doen, dan in nieuwe subsidies. Je kunt je euro immers het best inzetten op de plek waar-ie het meest oplevert. Sommige dingen moet je dan niet doen. Als je een weg naar niets aanlegt, ontstaat daar niet in één keer iets. Elke regio biedt weer andere kansen. Bij de een is dat de vestiging van grote bedrijven, bij de andere een mooie herinrichting van het rivierengebied.



‘Belgische toestanden? Met een paar duidelijke afspraken kun je daar wel degelijk prachtige buurten aan overhouden’

Een bestemmings- plan wijzigen binnen acht weken

De door minister Schultz gewenste teruggang in de regeldruk krijgt gestalte in wat de grootste en meest complexe verandering van wetgeving sinds de Tweede Wereldoorlog moet gaan worden: de totstandkoming van de nieuwe Omgevingswet. Maar liefst veertig wetten en ettelijke honderden regelingen voor ruimtelijke ordening, infrastructuur, water en milieu worden samengevoegd in deze nieuwe wet, waarvan het concept inmiddels bij de Raad van State ligt. 'Met de nieuwe wet willen we eindeloze procedures voorkomen, en er ook een eind aan maken dat de diverse wetten op het gebied van ruimtelijke ordening elkaar tegenspreken', aldus Schultz. 'Het verkrijgen van vergunningen wordt eenvoudiger, en het moet bijvoorbeeld niet langer een halfjaar duren voordat een wijziging van een bestemmingsplan eindelijk haar beslag krijgt. Dat moet ook in acht weken kunnen. Tegelijk streven we naar een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit', zoals dat letterlijk in de wet staat. Dan moet je ook denken aan erfgoed, natuur, stedenbouw en landschap.'

'Je moet niet bang zijn om te differentiëren, dat is mijn boodschap. Dat geldt voor allerlei beleidsterreinen, bijvoorbeeld ook op het gebied van de bescherming tegen overstromingen. In het nieuwe Deltaprogramma wordt elke Nederlander een hoge basisveiligheid geboden: een kans om te overlijden door een dijkdoorbraak van 1 op 100.000 om precies te zijn. Maar in sommige regio's spelen grote belangen, zoals de haven van Rotterdam. Daar garanderen we dus een hogere mate van veiligheid, simpelweg omdat de problemen bij een dijkdoorbraak daar veel en veel groter zijn.'

En differentiëren in de woningbouw?

'Ik ben een groot voorstander van particulier opdrachtgeverschap. Mij is ooit in de mond gelegd dat ik een grote fan ben van 'Belgische toestanden', maar met een paar duidelijke afspraken kun je daar wel degelijk prachtige buurten aan overhouden. De grachtengordel in Amsterdam is toch op die manier gebouwd? Ik weet: het is strijdig met de Nederlandse stedenbouwkundige traditie van na de oorlog, maar naar mijn smaak heeft die juist de wijken opgeleverd waar we helemaal niet blij mee zijn. Die staan er over 100 jaar niet meer. Zelf woon ik in een oud huis in het centrum van Leiden, en mijn burens zijn studenten, ouden van dagen en een woongroep. Dat is toch veel leuker dan al die eenvormigheid?

'In Almere, waar we als rijk het RRAAM-programma uitvoeren, is nog steeds sprake van een groeiende vraag naar woningen. We kiezen daarbij, anders dan in het verleden, voor organische groei. Dus niet langer grootschalige locaties aanwijzen en die massaal ontwikkelen, maar kleinschalig, stap voor stap. We zorgen dat er locaties beschikbaar zijn op het moment dat zich een partij meldt die wil ontwikkelen. Dat is wat mij betreft de werkwijze van de toekomst.'

Wat zijn wat u betreft de belangrijkste ruimtelijke transformaties van de komende jaren?

'Ten eerste de differentiatie tussen groei en krimp. In delen van het land zal nog een enorme verstedelijking plaatsvinden. Dat brengt de opgave met zich mee om die steden gezond, vitaal en bereikbaar te houden. Er zullen andere mobiliteitsconcepten nodig zijn, maar ook nieuwe ICT-toepassingen, gezondheidsconcepten, genoeg groen in de stad. Aan de andere kant zijn er dorpen en steden die leeglopen. De aanpak daarvan mag ver gaan, wat mij betreft. Ik zie er weinig heil in om iets in leven te houden dat niet levensvatbaar is. Je kunt het ook zien als een unieke kans om natuur terug te brengen. Er kan een moment komen dat je als rijk zegt: we kopen de boel uit en maken er iets anders van. Liever niet natuurlijk, maar het is wat mij betreft denkbaar.

'Daarnaast is er natuurlijk de transitie naar duurzame energie, een ontwikkeling die een enorm ruimtebeslag vraagt – want een kerncentrale neemt weinig plek in, maar windmolens en zonnepanelen des te meer. Meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen, ook iets wat een grote vlucht zal gaan nemen. Maar het belangrijkste is wat mij betreft een andere manier om naar ruimtelijke inrichting te kijken. Voor mij is dat niet het precies voorschrijven wat wel en niet mag, maar het bieden van mogelijkheden. Vaak maken mensen van die mogelijkheden veel beter gebruik dan vroeger werd gedacht. Ik geloof dat de samenleving krachtig en vitaal is, als je mensen maar de gelegenheid geeft die kracht en vitaliteit te ontplooiën.'

Melanie Schultz bij de opening van de Tweede Maasvlakte.

Foto: Ronald van den Heerik / HH



'Ik geloof dat de samenleving krachtig en vitaal is, als je mensen maar de gelegenheid geeft die kracht en vitaliteit te ontplooiën'