

DIE WOONKOMPONENT IN DIE KAAPSE METROPOLITAANSE GEBIED: STRUKTURELE KWESSIES

G.N. VAN ZYL*

Die Kaapse Metropolitaanse Beplanningskomitee se **Ontwerpgidsplan vir die Kaapse Metropolitaanse Gebied** verteenwoordig die eerste formele poging om die Metropolitaanse stelsel, met al sy wisselwerkende komponente of substelsels, in sy geheel te bestudeer en beplanningsvoorstelle te formuleer met die belang van beide die stelsel as geheel en die substelsels, in gedagte. Hoewel dit in die verlede onvermydelik was dat 'n "behuisingsoplossing" of 'n "verkeersoplossing" min of meer in isolasie gesoek moes word, verteenwoordig die Ontwerpgidsplan 'n geheelbenadering.

Al word sekere aspekte van die woonkomponent vervolgens uitgesonder vir bespreking, mag nie uit die oog verloor word dat dit 'n onderdeel van die stelsel as geheel is nie: 'n onderdeel wat deur die talle ander substelsels beïnvloed word. Maar dan op sigself 'n baie belangrike substelsel wat op sy beurt belangrike invloede laat geld, want die gehalte van die stelsel as geheel kan gemeet word aan die lewensgehalte van die mense wat daarin betrokke is. En die lewensgehalte van die mens word in 'n baie belangrike mate bepaal deur, en vind ook uitdrukking in, sy woonomstandighede. In sy woonplek lei hy hoofsaaklik sy gesinslewe; vanuit daardie woning kom hy in aanraking met 'n bepaalde gemeenskap waarin hy hom sosiaal moet uitlewe; na hierdie basis sal hy telkens terugkeer vanaf sy werk, sy ontspanning, sy inkoop.....

Die belangrikste fisiese beplanningsprobleme op die metropolitaanse vlak vloei voort uit die stedelike struktuur soos wat dit oor die jare ontwikkel het: 'n oorheersende kern van werk- en inkoopaktiwiteite in die Kaapstadse Sentrale Sakekern en sekondêre konsentrasies op die vervoerasse ten suide en ooste daarvan, met groot gebiede waar woonontwikkeling plaasgevind het sonder noemenswaardige nabygeleë werk- en inkoopgeleenthede. Dit het 'n hele aantal belangrike probleme tot gevolg:

- Meer en meer mense moes verder reis om te gaan werk, inkope te doen en te ontspan. Hierdie meerdere noodsaaklikheid om te reis het veroorsaak dat 'n toenemende proporsie van die gesinsinkomste aan vervoer bestee moes word - iets wat veral in onlangse jare as 'n baie belangrike oorweging vir die laerinkomstegroepes moet geld. Dit is juis die lae-inkomste Kleurlingbevolking op die Kaapse Vlakte wat besonder swak bedien word deur nabygeleë werk-, inkoop- en ander geleenthede;

- Die toenemende verkeer na veral die Sentrale Sakekern (SSK) het opeenhoping op verkeerskanale (paaie en spoorlyne) tot gevolg, wat weer geweldige uitgawes tot gevolg het om die dravermoë van daardie kanale te verhoog. Die stadium is nou bereik waar die Suid-Afrikaanse Spoorweë slegs met hoë koste daarin sal kan slaag om die passasiersvolume na die SSK noemenswaardig te verhoog.

Met die voltooiing van die duur paaie wat tans in die omgewing van die SSK in aanbou is, sal die maksimum waarskynlik in hierdie omgewing bereik wees;

- Lang reisafstande, veral waar van private vervoer gebruik gemaak word, het 'n hoë energieverbruik tot gevolg. Daar word algemeen saamgestem dat brandstof oordie medium- en langtermyn skaarser en duurder gaan word en dat alles moontlik in die stryd gewerp moet word om besparing te bewerkstellig.

Die stedelike struktuur vir die toekoms sal dus, sover moontlik, lang reisafstande moet inkort en besondere klem op openbare (massa-) vervoer moet lê. Dit kan gedoen word deur 'n meer kompakte stedelike struktuur na te strew (wat onder meer hoër woondighede beteken) en deur werk-, inkoop en ander geriewe nader aan mense se woonplekke

te bring.

- Lang reisafstande bring tydverkwisting mee. Dit is nie net 'n ekonomiese probleem, deurdat baie werksure verlore gaan nie, maar dit het ook sosiale implikasies deurdat minder tyd beskikbaar is vir ontspanning en gesinsaktiwiteite.

Omdat die behuisingskenmerke van die twee groepe so verskillend is, kan die situasie ten opsigte van die Blankes aan die een kant en dié van die Kleurlinge en Swartes aan die ander kant, afsonderlik beskou word. Die ligging van verklaarde groepsgebiede vir die verskillende bevolkingsgroepe in die Kaapse Metropolitaanse Gebied, word in die meegaande kaart aangetoon.

Sien figuur op agterblad.

DIE OOSTELIKE DEEL VAN DIE KAAPSE VLAKTE

Daar sal opgelet word dat verklaarde groepsgebiede vir Kleurlinge en Swartes hoofsaaklik op die Kaapse Vlakte voorkom. Volgens statistiek wat in 1976 van plaaslike owerhede verkry is, is (afgesien van Atlantis) die volgende die belangrikste gebiede wat nog vir behuising aangewend kan word: Bellville, Kuilsrivier, Scottsdene, Eersterivier, Macassar, Mfuleni en Mitchellsvlakte. Hierdie groepsgebiede is almal in die oostelike deel van die primêre stedelike gebied geleë en het 'n totale hou vermoë van ongeveer 500 000 mense. Alhoewel aanvaar kan word dat 'n groot deel van die ontwikkeling in hierdie gebiede aangewend sal word om die groot behuisingsagterstand in te haal (dus, om plakkers en andere te huisves wat reeds in die omgewing woon), sal daar na verwagting oor die volgende tien jaar of wat 'n groot bevolkingstoename in die oostelike dele wees. Die moontlikheid bestaan ook dat heelwat meer grond as net die bestaande groepsgebiede in die oostelike gebiede aangewend kan word vir stedelike ontwikkeling vir veral Kleurlinge. Dit is dus duidelik dat, indien die baie belangrike beginsel van die inkorting van reisafstande na werk- en inkoopgeleenthede in die Metropolitaanse Gebied nagestreef wil word, aktiewe aandag vir die volgende aantal jare veral op die oostelike dele toegespits sal moet word. Hierin sal plaaslike owerhede die leiding moet neem, maar die samewerking van die Departement van Beplanning, wat beheer het oor die toesegging van nywerheidsgrond, en die private onder-nemers, sonder wie die uitvoering van hierdie beplanning nie moontlik sal wees nie, is onontbeerlik.

Die uitbreiding en ontwikkeling van bestaande nywerheidsgrond by Philippi en Blackheath moet as baie belangrik beskou word omdat die Kleurlinge en Swartes hoofsaaklik in die sekondêre indiensnemingsektore betrokke is. Hoewel handelsentra ook in die Kleurlinggebiede aangemoedig moet word, is dit waarskynlik nie so lewensvatbaar soos nywerheidsontwikkeling nie. Inkoop-sentra van die middel-grootte orde behoort egter wel lewensvatbaar te wees en moet aangemoedig word — ook binne groepsgebiede waar sekere beperkings op die vloei van kapitaal tussen groepsgebiede van die verskillende bevolkingsgroepe blykbaar 'n inhiberende uitwerking het op die vestiging van inkoop-sentra in Kleurlinggebiede.

DIE BELLVILLE-GEBIED

Die uitbouing van die Bellville-Brackenfell-Kuilsriviergebied tot 'n funksioneel gebalanseerde aktiwiteitskern sal veel daartoe bydra om werk- en ander geleenthede nader aan woongebiede te bring. Afgesien van bestaande nywerheidsgrond wat in hierdie gebied ontwikkel kan word, bied dit ook uitstekende geleenthede vir handelsontwikkeling wat sentraal geleë sal wees ten opsigte van hoofsaaklik Kleurlingwoongebiede ten suide daarvan en Blanke woongebiede ten noorde daarvan. Dit moet ook beskou

word as die gebied wat die beste moontlikhede bied om as teevoeter te dien vir drukte op die bestaande SSK. Die ontwikkeling van hierdie aktiwiteitsgebied en die ontwikkeling van woongebiede in die omgewing kan dus as onderling aanvullend beskou word: enersyds is dit noodsaaklik om die werk- en ander aktiwiteite naby die woongebiede te hê en andersyds is die ontwikkeling van woongebiede noodsaaklik as rugsteun vir die ontwikkeling van die aktiwiteitsgebied wat in die hele stedelike struktuur 'n baie belangrike rol moet speel. Blanke woonontwikkeling, vanwaar die ondernemerskapitaal en — inisiatief vir ontwikkeling in hierdie gebied (en ook op die Kaapse Vlakte) hoofsaaklik sal kom, word benoorde en ten noordooste van die voorgestelde aktiwiteitskern beplan.

DIE WESKUSGEBIED

Toekomstige stedelike uitbreiding word hoofsaaklik beplan op grond wat geen hoë waarde besit vir landbou-, natuurbewarings-, estetiese en ander nie-stedelike doeleindes nie. Die Weskusgebied is vanuit hierdie oogpunt baie geskik vir woonuitbreiding. As gelet word op stedelik-strukturele oorwegings, raak die situasie ietwat meer gekompliseerd.

Woonuitbreiding in 'n noordelike rigting, vanaf die bestaande ontwikkeling, sal kragtens huidige beleid uitsluitend vir die Blanke groep wees, terwyl werkgeleenthede, volgens huidige grondbruiktoeseggings, hoofsaaklik vir die Kleurlinggroep (sekondêre indiensneming) sal wees (die Montagu Gardens- nywerheidsgebied). Die gevolg van woonontwikkeling, met die huidige toestand as gegewe, sal dus wees dat die mense (Blankes) hoofsaaklik nie plaaslik werk sal kan kry nie, maar, in stryd met die beginsel om werkgeleenthede plaaslik te voorsien, na elders (waarskynlik hoofsaaklik die SSK) sal moet reis. Die ontwikkeling van die bestaande nywerheidsgrond sal 'n mate van werkgeleenthede aan Blankes bied, maar veel groter getalle Kleurlinge sal, aan die anderkant, dan van elders daarheen moet reis om die ondernemings te beman- met gepaardgaande kostes, tydverkwisting, energieverkwisting en belading van verkeersweë.

Verder noord word die Kleurlingstad, Atlantis, tans ontwikkel. Hoewel dit aanvanklik bekendgestel is as 'n selfstandige nuwe stad vir Kleurlinge, word tans algemeen aanvaar dat dit deel vorm

van die Metropolitaanse Gebied. Hierin lê 'n erkenning opgesluit dat dit sterk op die Metropool sal (bly) steun vir sy lewensvatbaarheid. Wat op sy beurt weer beteken dat daar sterk vervoerskakels met die Metropool voorsien moet word. Alle aanduidings is nou reeds daar dat, indien voortgegaan word om Atlantis as 'n uitsluitend Kleurlingstad te ontwikkel en wel tot die aanvanklik beplande 350 000 mense, groot verkeersprobleme vermag kan word (afgesien van kostes en tyd- en energieverkwisting).

Oplossings vir die gestelde probleme aan die Weskus, kan die volgende insluit:

- die uitbouing van 'n Kleurling-woonkomponent heelwat nader aan die Milnerton-gebied om die verwagte nywerheidsontwikkeling daar te bedien;
- die invoeging van 'n Blanke woonkomponent naby Atlantis ter wille van 'n meer gebalanseerde arbeidsmag, veral met die oog op die uitbouing van tersiêre werkgeleenthede;
- die nastrewe van 'n meer selfstandige, maar dan vir die voorsienbare toekoms aansienlik kleiner, Atlantis;
- die beplanning, op die langer termyn, van 'n verdere "nuwe dorp" in die omgewing van Klipheuwel. Die klem moet hier eweneens val op selfstandigheid eerder as grootte.

Die werklikheid, dat die Metropool om verskeie redes as woonplek steeds baie aantreklik sal bly, moet aanvaar word. Terwyl positiewe desentralisasie, terwille van die meer eweredige verspreiding van sosiale en ekonomiese geleenthede oor die Weskaap-streek as geheel, aktief aangemoedig moet word, bestaan daar geen rede waarom kunsmatige beperkings op die groei van die Metropool geplaas moet word nie: dit is nie die grootte van die Kaapse Metropool as sodanig wat (in hierdie stadium) probleme veroorsaak nie, maar wel die wyse waarop die Metropool tans gestruktureer is.

Soos reeds aangetoon, kan sekere insette gemaak word om diestrukturele probleme te oorkom, en so van die Metropool 'n aangenamer woonplek te maak, sonder om sy groei kunsmatig te beperk. Per slot van sake is die Metropool in die Weskaap die hennet die goue eiers en om sy groei te beperk, is om die reeds tanende produksie van goue eiers verder in te kort!

BEPLANNING IN SUIDWES- AFRIKA

G.J.F. GOUS

(Direkteur van Beplanning, S.W.A. - Administrasie)

In Suidwes-Afrika het beplanning tot die vroeë sestigerjare hoofsaaklik op 'n ad hoc basis geskied en was daar, behalwe vir die funksionering van die normale staatsmasjienerie weinig aandag daaraan geskenk om beplanning op 'n vaste, georganiseerde basis te plaas. Die eerste daadwerklike poging om 'n breë beplanningsverslag vir Suidwes-Afrika op te stel, was in 1962 — 63 toe die welbekende Odendaal Kommissie sy "Verslag van die Kommissie van Ondersoek na Aangeleenthede van Suidwes-Afrika" gepubliseer het. Die terme van opdrag aan die Kommissie was egter sodanig dat meer aandag geskenk is aan die stoflike en morele welsyn en die sosiale vooruitgang van die nie-blanke inwoners van Suidwes-Afrika.

Van die belangrikste uitvloeisels van die aanbevelings van die Odendaal Kommissie was dat 'n herreëling van administratiewe en finansiële verhoudings tussen die Suidwes-Afrika Administrasie en die Sentrale Regering in 1969 plaasgevind het. Funksies soos onder andere Landbou, Mynwese, Kleurlingsake, Pos- en Telegraafwese en Waterwese, wat vroeër deur die Suidwes-Afrika Administrasie beheer was, val vanaf 1969 onder beheer van die

Sentrale Regering. Voor herreëling kon koördinasie tussen funksies soos hierbo genoem, maklik bewerkstellig word, omdat hulle almal onder een dak tuis was. Die behoefte en die noodsaaklikheid van koördinasie tussen die Suidwes-Afrika Administrasie en staatsdepartemente veral op die gebied beplanning is gou na herreëling beseft. Die noodsaaklikheid van beplanning op 'n gekoördineerde grondslag is verder beklemtoon deur onder andere die volgende faktore:

Suidwes-Afrika is vir sy inkomste hoofsaaklik toegewys op die primêre bedryfssektore soos afgelei kan word uit onderstaande tabel.

Landbouproduksie bestaan hoofsaaklik uit rooivleis en karkoelpele. Hierdie produksie is afhanklik van wisselende klimaatstoestand en markpryse in gebiede waarheen dit uitgevoer word.

Die visbedryf gaan gebuk onder probleme wat toegeskryf kan word aan die oorbenutting van die visbronne. Die teenwoordigheid van vreemde vissersbote langs die weskus is tot 'n groot

