

Bedankt voor het downloaden van dit artikel. De artikelen uit de (online)tijdschriften van Uitgeverij Boom zijn auteursrechtelijk beschermd. U kunt er natuurlijk uit citeren (voorzien van een bronvermelding) maar voor reproductie in welke vorm dan ook moet toestemming aan de uitgever worden gevraagd.

Boom

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikelen 16h t/m 16m Auteurswet 1912 jo. Besluit van 27 november 2002, Stb 575, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoeding te voldoen aan de Stichting Reprorecht te Hoofddorp (postbus 3060, 2130 KB, www.reprorecht.nl) of contact op te nemen met de uitgever voor het treffen van een rechtstreekse regeling in de zin van art. 16l, vijfde lid, Auteurswet 1912.

Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16, Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten, postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

No part of this book may be reproduced in any way whatsoever without the written permission of the publisher.

info@boomamsterdam.nl
www.boomuitgeversamsterdam.nl

Los Angeles aan de Noordzee, toekomstbeeld of spookbeeld

In gesprek met Piet Eichholtz & Wim ter Keurs

door *Marcel ten Hooven & Jan Prij*

Hoofredacteur en redactiesecretaris van CDV.

Blijven de steden en wegen in Nederland uitdijen, zelfs als de bevolking krimpt? Deze vraag staat centraal in het CDV-debat tussen een vastgoeddeskundige en een milieubioloog. De groei van de welvaart heeft onherroepelijk een groter ruimtebeslag van woningen en wegen tot gevolg, meent de eerste. Dat hoeft niet als de eigen logica van het 'autosysteem' wordt doorbroken, antwoordt zijn opponent.

Groeit de Randstad deze eeuw uit tot een Los Angeles aan de Noordzee, een semi-stedelijk geheel met overal huizen, parken en wegen? Vastgoeddeskundige Piet Eichholtz vreest voor een proces van onstuitbare urbanisering, zelfs bij een krimpende bevolking. Dit is zijn openingszet in het debat dat *Christen Democratische Verkenningen* tussen hem en milieubioloog Wim ter Keurs heeft georganiseerd. Ter Keurs vindt zijn opponent al te defaitistisch. Een ruimtelijke ordening die breekt met de logica van het 'autosysteem' kan volgens hem het ontstaan van een uitgedijde Randstad voorkomen. Gaandeweg het debat naderen Eichholtz en Ter Keurs elkaar. 'Een interessante gedachte', zegt Eichholtz over het alternatief van zijn gesprekspartner.

Het toekomstbeeld van het Los Angeles aan de Noordzee beheerst dit CDV-debat. Als hoogleraar vastgoedfinanciering aan de universiteit van Maastricht heeft Eichholtz zich de afgelopen jaren onder meer verdiept in de samenhang tussen welvaartsgroei, ruimtebeslag van woningbouw en demografische ontwikkelingen als bevolkingsgroei en -krimp. Ter Keurs is gepensioneerd hoofd van de sectie milieubiologie aan de Universiteit Leiden. Als actievoerder tegen enkele wegenbouw- en grootschalige woningbouwprojecten heeft hij bij politici en ambtenaren in Zuid-Holland een reputatie van een geduchte en goed geïnformeerde tegenstander opgebouwd, met een grondige kennis van verstedelijkingsprocessen.

Ter Keurs betreft de stelling dat Nederland wel in woorden maar niet in daden een strikt verstedelijkings- en ruimtelijke-ordeningsbeleid heeft gevoerd. Het gevolg is zichtbaar in een verrommeling van het landschap in de Randstadprovincies.

TER KEURS 'Als je de topografische kaarten van Zuid-Holland-West van een eeuw geleden met die van nu vergelijkt, zie je hoe het beeld van de stad als een compact geheel met een hoge bevolkingsdichtheid heeft plaatsgemaakt voor dat van de splinterbom. Overal zijn de brokstukken terechtgekomen, vooral in het buitengebied. Een ontwrichtende ontwikkeling. In dat beeld wordt het proces zichtbaar van ongecontroleerde bebouwing overal en nergens, moeilijk bereikbaar voor het openbaar vervoer en daardoor aangewezen op de auto. Het auto-systeem staat niet los van die ontwikkeling. De geëxplodeerde vraag naar wegen komt daar vandaan.'

'Moet het Groene Hart dan op slot? Dit lijkt me niet meer dan een bezweringsformule, irreëel. De gemeenten daar zijn ingesteld op groei en dat stop je niet zomaar. Daar komt nog een bezwaar bij. Als de woningbouw verder volledig buiten het Groene Hart zou moeten komen, in de stedelijke rand rondom dat gebied, dan krijgen we daar een brij van woningen en wegen waaruit waardevolle open ruimtes als parken, duinen en bossen zijn verdwenen. Ons voorstel is simpelweg een beleid te voeren waarbij de linkerhand weet wat de rechter doet. Een echt doordacht verstedelijkingsbeleid, juist ook in het Groene Hart.'

EICHHOLTZ 'Mee eens. We moeten duidelijke keuzes maken, zeker in het Groene Hart en de Randstad. Dat neemt niet weg dat mensen, wat er ook gebeurt, steeds meer ruimte consumeren en dat zullen blijven doen. Alle steden dijen sneller uit dan de bevolking groeit. Sterker nog, dat zullen de

steden óók nog doen als de bevolking krimpt. Dat is het gevolg van de stijgende welvaart. Ruimte is een welvaartsproduct. We willen twee vakanties, twee tv's, twee auto's en ook tweehonderd vierkante meter. Woonwensen onderzoeken van het ministerie van volkshuisvesting wijzen uit dat mensen een grondgebonden eengezinswoning met een tuin willen en niet een appartement. Dit geldt bijna voor iedereen. Het streven binnenstedelijk te bouwen en meer woningen in te breien in de bestaande steden, stuit nu al op fricties. De mensen willen die appartementen niet.'

'Je kunt die gestaag groeiende welvaart moeilijk wegdenken. Vergelijk het met een muur waar je tegenaan duwt. Als je maar lang genoeg duwt, valt-ie op den duur onherroepelijk om. In dit beeld is de welvaartsvermeerdering de duwende kracht en het strikte ruimtelijkeordeningsbeleid de muur. Los Angeles is dan het grote angstbeeld van planologen en andere deskundigen op het terrein van de ruimtelijke ordening; een stedelijke massa met snelwegen. Het beleid is erop gericht zo'n randstedelijk LA te voorkomen, en daarvoor is veel te zeggen, want dat gebied wordt gekenmerkt door een ingebouwde dwang. Je hebt een vervoerssysteem nodig dat op de auto is afgestemd doordat je zó woont, en doordat je zo woont heb je zó'n vervoerssysteem. Dat houdt zichzelf in stand. Maar toch is dat de richting die de Randstad opgaat, als we kijken wat de woonconsument wil. Uiteindelijk kunnen we er niks aan doen, ook al vinden we het niet goed.'

Het bestuurlijk-politieke dilemma dat zich aftekent, is dat we hier geen Los Angeles wensen, maar evenmin mensen in een ander huis kunnen dwingen dan ze willen.

TER KEURS 'Ho, ho, wacht eventjes. Eichholtz neemt de woorden van de planologen over en zegt dat deze de werkelijkheid weer-

geven. Die woorden suggereren dat hier een strikt ruimtelijkeordeningsbeleid is gevoerd. En dat is maar in zeer beperkte mate het geval, volgens mij. Het splinterbomkarakter van die exponentiële groei van de bebouwing betekent per definitie dat geen paal en perk is gesteld aan die ontwikkeling.’

EICHHOLTZ ‘Daar kan ik het niet helemaal mee eens zijn. Ter Keurs wekt de suggestie dat hier in de ruimtelijke ordening sprake was van een *free for all*. Vergelijk Nederland dan eens met België. België is een zootje. Eén grote lintbebouwing. Ik fiets er vaak, vanuit Maastricht, en het verdriet van België is dat je geen landschap ziet. Dat moeten we hier, in Nederland, niet zo doen.’

‘Eén ding vind ik wel interessant in België, en dat is het gunstige verschil in grondprijzen. Wie betaalt er in Nederland voor de schaarse die voortkomt uit het ruimtelijkeordeningsbeleid? Dat zijn helaas de mensen die toetreden tot de woningmarkt. In België is een vierkante meter woongrond vier keer zo goedkoop als in Nederland. Dat geldt niet alleen voor een achtergebleven gebied als Wallonië, maar ook voor de provincie Antwerpen, hoewel de economische dynamiek daar vergelijkbaar is met die in Utrecht of de Randstad. Grond in Antwerpen is nog goedkoper dan in Friesland. Dit komt doordat ze in België verhoudingsgewijs meer grond aan woningbouw hebben toegewezen en minder aan landbouw dan in Nederland. Daarmee is wonen in België betaalbaar gebleven voor de gewone burger.’

‘Die cijfers staan toch haaks op Ter Keurs’ stelling dat we in Nederland maar wat doen in de ruimtelijke ordening. In Nederland geven we maar mondjesmaat grond aan woningen uit, met als gevolg dat de prijs van die grond omhoog gaat.’

Bent u dan voorstander van Belgische vrijheid in de ruimtelijke ordening,

waarbij u Belgische toestanden als een zooiig landschap op de koop toe neemt? Als iedereen een huis met een tuin wil en tegelijkertijd wil niemand een Los Angeles in de Randstad, dan is toch een hogere macht als de overheid nodig om deze tegenstrijdige belangen tegen elkaar af te wegen? Daarvoor kiezen we politici.

EICHHOLTZ ‘Nou, liever geen België hier. Het is daar nogal een puinhoop, een totale anarchie in het landschap. Niet doen. Dan toch liever de ordening van Nederland. Daarom vind ik Ter Keurs’ beeld van een splinterbom wat overdreven. Nederland maakt een beter geordende indruk dan België. Wat ik wél voorstel is dat als de gezinnen jaar in, jaar uit meer ruimte vragen om te kunnen wonen, we meer landbouwgrond aan wonen besteden.’

Met als gevolg meer gebruik van ruimte, meer vraag naar vervoer, meer wegen, meer files. Zo wordt een cirkelgang in werking gezet die eindigt met een Los Angeles aan de Noordzee.

EICHHOLTZ ‘Ja. Dat is waar. Dat kan gebeuren.’

TER KEURS ‘Eerst nog even iets over die woonwensenonderzoeken. Ik stuit daarin op tegenstrijdigheden die de onderzoekers consequent onbenoemd laten. In die enquêtes geven mensen stevast aan dat ze een eengezinswoning willen, met een grote tuin en natuur om zich heen, maar ook elke vijf minuten een tram door de straat, de bakker om de hoek en een of meer scholen in de wijk. Dat zijn onvereenigbare wensen, bij gebrek aan draagvlak voor zulke voorzieningen door de lage bebouwingsdichtheid in dezelfde wijk.’

EICHHOLTZ ‘En er wordt nooit gevraagd naar de prijs die mensen ervoor over hebben.



FOTO: DIRK HOL

Piet Eichholtz

Stel dat ik aan jou vraag of je liever een grote villa wilt dan een klein flatje. Nou, als ik mag kiezen: dan maar die villa, zeg jij dan toch?’

TER KEURS ‘Zo is het! Woonwensen-onderzoeken? Ik vertrouw ze niet. Een strikte ruimtelijke ordening? We weten allemaal dat gemeenten tegen elkaar opbieden in het binnenhalen van bedrijventerreinen en woningbouwlocaties. En we weten dat de wethouder die niet mag bouwen naar zijn partijgenoot de gedeputeerde stapt en dan wat ritselt. Er is de werkelijkheid van de provinciale streekplannen, het ruimtelijke-orderingsbeleid in woorden, en er zijn dit soort praktijken. Ik ben bang dat die laatste werkelijkheid vaak wint.’

EICHHOLTZ ‘Die woningmarktonderzoeken deugen niet. Dat ben ik met je eens. En ik zou het helemaal met je eens zijn als dat het enige onderwerp van ons debat was. Maar wat we ook weten is dat de ruimtecon-

sumptie de afgelopen honderd jaar in Nederland, en niet alleen hier, omhoog is gegaan met de welvaart. Dat is een autonoom proces, een trend die voor bijna elke periode, in elk land geldt, en ik zie niet in waarom die in de toekomst een andere richting zou uitgaan, ook niet als de groei de komende jaren minder hard gaat. En dan moeten we ons afvragen of we ons in Nederland, zo dichtbevolkt als we zijn, nu wel zoveel landbouwgrond kunnen veroorloven. Ik begrijp wel dat landbouw voor de meeste mensen natuur is. Koe, sloot, dat is ook natuur. Een beetje op zijn Zwitsers, als één groot decor. Maar maïsproductie in Nederland, waarom eigenlijk? Waarom niet in de Oekraïne, of Noord-Frankrijk?’

Gaat uw redenering nog wel op als straks de bevolking krimpt? Dan neemt het ruimtegebruik toch af?’

EICHHOLTZ ‘Dat is niet zo. Dat nam ik vroeger ook aan, maar onderzoek van een promovendus en mij in het Verenigd Koninkrijk wijst anders uit. Daaruit blijkt een sterke relatie tussen het opleidingsniveau van mensen en de vraag naar woonruimte. Hoe hoger opgeleid, hoe meer woonruimte mensen zich veroorloven. Als we die lijn naar de toekomst doortrekken en alle gegevens over opleidingsniveau en demografie erin verdisconteren, dan zien we dat de woonconsumptie in het Verenigd Koninkrijk gewoon zal doorgroeien, met 2, 3 procent per jaar, ondanks de krimpende bevolking. Ik zie niet in waarom dat in Nederland anders zal zijn.’

U antwoordde bevestigend op de vraag of Los Angeles aan de Noordzee een onvermijdelijk perspectief is. Ja, als de beleidsmakers toegeven aan die exponentieel groeiende vraag naar ruimte en de tredmolen in gang houden van steeds ruimere kavels en steeds meer wegen. Als Los Angeles dan ons perspectief is – wat niemand hier wil – is er dan toch niet iets voor te zeggen in het beleid tegen de keer in te gaan? De politiek moet toch ook particuliere woonwensen afwegen tegen het belang van het behoud van het landschappelijke en stedenbouwkundige karakter van de Randstad?

EICHHOLTZ ‘Dat is moeilijk. Doen, zeg ik aan de ene kant. Toen ik in Amsterdam studeerde, vond ik het ook heerlijk De Ronde Hoep te kunnen fietsen, prachtig. Dan ben je in de *middle of nowhere*. Amerikanen zijn stomverbaasd als ze hier komen en ik hun vertel dat ze in één van de dichtstbevolkte landen ter wereld zijn. De heldere scheiding tussen stad en platteland, het groen, de ruimte: die verworvenheid moet je koesteren. Aan de andere kant zal zo’n wat pater-

nalistische politiek, tegen de keer in, naar ik vrees op lange termijn op grote weerstand stuiten van kiezers die voor een betaalbaar bedrag een woning met een tuin willen. Nu al zijn de verschijnselen van een woningmarkt die verstopt raakt een bron van groot maatschappelijk onbehagen. Op straffe van een vertrouwensbreuk kan de politiek de woonwensen van de kiezers niet blijven negeren. Nogmaals, elke muur zal op den duur omvallen als je er maar lang genoeg tegen duwt. Dus het Los Angeles-effect zal hier optreden, ook bij een krimpende bevolking. Dat gaat gebeuren.’

TER KEURS ‘Ik bestrijd dat de ontwikkeling die Eichholtz schetst onvermijdelijk is. De ruimtelijke wanorde die ontstaat, is niet los te zien van het ruimtevreterende autosysteem. Hoe meer stedenbouwers aan dat systeem toegeven, hoe lager de bebouwendichtheid zal zijn. Een voorbeeld. Ooit bestond het plan een snelweg van de binnenstad van Leiden naar het centrum van Den Haag aan te leggen, de Leidse Baan. Alleen al in de Schilderswijk zouden daarvoor 1600 woningen zijn gesneuveld.’

‘In dat perspectief wordt de vraag interessant of er niet in hogere dichtheden kan worden gebouwd door minder ruimte voor het autosysteem te reserveren. Veel autoverkeer is terug te dringen, door ander vervoer aantrekkelijker te maken. Zo gek is dat idee niet, als je nagaat dat de meeste auto’s in binnenstedelijke agglomeraties een afstand ergens tussen de vijf en tien kilometer afleggen. Een deel daarvan is lopend, fietsend of met de tram of bus te doen. Een wijk die in hogere dichtheden wordt gebouwd, minder afgestemd op dat autosysteem, kan er enorm op vooruitgaan. Met meer mensen op een vierkante kilometer is er een groter draagvlak voor winkels, scholen, theaters, openbaar vervoer. Dat kan een interessante stedenbouwkundige opgave zijn, hoe we



FOTO: DIRK HOL

Wim ter Keurs

bebouwingdichtheden kunnen verhogen met behoud van, of zelfs met een hogere stedelijke kwaliteit.’

En dan nog de mensen ervan overtuigen dat dit kwaliteit is?

TER KEURS ‘Laat de markt dan zijn werk maar doen, zou ik zo zeggen. Voorwaarde is dat de ruimte die vrijkomt door de infrastructuur krapper te bemeten een zinnige, aantrekkelijke bestemming krijgt.’

EICHHOLTZ ‘Hoe krijgen we de mensen de auto uit? Ik breng ’s ochtends de kinderen naar school, altijd met de fiets. In mijn buurt wonen veel mensen even dicht bij de school als mijn gezin, of dichterbij, die toch allemaal met de auto komen, zelfs als het niet regent. Op de fiets? Ze vertikken het gewoon, ook al moeten ze zo ver van school parkeren dat het meer tijd kost. Mensen

nemen dus zelfs de auto als het evident dom is. Hoe wil je daarin ooit een keer ten goede brengen?’

Kijk eens naar het overdonderende succes van het nieuwe huurfietsstelsel in Parijs.

EICHHOLTZ ‘Natuurlijk, ik pleit er niet voor bij de pakken neer te zitten. Amsterdam is zo’n leuke stad omdat iedereen fietst. Anders zou die stad onleefbaar zijn. Je móet wel fietsen in Amsterdam omdat de infrastructuur voor auto’s zo slecht is. Het gemiddelde autobezit in Amsterdam is ook veel lager. Je bent gek als daar een auto hebt.’

TER KEURS ‘Ander voorbeeld. Dankzij het parkeervergunningsgebied is in Leiden het verschijnsel van de tweede en derde auto gedecimeerd. Het begint met een beleid dat *in no time* breekt met de logica van het auto-

systeem. Die logica heeft helaas een nieuwe impuls gekregen door de motie van CDA-Kamerlid Van Bochove, om bij de bouw van nieuwe wijken het adagium “eerst bewegen, dan bouwen” aan te houden. Dat adagium wordt toegepast op de auto, veel minder dwingend op de bus of tram, om maar te zwijgen van de fiets. Dus voor de bouw van een wijk wordt eerst een autoweg met twee keer rijstroken aangelegd. Op die manier creëer je de autowijken. Een tijdje was de leidende idee dat vóór de oplevering van de woningen er eerst rails voor de tram moesten liggen. Dat is weg. Die toezegging is bijvoorbeeld gedaan voor de Vinex-locaties bij Den Haag. In werkelijkheid blijft het openbaar vervoer daar beperkt tot een krakkemikkige buslijn. Dan moet je niet verbaasd zijn als zo’n wijk zich in twee, drie jaar helemaal op het gebruik van de auto richt. Met per huis twee, drie auto’s en bewoners die nooit van de tram gebruik zullen maken, ook niet als die rails alsnog worden aangelegd.’

EICHHOLTZ ‘Wat jij wilt is bewoners opvoeden in openbaar vervoer, door ervoor te zorgen dat de trein, de tram of de bus rijdt als de eerste huizen in nieuwe wijken worden opgeleverd.’

TER KEURS ‘Ja. We houden ons nu bezig met de bebouwing van het voormalige marinevliegveld Valkenburg. Aan de rand van deze wijk met vijf- tot tienduizend woningen komt één armzalige light-railhalte. Dat wordt zo een autowijk.’

Is het niet een utopisch streven te proberen de mensen uit de auto te krijgen? Dat wordt toch al lang geprobeerd?

TER KEURS ‘Het zou utopisch zijn als we dat inderdaad geprobeerd zouden hebben. Dat is niet het geval. Dat is weer die werkelijkheid in woorden. Het wordt gezegd, maar niet gedaan.’

Eichholtz, een voorbeeld uit uw omgeving, van Heerlen en Maastricht, geeft Ter Keurs toch gelijk? In Heerlen kun je villa’s kopen voor twee derde van de prijs van een huis in de stad Maastricht. Toch kiest bijna niemand ervoor te wonen in Heerlen en te werken in Maastricht. Is dat niet een bewijs dat een goed ingerichte, maar dichtbebouwde stad als Maastricht voor mensen al met al aantrekkelijker is dan zoets als de ruim bemeten parkstad Heerlen met zijn grote tuinen?

EICHHOLTZ ‘Ja, goed punt. Wonen is één, maar het gaat ook om andere prettige voorzieningen. De cultuur, de evenementen. Dan kun je mensen ertoe bewegen met een grotere dichtheid genoeg te nemen. Dat verdient meer onderzoek. De wijk Céramique in Maastricht is op alle punten geslaagd. Hoge dichtheid, hoge kwaliteit, hoog voorzieningenniveau. Céramique is bovenal een succes in het trekken van nieuwe burgers naar Maastricht, mensen die van buiten komen. Zestig procent komt van buiten Limburg. Onder de overige 40 procent bevinden zich veel mensen van het Limburgse platteland, ouderen die in Céramique zijn gaan wonen omdat het met zijn besloten binnenstedelijke karakter lekker veilig is. Het theater is dichtbij, de wijk is op loopafstand van het centrum, de bussen stoppen er. Bij de bouw van Céramique is goed ingespeeld op de woningbehoefte van ouderen. Met een krimpende, dus vergrijzende bevolking kunnen we daar wijze lessen leren.’

Staat dat niet haaks op uw eerdere stelling dat ook bij een krimpende bevolking de vraag naar ruimte alleen maar zal toenemen?

EICHHOLTZ ‘Ja, misschien wel. Goed punt. Reden te meer voor nader onderzoek.’