



Figuur 1. Wouter Veldhuis, Bron: Rijksoverheid, foto: Arenda Oomen

Nederland op een kantelpunt: interview met Wouter Veldhuis over het Stedelijk Netwerk Nederland en het sociaal netwerk van woonwijken

Leo Oorschot, 23-04-2021

De stedenbouwkundige en architect Wouter Veldhuis en landschapsarchitect Jannemarie de Jonge zijn per 1 december 2020 Rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving. Later in september 2021 komt daar de architect Francesco Veenstra bij als Rijksbouwmeester en dan is het nieuwe trio College van Rijksadviseurs weer compleet. De uitdagingen voor het college zijn groot. De ruimteclaims die er liggen in stad en land, de hooggestemde ambities om klimaatneutraal en circulair te zijn in 2050, de roep om een minister voor de fysieke leefomgeving en of wonen en weer een echt ministerie met budget. Het enorme probleem op de woningmarkt en de druk om één miljoen woningen ergens bij te bouwen. Op 24 april sprak het team van 1M Homes initiative van de TU Delft met de nieuw benoemde rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving Wouter Veldhuis over de aanstaande veranderingen.

U besteedt veel aandacht aan urbanism in uw publicaties. Had u niet liever docent urbanisme en schrijver willen worden?

'Ik ben bijna zeven jaar hoofd van de masteropleiding stedenbouw op de Rotterdamse Academie van Bouwkunst geweest. Dat was een prachtige tijd. Maar ik ben iets heel anders te doen.'

U (en uw bureau Must) werkte mee aan prachtige studies over de vernieuwing van steden. Waaronder *Nieuw-West: parkstad of stadswijk*, *Atlas van de wederopbouw Nederland 1940-1965* en *Atlas westelijke tuinsteden Amsterdam*. Echter, in Amsterdam en Den Haag wordt de wederopbouwstad met haar kenmerkende half open bouwblokken of bouwstroken of stempels deels gesloopt en vervangen door gesloten bouwblokken om zo te kunnen verdichten? Deze stedelijke structuur van stroken en stempels is toch de identiteitsdrager van deze wijken?

'Ik woon zelf in een Amsterdamse naoorlogse wijk, ik ben enorm gehecht aan de tuinstad. Maar sommige dingen kunnen ook wel beter. Er zijn goede en slechte voorbeelden van herstructureringen. De discussie die nu gevoerd wordt is niet goed. De verdichtingsdiscussie wordt vermengd met een meer ideologische discussie over het gelijk of ongelijk van de modernistische stedenbouw.'

Verdichten kan met veel verschillende typologieën, de negentiende-eeuwse stad is heel compact. Maar ook met tuinstadtypologieën kan je heel goed verdichten, zoals De Nijl al met heel veel plannen heeft laten zien. Architecten zoals Rob Krier vonden echter dat het heel anders moest en dat we terug moest naar de Europese stad met haar gesloten bouwblokken. Afhankelijk van de plek in de stadsplattegrond moet je steeds weer op zoek gaan naar de best passende oplossing.'

Verder speelt mee dat bij de huidige verdichting het vooral gaat om de numerieke aantallen woningen en niet om de woningkwaliteit. Wat ik wel belangrijk vind bij verdichten in wederopbouwwijken is dat het goede en ruime woningen zijn met een tuin of balkon. Je woont immers niet voor niets in een tuinstedelijke wijk.'

In Den Haag Zuidwest woont inmiddels 40 à 45% van bewoners alleen in een 3-4 kamer appartement, moet je dan niet bouwen voor de woningvraag?

'Natuurlijk. Maar veel van de nieuwe woon-eenheden hebben nu een containermaat, waar keuken, woon- en slaapkamer in een ruimte zitten. Ze worden verkocht als loft living, maar dat is het natuurlijk niet. Ook al woon je alleen, je hebt toch minimaal recht op een aparte slaapkamer en een fatsoenlijke buitenruimte? Voor studenten is dat fantastisch, maar toch niet voor een reguliere betaalbare woning in de tuinstad. Misschien is 65m² woonruimte voor één persoon te veel, maar 30 à 40m² is toch wel het minimum. Op het moment is ook veel aandacht voor geclusterde woonconcepten en co-housing, dan gaat er veel ruimte van de individuele unit naar gemeenschappelijke ruimte. Voor vereenzaamde ouderen of jongeren met of zonder een zorgvraag is dit een oplossing. Maar let op dat de appartementen niet te klein worden. Marktpartijen hebben

toch de neiging om de onderkant op te zoeken. Ieder balkon dat ze niet hoeven te maken, wordt onmiddellijk geschrapt.'



*Figuur 2. Den Haag Zuidwest, Hengelolaan in 1962. Woongebouwen is het ruime groen.
Bron: Haagse Gemeentearchief, foto: Dienst Stedelijke Ontwikkeling*

Staan de ambities van stedenbouwers en woningbouwers haaks op elkaar?

Stedenbouwers denken over een termijn van honderd jaar en willen verdichten langs OV mobiliteitsnetwerken en knooppunten met hoge torens boven de 70 meter. Vaak ook onbetaalbaar. Woningbouwers denken alleen op korte termijn en willen nu betaalbare en circulaire woningen. Komen stedenbouwers en woningbouwarchitecten ook ooit nader tot elkaar?

'Met onze wet- en regelgeving is 6 tot 8 bouwlagen het meest optimaal. Deze hoogte heeft een efficiënte verhouding tussen bouwkosten en woonkwaliteit. Eigenlijk is dit het klassieke Europese stedelijke bouwblok wat we al honderden jaren bouwen. Hiermee haalt men vaak hogere dichtheden dan met echte hoogbouw. De grootste sta-in-de-weg voor goede verdichting is de ruimte die de auto nog steeds inneemt in onze plannen. Als je direct rondom OV-knopen bouwt is het inmiddels geaccepteerd om met hele lage parkeernormen te werken. Maar bij reguliere wijken domineert de maatvoering van de auto, zowel in de gebouwen (door de parkeergarages) als de openbare ruimte. Zo wordt veel kostbare ruimte verspild. Daarnaast bedreigt de auto de leefkwaliteit in de openbare ruimte, die juist zo belangrijk is in wijken met hogere dichtheden. De openbare ruimte moet de huiskamer van de stad zijn, en niet een goedkope stallingsruimte voor auto's.'

De nieuwe minister?

Straks komt er een nieuwe minister van Ruimte of Wonen of Milieu of Landbouw of Mobiliteit? Ruimte is schaars en moet worden herverdeeld. Welke portefeuilles moet zo'n minister krijgen?

'Het is belangrijk dat er iemand op het hoogste bestuurlijk niveau komt die is belast met de verdeling van de schaarse ruimte in de fysieke leefomgeving. Zowel in de stad als in het landschap, want stad en land zijn meer verknoopt dan ooit. Nu is het ruimtelijk beleid nog erg sectoraal, en dat zal deels ook zo blijven omdat het beleid van veel departementen ruimtelijke impact heeft. Een nieuwe minister moet de opdracht krijgen dit sectorale beleid bij elkaar te brengen en gezamenlijk keuzes te maken. En dan helpt het als je ook zelf een stevige opdracht in de portefeuille hebt. Dus met het woonvraagstuk heeft de nieuwe minister ook iets concreets in handen om in het gesprek over de toekomst van Nederland op tafel te kunnen leggen.'

Peter Boelhouwer verwees in een interview naar het succes in het verleden van een planningscyclus. Van het Rijk naar de Provincie naar stedelijke regio's en weer terug. Deze gingen vooraf aan bijvoorbeeld de Vinexwijken. Nu gaat het met woondeals en woonimpulsen.

'Dat beeld herken ik. Hoewel ik wel denk dat we nog maar aan het begin van een nieuwe planningscyclus staan. Met de NOVI is, net als met de Vierde Nota, een goede start gemaakt, maar het ontbreekt nog aan een duidelijke visie om te kunnen starten met de uitvoering. Daarom willen wij als College van Rijksadviseurs de visie voor de ontwikkeling van Nederland op lange termijn snel op tafel krijgen, zodat we vervolgens voldoende houvast hebben om belangrijke beslissingen op korte termijn te kunnen nemen. Het vastleggen van deze visie is wat ons betreft een van de eerste opdrachten voor de nieuwe Minister.'

Transformatie van bedrijventerreinen in steden

Ligt de grote betekenis van de oplossingen van het woningtekort de komende jaren op de bedrijventerreinen in de Randstad? De helft van de woningbouwimpuls gaat daar heen nu. Op het NOVI conferentie toonde u de transformatie van de IJ-mond en het Amsterdamse havengebied. Maar verdwijnt zo niet de bedrijvigheid en industrie uit steden en uit Nederland? Dat is problematisch nu wij juist een circulaire economie willen en een bewustere omgang met grondstoffen. Bedrijvigheid en industrie wordt nu weggeschoven naar het buitenland.

'Er zijn grote veranderingen op bedrijventerreinen. Dat was de reden voor mijn wandeling op de NOVI-conferentie. Over twintig à dertig jaar is de economie compleet anders, door de transitie naar een circulaire economie. Is er ruimte om deze transitie te accommoderen? In de discussie over de keuze tussen binnenstedelijk bouwen of uitleglocaties realiseren breng ik in dat de stad niet vol is en het landschap zeker niet leeg is. Maar dit geldt ook voor het zoeken naar binnenstedelijke ontwikkelruimte! Zo zijn veel wijken helemaal niet vol en zijn bedrijventerreinen vaak niet leeg. Gemeenten zoeken nu

veel te makkelijk een inbreidingslocatie op bedrijventerreinen. Maar ook arbeidsplaatsen moeten evenredig meegroeien met de groei van de stad. Het wordt dus hoog tijd dat er een binnenstedelijk pact wordt gesloten waarin de woningbouwopgave vooral landt in bestaande wijken en bedrijven de verplichting krijgen om de beschikbare ruimte veel efficiënter en intensiever gebruiken. Een mooi voorbeeld vind ik de discussie over de toekomst van bedrijventerrein Lage Weide in Utrecht. Gezien de ligging op de multimodale corridor naar Amsterdam is het een ideale binnenstedelijke woningbouwlocatie. Maar juist vanwege de transitie naar een circulaire economie is ervoor gekozen om Lage Weide als het grootste regionale bedrijventerrein te behouden en te intensiveren. Zo behoudt de stad ook veel ruimte voor praktisch geschoolde werkgelegenheid op fietsafstand van wijken waar nu en in de toekomst veel arbeidspotentieel woont.'



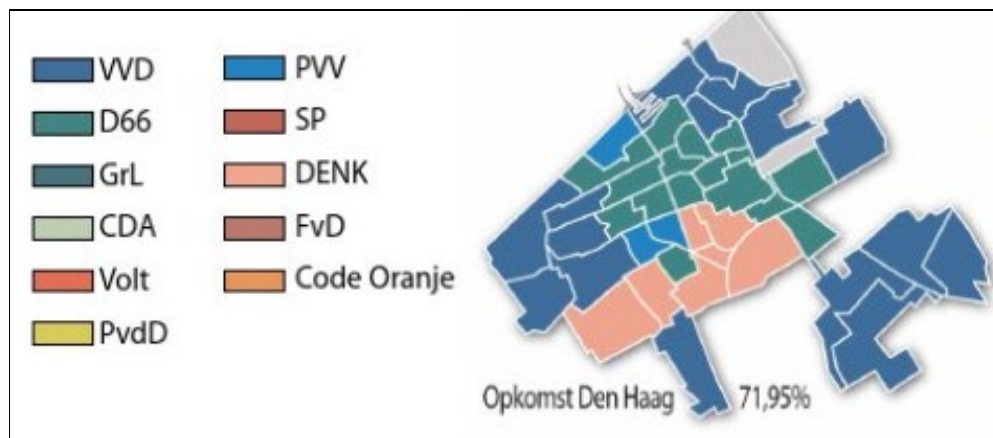
Figuur 3. Mercurius haven in Amsterdam in 2009 met op de achtergrond de Hemwegkolencentrale die binnenkort gaat sluiten. Bron: Gemeente Amsterdam Stadsarchief, Collectie Stichting IJbeeld, foto: Doriann Kransberg.

De balans tussen gentrificatie en draagvlak

In de drie Haagse prioritaire gebieden waar massief verdicht en vernieuwd gaat worden is het draagvlak minimaal. Vooral in Den Haag Zuidwest waar nu vooral Denk-stemmers wonen. De landelijke verkiezingen van dit jaar laten dan ook een aardverschuiving zien met Denk als grote overwinnaar naast VVD en D66. Denk is tegen verdichten in de Denkwijken maar juist de Denkwijken moet massief verdicht worden met 260%. Ook in Rotterdam-Zuid of Schalkwijk in Haarlem is het draagvlak bij bewoners minimaal. Bewoners leven met het idee dat zowel de gebouwen als zichzelf vervangen moeten

worden. Verdichting wordt een belangrijk politiek thema volgend jaar met de gemeenteraadsverkiezingen. Is het afgelopen met de verdichting in steden volgend jaar?

'Deze spanning is op dit moment het grootste dilemma bij binnenstedelijke verdichting. Verschillen in steden en in het land worden steeds scherper, en deze worden ook politiek steeds explicieter. Klassieke verbindende middenpartijen zoals de PvdA en het CDA hebben sterk aan betekenis ingeboet. En toch ben ik hoopvol, als we leren te begrijpen wat de bewoners van de verschillende wijken beweegt. Denk-stemmers in Den Haag Zuidwest kennen hun leefomgeving als geen ander en weten vaak veel beter de sterke kanten en de verbeterpunten te benoemen dan de bestuurders en professionals die van buitenaf, op basis van statistiek, een wijk kunnen diskwalificeren. Zie de vernieuwing niet als een vervangingsopgave, maar als een toevoegingsvraagstuk. Ook in Zuidwest is er een middenklasse aan het ontstaan die hun eigen leefomgeving heeft leren waarderen en ruimte zoeken om door te kunnen groeien. De verdichting moet niet van buitenaf komen, maar van binnenuit. Betrek bewoners bij de plannen voor hun wijk en maak plannen die vooral de sociale stijgers vast weten te houden.'

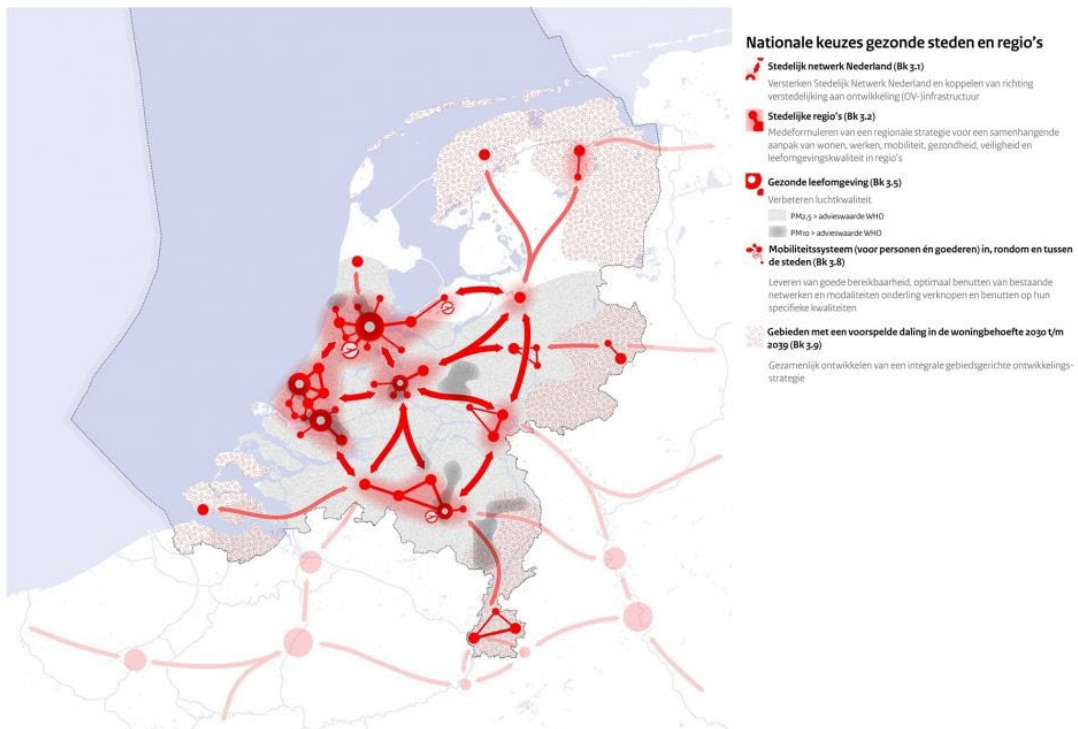


Figuur 4. Landelijke verkiezingen van 2021 en de verdeling van politieke partijen over de verschillende wijken. Bron: Den Haag Centraal

Bestaat de stad straks nog wel? Of eindigen sommige steden zoals Londen City?

Amsterdam wil uitgroeien tot een menselijke metropool, maar de bevolking van Amsterdam neemt volgens het CBS al jaren af. Volgens Richard Florida op 15-02-2021 op de radio is een enorme trek van bevolking vanuit steden naar het platteland gaande in de USA. Ook in Amsterdam is daar sprake van. Het is nog onduidelijk waarom. Of de onbereikbaarheid van de woningmarkt voor jongeren en starters op de woningmarkt. De outsiders en havenots. Of de hoge kosten van bedrijfsruimte waardoor bedrijven naar elders vertrekken. Of COVID-19 en thuiswerken dat vermoedelijk niet meer weg zal gaan en waardoor het niet meer noodzakelijk is in de nabijheid van werk te wonen. Of mensen die de overwaarde van hun huis in Amsterdam gebruiken om een nieuw huis buiten te kopen en hun huis in Amsterdam te verhuren. Of een combinatie van deze en wellicht nog meer factoren. Kan de stad nog haar burgers behouden of wordt het een plek voor toeristen en beleggers?

'Amsterdam is de meest internationale stad van Nederland en staat dus niet model voor de algehele ondergang van steden in Nederland. En ook in Amsterdam zelf gaat het niet zo slecht als de krantenkoppen doen geloven. De stad heeft nu vooral last van het vertrek van de 'global citizens'. En dat zijn niet alleen expats, maar ook internationale studenten en avontuurlijke kenniswerkers. Maar die komen straks wel weer terug, als de Coronapandemie voorbij is. Daarnaast zijn het vooral gezinnen die de afgelopen jaren steeds vaker vertrekken, maar deze golfbeweging is van alle tijden en doet niets af aan de stad. De stad is als onderwijsmarkt, liefdesmarkt en carrièremarkt een belangrijke trekker voor jonge mensen. De stad trekt alleenstaanden aan en produceert gezinnen. Het is vooral belangrijk dat deze gezinnen een goede kans hebben om een passende en betaalbare woning te vinden. En daar ontbrak het de laatste jaren vooral aan, waardoor sommigen noodgedwongen de stad moesten verlaten. Dus ook hier geldt weer dat bij de verdichting van wijken vooral de kwalitatieve behoefte beter bediend wordt dan in het verleden is gebeurd.'



Figuur 5. De stedelijke regio's zijn gekoppeld aan het netwerk van bestaand (OV)infrastructuur en vormen samen het Stedelijk Netwerk Nederland. De gearceerde hebben een voorspelde daling in de woningbehoefte. Bron: Nationale Omgevingsvisie. Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving. Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. September 2020.

Hoelang is het Stedelijk Netwerk Nederland houdbaar?

Houden gemeenten buiten het Stedelijk Netwerk Nederland zicht aan de NOVI? Met de NOVI gaat men uit van 14 verstedelijkingsgebieden die deel uit maken van een mobiliteitsnetwerk en waar verdicht wordt volgens de Ladder van Duurzame Verstedelijking. Echter de NOVI heeft ook iets vrijblijvends. Als een gemeente met een welwillende projectontwikkelaar in een krimpzone een weiland volbouwt met

gezinswoningen dan doen ze dat. De provincie zal dat uiteindelijk niet kunnen tegenhouden. In Alphen aan de Rijn en ook in de regio bouwt men gewoon door.

'Hier gaat inderdaad iets mis. De NOVI maakt nog geen duidelijke keuzes. Bij de zoektocht naar 1 miljoen woningen gaat iedereen met de rekenmachine door Nederland om te kijken of er nog wat weg te zetten is. Je kan je wel afvragen of het zinvol is om bij Lelystad of Ede grote nieuwe uitleglocaties te bouwen terwijl de woningbehoefte ontstaat in en rondom de grote steden. We moeten echt de focus verleggen van de woningaantallen naar de kwalitatieve woningbehoefte. Waar willen mensen echt wonen, waarom en in wat voor woonmilieu? Is het een positieve keus om in een buitenwijk van Lelystad te gaan wonen, of is het uit nood geboren en vertrekken mensen weer zodra het kan? Met alle gevolgen van dien op lange termijn. Denk aan leegstand, uitholling van voorzieningen en verloedering.

We moeten dus komende jaren werken aan een strategische visie op lange termijn, honderd jaar vooruit. Want hoewel we denken dat we bouwen voor de behoeftes in het heden, bouwen we vooral aan het Nederland van de toekomst. Misschien is een miljoen woningen genoeg, maar het is waarschijnlijker dat er over twintig jaar opnieuw een miljoen gebouwd moeten worden. Of hebben we in 2030 uiteindelijk aan een half miljoen genoeg? We weten niet waar het uiteindelijk heen gaat, dus we moeten verschillende scenario's in beeld brengen en goed verkennen welke paden we wel en welke paden we niet willen bewandelen op weg naar 2121. En dan is de kwalitatieve woningbehoefte veel belangrijker dan kwantitatieve behoefte. Er is nu een berekend tekort van 300.000 woningen en toch staat er ook erg veel leeg op plekken waar geen behoefte is. En in heel veel gezinswoningen uit de jaren zeventig en tachtig wonen nu 'empty nesters' die in de komende vijftien jaar hoogstwaarschijnlijk hun huis zullen verlaten. Een substantieel deel van de woningvoorraad komt dus de komende jaren vrij.

Daarbij speelt nog dat oudere mensen graag in de buurt willen blijven wonen, mits de voorzieningen goed op orde zijn. Ze zijn vergroeid met het sociale netwerk. Kinderen wonen in de buurt en ze zijn betrokken bij verenigingen, gebedshuizen en culturele instellingen. Er zijn veel mensen die zijn verhuisd bij een stedelijke herstructurering maar die achteraf graag weer willen terugkomen naar 'hun' wijk.' Sociale netwerken zijn dus heel erg belangrijk bij stedelijke herstructureringen. De woningmarkt in Amsterdam krijg je niet vlot getrokken door honderd kilometer verderop te bouwen, maar juist door heel gericht en precies in Amsterdam te bouwen samen met de buurt. In de stadswijken met ruimte voor verdichting, zoals Den Haag Zuidwest, Rotterdam Zuid, Amsterdam Nieuw West, Schalkwijk in Haarlem en het Utrechtse Overvecht ligt wat mij betreft de belangrijkste sleutel tot de oplossing van het woningprobleem.'

Maakt de elektrische auto het Stedelijk Netwerk Nederland niet overbodig?

Dat netwerk waar de miljoen woningen moeten komen is geconcentreerd rond OV verbindingen en knooppunten. Straks rijdt iedereen in een elektrische auto waarbij de CO₂-uitstoot gering is. Dan is het toch niet meer noodzakelijk om te verdichten in steden met te dure woningen? Of te wonen bij OV-knooppunten? Is de NOVI alweer verouderd?

'Er is natuurlijk al jaren een haat-liefde verhouding met de auto. De auto bepaalt nu het patroon in steden, bij alle ruimteclaims in steden neemt de auto nu wel erg veel plaats in. Vanaf de jaren zeventig kwam daar een kentering in. Sindsdien doet de auto steeds weer een stapje terug in de stadsontwikkeling. Maar ik denk dat we nu wel aangekomen zijn op het moment dat de impact van deze trendbreuk echt voor iedereen zichtbaar zal worden in de dagelijkse leefomgeving. In het denken over onze leefomgeving staat ons menselijk welzijn en welbevinden weer centraal. We veranderen nu in rap tempo van een land met steden die georganiseerd zijn rondom de auto naar een land met steden waar lopen en fietsen het startpunt van onze planvorming is. De auto wordt in steden stapsgewijs vervangen door deelconcepten, geautomatiseerde openbaar vervoer op maat, deelscooters, elektrische fietsen. Grote autofabrikanten zijn nu druk bezig om mobiliteitsleverancier te worden in plaats van autofabrikanten. Een fijnmazig hub-systeem ontstaat in steden waar alle deelconcepten beschikbaar zijn. Hierdoor komt er veel meer ruimte in steden vrij voor wonen, verblijven, het groenblauwe klimaatadaptieve netwerk en voorzieningen. Wat in de jaren zeventig begon als een ruimteclaim voor fietsers is een marsroute richting gezonde en leefbare steden geworden. En paradoxaal genoeg; met minder auto's neemt de autobereikbaarheid van steden ook enorm toe.

Deze ontwikkeling heeft wel een belangrijk maatschappelijk aandachtspunt; de groeiende scheiding tussen de mensen die in 'autoland' wonen en mensen die in 'fietsland' wonen en werken. De steden spelen een belangrijke rol in de verbinding van alle groepen in onze samenleving en moeten dus ook toegankelijk blijven voor alle groepen. Het is dus de grote uitdaging om de wereld van de actieve en collectieve mobiliteit te verbinden met de wereld van de individuele mobiliteit zoals auto's en scooters.



Figuur 6. Amsterdam-Noord. Bron: Ontwerp Omgevingsvisie 2050. Een menselijke metropool (2021), blz.228

Hebben steden wel de verdien capaciteit om aan gebiedsontwikkeling en energietransitie te doen?

Wettelijke verplichtingen zoals de uitvoering van de WMO gaan voor, woningcorporaties worden afgeroomd met verhuurderheffing, er zijn geen gasbaten meer om iets extra's te financieren. Amsterdam stopt alle gebiedsontwikkelingen rond het Amsterdam Arena en Amstel III. Den Haag heeft geen geld voor een voorzieningen kader en beeldkwaliteitsplan voor Binckhorst en CID. Gebiedsontwikkeling wordt overgelaten aan marktpartijen (soms samen met woningcorporaties) die eenvoudig aan geld kunnen komen en hun eigen eisen kunnen stellen. En die hebben een andere agenda en bouwen woningen die het meest oplevert in plaats van de vraag van de bevolking. Wordt door geldgebrek in steden het verdichten en de energietransitie niet ernstig belemmerd? Ondanks de woningbouwimpuls die slechts een druppel is op de gloeiende plaat van de gemeentebegroting.

'De geldproblemen zijn ontstaan door de decentralisatie van rijkstaken naar gemeenten, in combinatie met strategische bezuinigingen en een ongelukkige onderschatting van de complexiteit van de opgaven die de steden het hoofd moeten bieden. De ene gemeente na de andere heeft grote financiële problemen en wordt onder toezicht gesteld. Dit raakt alle domeinen, dus niet alleen de ruimtelijke ontwikkeling. En er is op lokaal niveau geen uitweg. Want in tegenstelling tot vrijwel alle andere steden in de wereld hebben Nederlandse gemeenten nauwelijks eigen verdien capaciteit. Gemeentelijke belastingen, erfpacht, toeristenbelasting en betaald parkeren levert wel een leuk zakcentje op, maar voor alle substantiële geldstromen is de gemeente afhankelijk van de Rijksoverheid.

De financiële huishouding tussen Rijk, Provincies en Gemeenten moet dus echt weer grondig herzien worden. Want de huidige situatie leidt tot perverse prikkels bij gemeenten. Denk aan het in de markt zetten van een uitleglocatie om een gat in de begroting te dichten. Of het opvoeren van exorbitante grondprijzen om bibliotheken en buurthuizen open te kunnen houden of een zwembad te kunnen bouwen. Of het verkopen van erfpachtgrond om eenmalig een grote som geld te ontvangen in plaats van eeuwigdurend verzekerd te zijn van een vaste bron van inkomsten.

Extra rijks geld voor stedelijke ontwikkeling is overigens niets nieuws. Alle grote woningbouwopgaven van de afgelopen 100 jaar zijn mogelijk gemaakt dankzij aanvullende financiering vanuit het rijk. Nog vrij recent, in de tijd van de krachtwijken, was er extra financiering voor wijken in steden waar dat nodig was voor herstructurering. Dat is er nu niet of nauwelijks. Toch is het van nationaal belang als we een tweedeling in de samenleving willen voorkomen. De wijkgerichte aanpak met de daarbij behorende financiering biedt daarbij mogelijkheden. Met de woningimpuls worden nu vooral bedrijventerreinen getransformeerd in plaats van deze bestaande wijken geherstructureerd.'

Verdichten en vergroenen, het blijft problematisch

In de Binckhorst is met kaasschaaf het Trekvlietpark langs de Trekvliet geminimaliseerd. In Den Haag Zuidwest wordt een open verkaveling met tuinen en binnenterreinen

vervangen door massieve gesloten bouwblokken met torens en in het midden een parkeerdek. In het CID worden torens gepresenteerd met wuivend groen op gevels en daken waarvan iedereen zich afvraagt of die er ooit wel komen. In een Haags gemeentelijk plan worden stukken van het prachtige natuurlandschap Meijendaal tussen het ICC en het TNO/NAVO alvast ingekleurd voor kantoorontwikkeling. In het park bij het Catshuis zijn er kantoorbouwplannen door het Rijk. Kan je nog wel verdichten zonder de groene ruimte te slachtofferen?

'Een gevoelig onderwerp. Om te beginnen zegt het aantal hectare groen niets over de kwaliteit van dat groen. En ook hier geldt dat we het over de kwaliteit moeten hebben, niet de kwantiteit. De naoorlogse stad is bijvoorbeeld erg groen maar niet al het groen is even waardevol. En de Vinex-wijken worden vaak doorsneden door ontsluitingswegen die meestal in hele ruime groene profielen liggen, zonder dat iemand daar wat aan heeft. En tegelijkertijd is groen cruciaal voor het welbevinden in een buurt. Mensen identificeren zich met groen, bomen hebben vaak een heilige status bij bewoners. Juist in deze strijd om de ruimte biedt het ontwerp vaak de uitweg. Op veel plekken is inmiddels wel bewezen dat groen misschien in oppervlak minder wordt maar in kwaliteit veel meer; passend bij de behoefte, biodivers, goed toegankelijk en sociaal veilig.

Maar pas als we de auto loslaten als module voor ons stadsontwerp kun je echt serieus ruimte maken voor stedelijk groen. Wat mij betreft is het dus niet de keuze tussen een woning of een plantsoen, maar de keuze tussen auto of groen. In de ideale situatie ontwerpen we aan steden waar eerst de groenblauwe structuren op orde zijn, wonen en werken goed worden ingepast, en dan pas kijken waar nog ruimte voor de auto gevonden kan worden. Dus zowel in het ontwerpproces als in de dagelijkse leefomgeving is de auto te gast.'

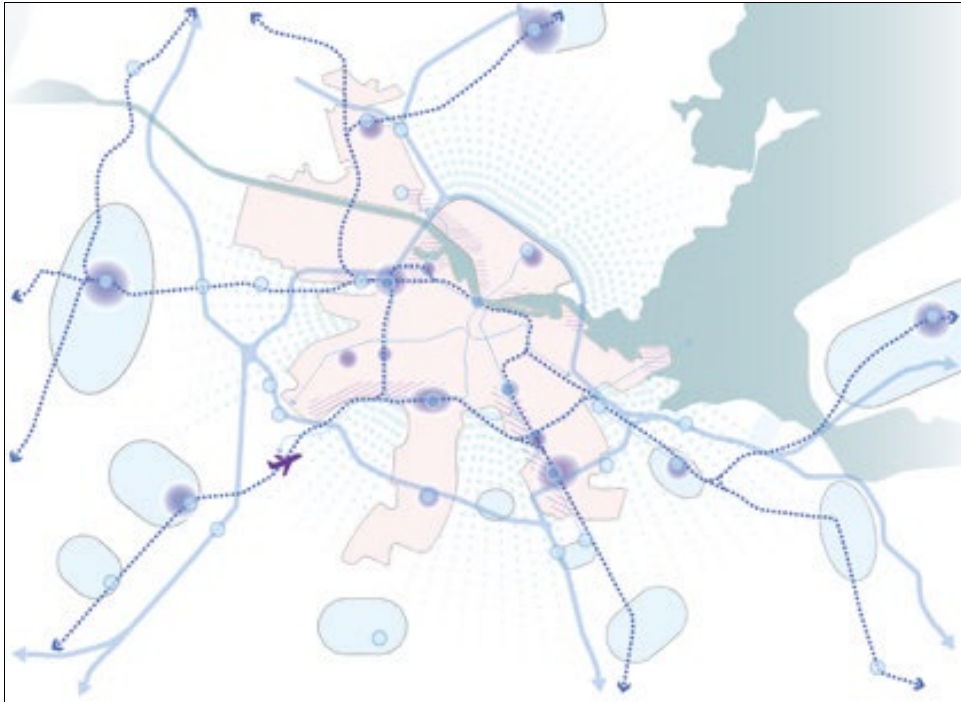
Bij TU Delft Heritage & Architecture wordt als methode voor de beoordeling van gebouwen en ook woonwijken eerst een waardestellingskaart gemaakt. Als helder is wat van waarde is dan wordt er een transformatiekaart gemaakt. De inversie van de waardestellingskaart en hiermee wordt de enorme potentie om te transformeren of herstructureren zichtbaar mee gemaakt.

'Dat is voor steden handig middel om te transformeren of herstructureren. Je ziet dan inderdaad dat er heel erg veel ruimte is in steden. Groen blijkt dan niet leeg te zijn en rood niet vol op de kaart. Het is belangrijk bij bestaande steden en wijken om eerst te kijken wat van waarde is voor die wijk. Wat willen we vooral niet weg hebben. Amsterdam heeft bijvoorbeeld een vastgestelde Hoofdgroenstructuur die niet onderhandelbaar is. Ieder plan in of grenzend aan de Hoofdgroenstructuur wordt streng getoetst door een onafhankelijke commissie. Zo lukt het om kostbare landschappelijke structuren zoals de Amstelscheg consequent te vrijwaren van aantastingen.'

De ring met nieuwe stadscentra met voorzieningen rond het historische centrum

Steden als Amsterdam en Utrecht kiezen voor nieuwe stadscentra in een ring rond het historische hart en aan elkaar gekoppeld met OV. Bijvoorbeeld Westraven en Amsterdamse Poort. Den Haag worstelt al jaren met het stadscentrums aan de Leyweg,

Rijswijk met De Bogaard en Voorburg met Leyenburg. Dat wil maar niet aantrekkelijk en leuk worden ondanks eindeloze investeringen en groteske make overs. Kent u voorbeelden dat wel gelukt zijn? En wat zijn daarvoor de voorwaarden?



Figuur 7. Van uitrol centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking in Amsterdam. Bron: Ontwerp Omgevingsvisie 2050. Een menselijke metropool (2021), blz.51

'Hier heeft Amsterdam een grote omslag gemaakt. De stad had, net als de meeste andere steden in Nederland, een soort uitrolstrategie. Het centrum stedelijke milieu werd stapsgewijs uitgerold naar de negentiende-eeuwse wijken. Zo werd de binnenstad vergroot, maar dus ook de leefwereld van de toeristen, funshoppen en het uitgaanspubliek. Daardoor leidt deze strategie ook tot een verdringsstrategie. Gewone winkels met dagelijkse producten verdwenen uit de wijk en maakten plaats voor horeca en op toeristen gerichte detailhandel. Woonwijken werden overspoeld met hotels, woningen veranderden in Airbnb. De laatste jaren is hier in Amsterdam veel weerstand tegen gekomen.

Daarom heeft Amsterdam gekozen voor een satellietenstrategie. Naast het sterke historische centrum wordt er nu ingezet op een buitenring met satellietcentra die voorzien in de alledaagse en bijzonder behoeften van de mensen die in de omliggende wijken wonen en werken. Daardoor ontstaat ook de kans om een veelkleurig palet te ontwikkelen aansluitend bij het karakter van de wijk en haar bewoners. Bestaande kwaliteit van Amsterdam Zuidoost, Osdorp of Noord wordt als vertrekpunt genomen.

Dit past ook goed bij de andere grote steden. In Den Haag is het bijvoorbeeld niet zinvol om het centrummilieu vanuit de Grote Markt uit te rollen richting Winkelcentrum Leyweg. Het is zinvoller om de eigenheid van Leyweg te gebruiken om er een sterke satelliet van te maken. En dat betekent een enorme verandering van bestaand beleid. Want de afgelopen veertig jaar is er vooral een detailhandel beleid gevoerd dat gericht was op het binnenhalen en vasthouden van grote ketens, terwijl de Turkse slager en de Marokkaanse bakker ontmoedigd werden. Zo verschenen er in heel Nederland generieke winkelcentra, die nu heel erg gevoelig blijken te zijn voor veranderingen in de detailhandel. Als een keten failliet gaat krijgen alle winkelcentra in Nederland klappen. Dit is dan ook het moment om weer ruimte te maken voor lokaal ondernemerschap dat vaak veel meer veerkracht heeft dan grote investeerders. Ik zou het allochtoon ondernemerschap van Den Haag Zuidwest veel meer ruimte geven aan de Leyweg. Daardoor wordt het winkelcentrum ook weer een cultureel centrum die past bij de bevolking. Maar dan moeten de mondiale vastgoedbeleggers, die vaak de belangrijkste winkelcomplexen in handen hebben, wel oog gaan krijgen voor de couleur locale.'