



30-01-2021



60.000 woningen bouwen in het toch al drukke Utrecht? Onverstandig, vinden deze experts

Utrecht wil de komende twintig jaar de stad volbouwen met 60.000 woningen. Is dat wel zo slim? Experts zijn daar niet van overtuigd. „Mensen zien dat het in de stad steeds drukker wordt, dat er gebrek aan ruimte is. Daar hebben ze last van.“

Diane Hoekstra

Utrechters moeten in 2040 binnen tien minuten hun kinderen naar school of het kinderdagverblijf kunnen brengen. In de bebouwde stad moeten 60.000 nieuwe huizen komen en er moet voldoende werk zijn. Sporten kan dicht bij huis en wie zijn voordeur uitloopt, wandelt een groene idylle binnen en loopt via een groene laan naar het park en vervolgens naar het bos. Het 1000 hectare open weidelandschap, de fameuze polder Rijnenburg, blijft groen, met liefst windmolens en zonnepanelen.

Bevolkingsgroei

Met deze blik op de toekomst bereidt de gemeente zich voor op een flinke bevolkingsgroei, zo bleek vorige week bij de presentatie. Maar niet iedereen ziet bouwen ín de stad - en niet daarbuiten - als een realistisch toekomstplaatje. Experts die het AD sprak, hebben twijfels over de haalbaarheid ervan. „Die 60.000 woningen gaan ze op deze manier niet redden”, zegt emeritus hoogleraar gebiedsontwikkeling aan de TU Delft Friso de Zeeuw. „Met dit plan lukt het de gemeente met moeite 30.000 woningen in 2040 te halen. En zelfs dat is pittig.”

Volgens De Zeeuw kent binnenstedelijk bouwen veel nadelen, omdat het 'heel erg complex is en er daardoor altijd vertraging optreedt'. „Dat heeft te maken met de vele bezwaarprocedures van bewoners in de stad, maar bijvoorbeeld ook met zoiets als het uitkopen van bedrijven. Neem de A12-zone, die als bouwlocatie wordt genoemd. Daar zitten nu een aantal heel goed functionerende bedrijven, die onlangs nog hebben uitgebreid. Die uitkopen, is een héél dure aangelegenheid en dat wordt allemaal verhaald op de dan nog te bouwen woningen.”

En dan nog even afgezien van het feit dat, áls deze bedrijven zijn uitgekocht, ze op een andere plek weer moeten landen. „Waar moeten die dan heen?” vraagt De Zeeuw zich af. „Die moeten dan weer buiten de stad komen, waar je eigenlijk niet wilde bouwen. Dan zijn we begonnen aan het grote verplaatsen. Daar moeten we niet aan beginnen.”

Voor de bouw van de nieuwe stadswijk, de Merwedekanaalzone, moesten ook enkele bedrijven plaatsmaken voor de nieuwbouw. Die bedrijven zijn vertrokken naar bedrijventerrein in de regio.

Wegtrekken

Trendwatcher Adjiedj Bakas spreekt van 'oud denken' door gemeenteambtenaren en bestuurders. Hij is al een paar stappen verder in de toekomst. Volgens Bakas duurt het niet lang meer of we kunnen in een soort vliegende bus naar ons kantoor, waarbij mensen hoogstens een paar dagen in een werkhotel in de stad verblijven. „We zien op dit moment een trend van mensen die wegtrekken uit de stad naar meer plattelandsgebieden. Mensen willen juist ruimer en groener gaan wonen. Ik zou dus zeggen: ga vooral wél in die groene polder bouwen.”

Dat laatste is volgens De Zeeuw ook verstandig. „Zo kun je misschien alsnog nét die 60.000 woningen halen. De plannen worden nu te romantisch beschreven. De realiteit is dat het plan te zwaar en te eenzijdig is. Je moet bedenken dat er een maximum zit aan wat je binnen een bepaalde tijd aan plannen kunt uitrollen. Denk aan het terugbrengen van het water in de singel, hoeveel tijd en ook geld dat heeft gekost om voor elkaar te krijgen. Veel mensen zullen de klimaatbestendige stad, met veel groen en mooie parken en pleinen op prijs stellen, maar dit vergt ook ruimte. Dat kun je niet allemaal tegelijk doen. Dat trek je niet als stad.”

Volgens Bakas speelt daarnaast nog een andere belangrijke ontwikkeling als gevolg van de coronacrisis: het thuiswerken zal ook na de crisis standhouden. „En daar lijkt in de plannen

geen rekening mee gehouden. Waarom zou je dat in een piepklein kippenhok in de stad doen, als dit ook in een huis met een grote tuin in de Achterhoek kan? Over vijf jaar gaan de elektrische vliegtuigjes in Nederland de lucht in, de eerste vliegt al in Israël. Mensen kunnen zo voor één of een paar dagen naar hun werk vliegen. Luchthavens zijn niet nodig, een airstrip van 300 meter is voldoende, dat kan op een snelweg of weiland."

Niet vanzelfsprekend

Ook sociaal geograaf Egbert van der Zee van de Universiteit van Utrecht waarschuwt ervoor plannen te maken op basis van 'de waan van de dag', terwijl op het moment dat die projecten worden uitgerold, het alweer achterhaald is. „Het is belangrijk af en toe een pas op de plaats maken. We leven in het nu. We denken altijd dat de golf doorgaat, maar dat is niet gezegd. Groei is niet vanzelfsprekend. Het zou ook heel goed kunnen dat de rek er straks weer uit is en zich weer heel andere problematiek voordoet."

Menselijke maat

Van der Zee stipt nog een ander probleem aan. Volgens hem verliezen beleidsmakers de menselijke maat uit het oog. „De discussie over binnenstedelijk bouwen is de laatste vijftien jaar veranderd, maar dat dringt nog niet helemaal door in ruimtelijke plannen. Zo was in de jaren 80 vaak het excuus om in de stad te bouwen 'omdat er geld verdiend moet worden', er moesten banen en bedrijvigheid naar de stad komen. Dat was heel erg economisch denken en dat argument wordt nog steeds veel aangedragen."

Maar volgens Van der Zee wordt dit argument niet meer geaccepteerd door mensen. „Inwoners denken: het zal allemaal wel met die banen, maar mijn woongenot is niet in euro's uit te drukken. Sociale duurzaamheid speelt nu een rol. Bewoners zijn niet meer gevoelig voor het economisch argument. Mensen zien dat het in de stad drukker en drukker wordt, dat er gebrek aan ruimte is. En daar hebben ze last van."

Van der Zee is niet tegen binnenstedelijk bouwen, maar volgens hem is het belangrijk je te blijven afvragen: voor wie doen we het allemaal? „Het menselijke aspect moet in plannen meer op de voorgrond staan."