

Beeld van Nederland

De toekomst van de stad

- hoogbouw
- anarchistisch snippergroen
- de auto de wijk uit (ja, ook die van bewoners)
- meerdere stadscentra
- geen vinexwijken meer

Alle grote steden van Nederland zijn druk bezig met het maken van hun plannen voor de toekomst. Amsterdam en Utrecht beten het spits af. Wat gaat er veranderen? ‘Een nieuw museum moet niet meer op het Museumplein komen, maar in Zuidoost.’

Door **Mac van Dinther**

Veel minder auto’s, meer hoogbouw, radicale vergroening: de grote steden van Nederland gaan de komende 25 jaar drastisch van aanzicht veranderen. Stadsbewoners staat niets minder dan een omwenteling te wachten, zegt stedenbouwkundige Wouter Veldhuis, lid van het College van Rijksadviseurs dat het Rijk van advies dient over ruimtelijke ontwikkelingen.

In aanloop naar de nieuwe Omgevingswet, die volgend jaar van kracht wordt, zijn alle grote steden bezig met het maken van hun toekomstplannen. Amsterdam en Utrecht openden onlangs het bal met hun visie op hoe de stad er over twintig tot dertig jaar uit moet zien.

De plannen verschillen op onderdelen, maar de richting is hetzelfde. Amsterdam wil uitgroeien tot ‘menselijke metropool’, een vitale, leefbare en groene stad. Utrecht profileert zichzelf als ‘10-minutenstad’ waar alles wat mensen nodig hebben binnen handbereik is.

Het zijn vergezichten die de komende jaren in de praktijk worden uitgewerkt. Eén ding is duidelijk: wie in de stad woont of op bezoek komt, hoeft er niet op te rekenen dat hij in de toekomst zijn auto nog op straat kan parkeren. En zelfs de fietser moet op zijn tellen gaan passen: ‘De fiets begint de nieuwe auto te worden.’

1

De hoogte in

De komende jaren wordt er flink gebouwd. Amsterdam wil tot 2050 150 duizend woningen bijbouwen, Utrecht 60 duizend tot 2040. Wat de steden betreft, komen die nieuwe woningen binnen de huidige stadsgrenzen. ‘Verdichting’, is het sleutelwoord: meer mensen dichters op elkaar. Dat betekent ook de hoogte in.

In Amsterdam is plaats voor hoogbouw tot 70 meter langs spoorwegen en het IJ. Bij grote stations als Amstel, Zuid en Sloterdijk mag het nog hoger. In de binnenstad van Utrecht is de Domtoren (112,5 meter) de limiet, zegt D66-wethouder Klaas Verschuure van Ruimtelijke Ontwikkeling. ‘Die is heilig.’ Verder van het centrum, in Leidsche Rijn, komt een toren van 140 meter hoog.

‘De tijd van bouwen in de weilanden is voorbij’, benadrukt de Amster-

damse wethouder Marieke van Doorninck (GroenLinks). De stad moet zuinig zijn op wat er nog is aan groen. Voor het klimaat natuurlijk, de ecologie en de biodiversiteit. Maar ook voor Amsterdammers om naar buiten te gaan. ‘Wonen in de stad is efficiënt en duurzaam, omdat je daarmee voorzieningen voor grote groepen mensen tegelijkertijd kunt realiseren. Daar heb je de auto niet voor nodig en het neemt ook minder plek in beslag.’

Utrecht kiest voor het bouwen rond nieuwe stedelijke knooppunten. Uitbreiding buiten de stad staat onder aan het wensenlijstje, aldus Verschuure. Binnenstedelijk bouwen is ingewikkeld, beaamt hij. ‘Maar laten we niet doen alsof het buiten de stad veel sneller gaat. Voordat je daar aan de slag kunt, ben je ook tien tot vijftien jaar verder.’

Van Doorninck sluit zich daarbij aan: ‘Bouwen in de weilanden is voor projectontwikkelaars aantrekkelijk en goedkoop, maar voor de samenleving is het duur. Want wie legt wegen aan en zorgt voor voorzieningen in die nieuwe woonwijken?’

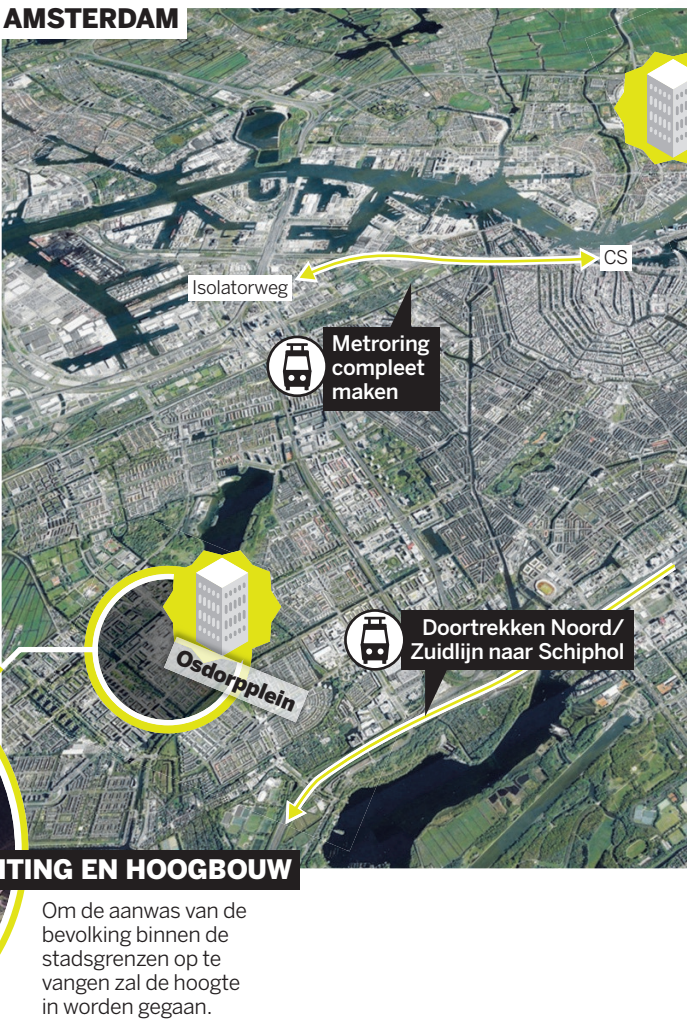
Dit is het definitieve afscheid van de vinex, de vorige eeuw in gang gezette bouw van uitbreidingswijken rond de stad, zegt stedenbouwkundige Veldhuis. ‘In de politiek heerst nog steeds het idee dat we meer eengezinswoningen moeten bouwen. Maar daarvan heeft Nederland er meer dan genoeg. Als je dertig jaar vooruitkijkt, zie je dat er juist veel behoefte is aan stedelijke woonmilieus voor eenpersoonshuishoudens, senioren en jonge professionals.’

De laatste vinexwijken worden nog steeds afgebouwd, onderstreept Veldhuis. ‘Daaraan zie je hoe lang het duurt voordat veranderingen op het gebied van ruimtelijke ordening zich voltrekken. Als je gaat varen op het woningtekort van nu, ben je straks te laat met bijsturen.’ Hij vindt verdichting een logische keuze, maar voegt daar wel een waarschuwing aan toe. ‘De achillespees van hoogbouw is hoe het eruit ziet op straatniveau. Je moet voorkomen dat je op de begane grond tegen parkeergarages en bergingen aankijkt.’

2

Auto eruit, te voet verder

De auto verdwijnt steeds meer uit het straatbeeld. Amsterdam schrap



VERKEER



Zowel in Utrecht als Amsterdam zal 30km/u de norm worden.



Auto's maken meer plaats voor fietser en voetganger.



Het aantal parkeerplaatsen daalt - in Amsterdam 10.000 tot 2025 (4% van het totaal).

2025 alvast tienduizend parkeerplaatsen. Drukke autowegen worden omgevormd tot fietsstraten waar de auto te gast is. In de stad wordt 30 kilometer per uur voor auto's de norm.

In Utrecht neemt het aantal aanvragen voor parkeervergunningen nu al af, zegt Verschuure. Waar de auto verdwijnt, komt ruimte voor iets anders. Parkeerplaatsen kunnen worden omgevormd tot fietsenstallingen, speelplaatsen of buurttuintjes. Bewoners stallen hun auto voortaan in een parkeergarage in de buurt, bezoekers van buiten parkeren in een 'hub' aan de rand van de stad en gaan dan per fiets of ov verder.

Dat is een enorme omslag, aldus Van Doorninck. 'Maar de auto heeft echt een veel te grote invloed op de stad.' Niet alleen door de ruimte die al dat blik inneemt ('Auto's staan 95 procent van de tijd op straat'), ook door de onveiligheid die auto's veroorzaken voor fietsers en voetgangers. Het weghalen van de auto is voor velen misschien een offer, aldus de Amsterdamse wethouder. 'Wat je ervoor terugkrijgt, is een prettige leefomgeving.'

In Utrecht wordt al gebouwd aan een autoluwe wijk, aan de Merwedekanaalzone. Dat is de toekomst, zegt Verschuure. Stadsbewoners die per

se een auto willen, zullen voortaan een stukje moeten lopen of fietsen om bij hun auto te komen. Maar liever nog maken ze gebruik van de fiets, het openbaar vervoer of deelauto's die overal beschikbaar komen.

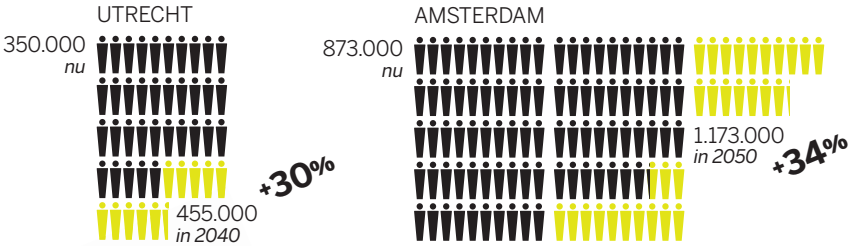
Utrecht bouwt aan een ring van ov-knooppunten rond de stad waar kan worden overgestapt op andere vervoersmiddelen.

Het klinkt als een logische keuze. Toch is het een 'revolutie', zegt Veldhuis. 'Voor het eerst kiezen steden voor lopen en fietsen als dominante vervoersvorm. Het bedrijfsleven heeft altijd alles op alles gezet om de autobereikbaarheid maximaal te houden. Daarvan zeggen beide steden nu: dat is voorbij.'

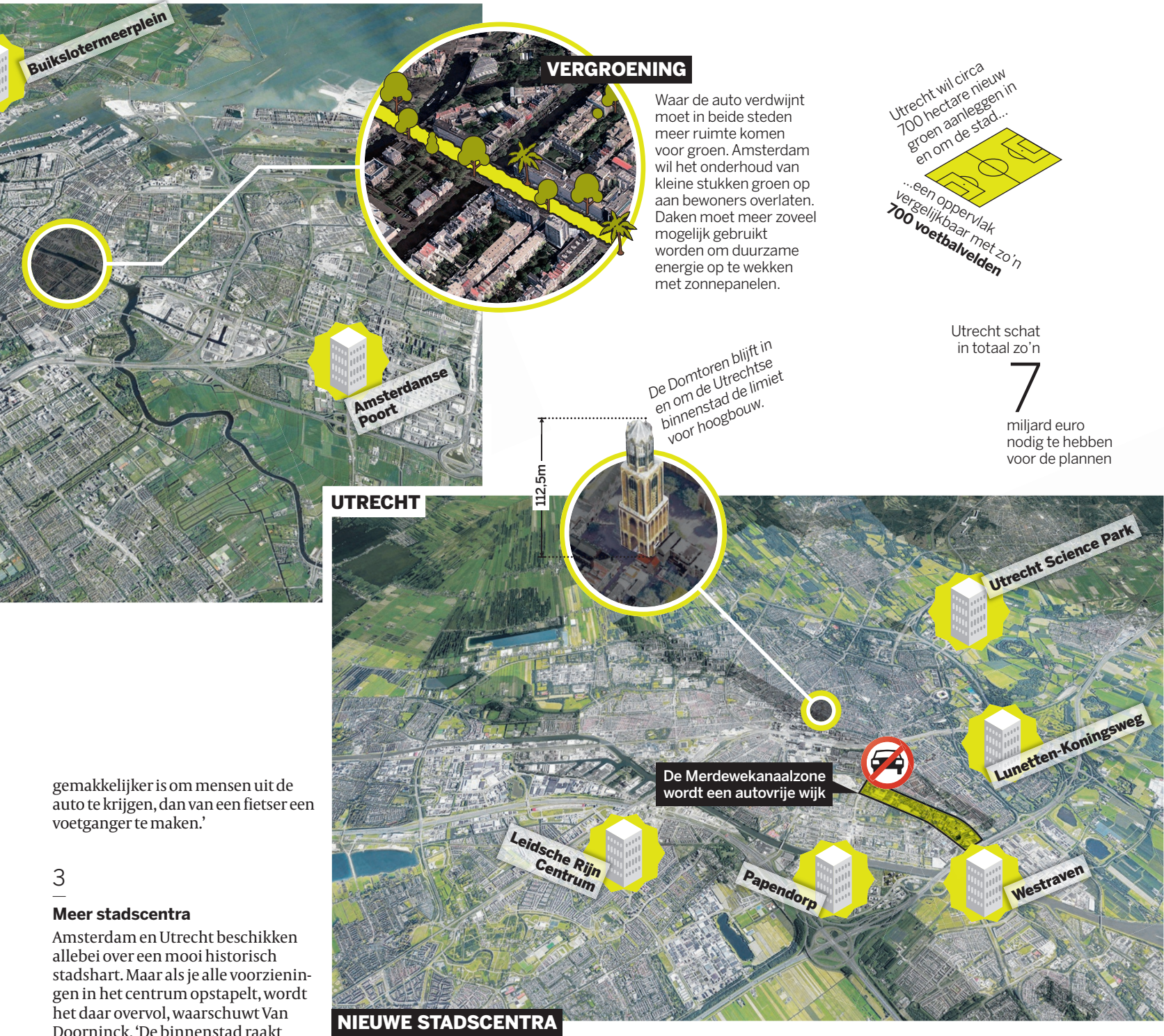
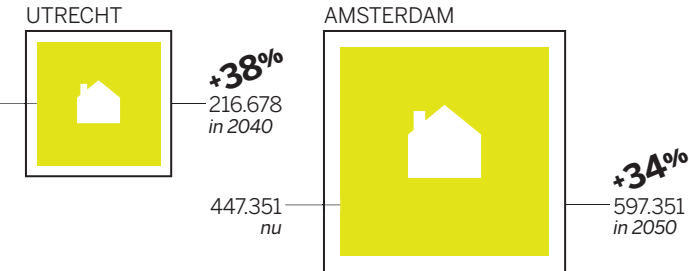
Verder kijkend ziet de stedenbouwkundige al een nieuw conflict opdoemen: 'Op drukke plekken in de stad ontstaat een strijd tussen voetgangers en fietsers. Wat vroeger een drukke autostraat was, is nu een enge fietsstraat geworden.'

Ook fietsers zullen te maken krijgen met de nieuwe realiteit dat ze hun tweewieler centraal stallen en te voet verder moeten, zegt Van Doorninck. 'Mensen moeten leren dat ze hun fiets niet meer overal kunnen neerzetten waar ze moeten zijn.' Of dat lukt, is de vraag, zegt Veldhuis: 'Ik denk dat het

HET AANTAL INWONERS NEEMT FORS TOE IN BEIDE STEDEN...



...EN DUS ZIJN ER MEER WONINGEN NODIG



gemakkelijker is om mensen uit de auto te krijgen, dan van een fietser een voetganger te maken.'

3 Meer stadscentra

Amsterdam en Utrecht beschikken allebei over een mooi historisch stadshart. Maar als je alle voorzieningen in het centrum opstapelt, wordt het daar overvol, waarschuwt Van Doorninck. 'De binnenstad raakt overbelast, de balans is weg.' Amsterdam wil daarom drie nieuwe stadscentra bouwen in Nieuw-West, Zuidoost en Noord. Osdorpplein, Amsterdamse Poort en het Buikslotermeerplein moeten nieuwe stadsharten worden met elk hun eigen karakter. Daar horen ook grootstedelijke voorzieningen bij, onderstreept Van Doorninck. 'Een nieuw museum moet niet meer op het Museumplein komen maar in Zuidoost of Nieuw-West.'

De oude binnenstad, met de Dom als middelpunt, blijft het hart van Utrecht, verzekert Verschuure. Maar daaromheen worden nieuwe stadscentra ontwikkeld in Leidsche Rijn, Papendorp, Westraven, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Science Park.

maken voor 'gewone' mensen, zegt Van Doorninck. 'De binnenstad is nu heel erg op toeristen gericht. De bakker en de slager moeten weer terugkomen in de straat. Daar moet wel draagvlak voor zijn. Daar kunnen we voor zorgen door ruimte die leeg komt weer voor woningen te bestemmen in plaats van voor iets anders.'

4 Anarchistisch groen

Door de auto uit de stad te halen, komt er ruimte voor groen. Dat zijn geen grote aaneengesloten stukken, waarschuwt stedenbouwkundige Veldhuis. 'Dat is vooral snippergroen.' Om al die plekje te beheren is voor gemeenten niet te doen en veel te kostbaar.

Dat is bij uitstek iets om aan bewoners over te laten, zegt Veldhuis. 'Een stad radicaal vergroenen is alleen haalbaar als je het beheer durft toe te vertrouwen aan bewoners. Maar dan moet je als gemeente wel afscheid nemen van het idee dat alles eruit moet zien als een aangeharkt parkje. Je moet er wat anarchie op durven loslaten. Dat vraagt om een cultuuromslag binnen het gemeentelijk apparaat.'

Wat dat betreft is er de afgelopen jaren volgens Verschuure al veel veranderd. 'Een stoeptegels eruit halen en een plant erin: tien jaar geleden deden we daar nog moeilijk over. Nu stimuleren we dat.' Utrecht investeert alles bij elkaar 1,6 miljard euro in meer groen.

Voorkomen moet worden dat een paar buurtbewoners hun groene droom uitleven en de rest er last van heeft, zegt Van Doorninck. Maar de vrijheid is er in principe. 'Misschien ziet het er dan net iets anders uit dan wij hadden bedacht. Maar inmiddels weten we ook dat biodiversiteit meer gebaat is bij rommelig groen dan bij een net parkje. Daar moet je als stad relaxed mee omgaan.'

De financiering van al die mooie ambities is nog wel een uitdaging, waarschuwt Veldhuis. Door parkeerplaatsen te schrappen raken steden een belangrijke inkomstenbron kwijt, vergroening levert juist extra kosten op. 'Dat werkt twee kanten op.'

Geld is een dingetje, beaamt de Utrechtse wethouder Verschuure. 'Wij hebben uitgerekend dat als we alles doen wat we van plan zijn, we 7,1 miljard euro nodig hebben. Dat kunnen wij niet alleen. Daarvoor hebben we een bijdrage van het Rijk hard nodig.' Amsterdam heeft geen kostenplaatje gemaakt, zegt Van Doorninck. 'Maar die oproep steun ik van harte. Het Rijk heeft steden gevraagd: help mee aan het oplossen van de woningbouwopgave. Dat doen wij graag. Maar daar is wel wat voor nodig.'

Die moeten een mix worden van wonen, werken, groen en voorzieningen. 'Ik wil niet zeggen dat overal een schouwburg moet komen of een grote bioscoop, maar er zullen voldoende voorzieningen zijn voor de duizenden mensen die er gaan wonen.'

Dat is een opvallende koerswending, vindt Veldhuis. 'Tot nu toe hadden steden het beleid om hun binnenstad uit te rollen.' Met als gevolg dat welgestelde centrumbewoners steeds meer plek innamen en armere bewoners naar de buitenrand werden gedreven. 'Ik zie de nieuwe centra vooral als een manier om zwakere wijken een nieuwe impuls te geven en ervoor te zorgen dat het leven voor de bewoners die daar al wonen ook de moeite waard is.'

De bouw van nieuwe stadscentra is volgens hem ook een logisch gevolg van de roep om meer stedelijke woonmilieus. 'Omdat de historische stadsharten beperkt zijn in ruimte, is het nodig nieuwe plekken te creëren.'

Naast het ontwikkelen van nieuwe stadscentra wil Amsterdam de binnenstad ook weer aantrekkelijk

den gedreven. 'Ik zie de nieuwe centra vooral als een manier om zwakere wijken een nieuwe impuls te geven en ervoor te zorgen dat het leven voor de bewoners die daar al wonen ook de moeite waard is.'

De bouw van nieuwe stadscentra is volgens hem ook een logisch gevolg van de roep om meer stedelijke woonmilieus. 'Omdat de historische stadsharten beperkt zijn in ruimte, is het nodig nieuwe plekken te creëren.'

Naast het ontwikkelen van nieuwe stadscentra wil Amsterdam de binnenstad ook weer aantrekkelijk