

Landwinning leidt tot verlies

Ir. Marten Bierman is als Planoloog verbonden aan het Instituut voor Maatschappijwetenschappen SISWO en lid van de Eerste kamer voor de Regionalen De Groenen



Een klein, rijk en dichtbevolkt land wordt voortdurend voor de verleiding geplaatst om de vraag naar meer ruimte te vertalen in het vergroten van het grondgebied. Ogenscheinlijk kan met landaanwinning de ruimtehonger met de minste inpassingsproblemen worden gestild. Niemandsgedebied wordt omgezet in iemandslaan. In het afwegingsproces winnen de direct belanghebbenden het dan ook meestal. Vooral de bouwers en baggeraars komen met plannen die weliswaar tot de verbeelding spreken maar waarvan het oplossend vermogen maar zwak is onderbouwd.

Het ruimtelijk vraagstuk is van karakter veranderd. Het schuilt steeds minder in een tekort aan ruimte en steeds meer in een te kwistig gebruik ervan. Zonder herijking van dat slordig ruimtegebruik is voor eenzelfde activiteit steeds meer ruimte nodig en lost het toegeven aan ruimtemeergebruik steeds minder op. Inpoldering van de Markerwaard zou bijvoorbeeld 400 vierkante kilometer land opleveren maar bij een jaarlijks toenemend ruimtegebruik voor stedelijke- en verkeersdoeleinden van 80 tot 100 vierkante kilometer biedt dat maar soelaas voor een jaar of vijf. Evenzo valt op grond van de ervaring met de grootschalige bouwlocatie Nieuw Sloten te verwachten dat de landaanwinning voor IJburg per te bouwen woning minder dan één (0,7) nieuwe Amsterdamer zal gaan opleveren.

Gegeven deze verminderende meeropbrengst en vanwege de kans dat onherstelbare milieuschade wordt toegebracht omdat alle 'makkelijke' landaanwinning al is gerealiseerd, lopen de projectkosten op. Er moet worden gecompenseerd (IJburg) en verfraaid. Dure verbindingen met het oude land zullen noodzakelijk zijn en hun fatale uitwerking hebben op het doorsneden en toch al kwetsbare kustgebied. Daartegen zal de bevolking in het geweer komen (zoals Wim de Bie als Kaninafaat) wat de besluitvormingskosten zal opjagen. Bovendien kan een geheel door zee omsloten lokatie pas operationeel worden als die verbindingen ook daadwerkelijk gebruiksklaar zijn en geen moment eerder. Daar komt nog bij dat polders en eilanden in zee na aanleg tot in lengte van jaren een forse onderhoudslast met zich dragen, wat de exploitatie ervan niet gezonder zal maken. Voorts treedt kapitaalvernietiging op omdat in het aanliggend kustgebied de attractiewaarde afneemt.

In het licht van dit soort enorme kosten om in een ruimtetekort te voorzien, wordt het eveneens dure herstructureren en optimaliseren van de bestaande voorraad bouwwerken en infrastructuur met een

waarde van meer dan 2000 miljard gulden een aantrekkelijke optie. Nog aantrekkelijker wordt dit perspectief als wordt bedacht dat die voorraad, waarvan het grootste deel na de oorlog is gerealiseerd, in een zodanige toestand verkeert dat de komende halve eeuw groot onderhoud noodzakelijk zal zijn. Door de onderhoudsopgave aan te grijpen om tegelijkertijd ook te optimaliseren, worden twee problemen opgelost en treden inverdieneffecten op.

Daarentegen zal grootschalige nieuwbouw door zijn leegzuigende werking de bestaande voorraad juist sneller in vervalprocessen dompelen en de onderhoudslast alleen maar vergroten. Zuinig ruimtegebruik mag zich inmiddels verheugen in toenemende belangstelling. Ook daarbij voert het maakbare vooralsnog de boventoon: hoogbouw, het overkluizen van (spoor-)wegen en het ondergronds bouwen. Vooral dit laatste levert een zee van ruimte voor gebiedsuitbreiding op, die in principe reikt tot het middelpunt van de Aarde. Het is de vraag of dit soort dure ingrepen behoudens enkele lokale uitzonderingen wel zo nodig zal zijn.

In de huidige plannen is nog niet uitgegaan van de optimaliseringswinst die bovengronds in de publieke ruimte is te behalen door via herstructurering een betere transportafwikkeling per (bovengronds) openbaar vervoer en afroepauto door te voeren. Dat levert niet alleen een productievre maar ook een schonere publieke ruimte op. Dat maakt het weer mogelijk dichtbij huis ontspanning te vinden terwijl de kamers aan de straatkant van aanliggende woningen beter zijn te gebruiken wat weer de noodzaak tot verhuizen kan verminderen. Vaak is het knelpunt niet de ruimte maar de besluitvorming en organisatie van de ruimtelijke inrichting.

Juist waar die ruimte niet of niet tijdig beschikbaar komt, blijken onvermoede optimaliseringsprocessen te gedijen. Door het niet aanleggen van de Markerwaard moest Schiphol het doen met het bestaande luchthavengebied. Daar is de afgelopen twintig jaar een optimalisering in het afwikkelen van passagiers tot stand gebracht

De vraag dringt zich dan op of in het perspectief daarvan nog wel zo hevig en onomkeerbaar moet worden doorgebouwd aan meer van hetzelfde. Bekijken we de bevolkingsontwikkeling dan valt op dat de groei steeds minder is toe te schrijven aan nieuwkomers en steeds meer aan de aanwezigen, die steeds langer blijven: de senioren. Zij tellen als het ware langer mee. Hun behoeftepatroon is echter anders dan van nieuwkomers en in plaats van op expansie meer op krimp gericht. Zij hebben alles al en veel daarvan wordt hen met het klimmen der jaren te veel. Hier liggen kansen tot woonoptimalisatie.

In de lege nest fase omstreeks 55+ zijn de kinderen uitgevlogen en omstreeks 65+ treedt verweuding op. Door woningsplitsing zijn ze uit hun te groot geworden woning te verlossen en is hen een kleiner maar gerieflijk woonalternatief te bieden in eigen laan of straat. Het gevolg daarvan is dat de anders nieuw te bouwen kubieke meters woonruimte nu in de voorraad zelf worden gerealiseerd. Voorwaarde is wel dat de woning splitsbaar is en de bewoner(-s) er voor voelen. Voor Nederland als geheel is de theoretische opbrengst bij een vraaguitval van 20 procent ongeveer 600.000 grote woningen. Zou-

den die woningen vervolgens gesplitst worden ten behoeve van de overstelpende woningvraag van kleine huishoudens, dan is zo zelfs in de VINEX-taakstelling te voorzien.

Eigenlijk zou nieuwbouw alleen maar in splitsbare versies moeten worden gebouwd om nog toekomstwaarde te kunnen hebben. Daarnaast zou bouwen vooral omkeerbaar moeten worden. Te denken valt dan aan wat ik wel vluchtige stedenbouw noem. Te demonteren of te verplaatsen meeneemwoningen (bijvoorbeeld drijvend op een ponton) die zijn in te zetten in gebieden waar nog enige tijdelijke uitbreidingscapaciteit moet worden geboden. Ook bij het stedelijk herstructureren zouden juist drijvende huizen als tijdelijke wisselwoning goede diensten kunnen bewijzen.

Bouwen blijft echter een star avontuur. De gebouwenvoorraad is bovendien zo groot dat het opvangen van een zo schielijke bevolkingsdaling als de volgende eeuw in het verschiet ligt, welhaast onvermijdelijk met flinke leegstand, verval en sloop gepaard zal gaan. Optimalisering kan de schok alleen maar wat verzachten. Tenminste als het proces onmiddellijk wordt ingezet. Nederland is meer dan klaar...



Foto: Marco Hillen