

# Trek de groene grens

Overall in het land wordt gebouwd op plaatsen waar de Nota Ruimtelijke Ordening dat niet bedoeld had. De praktijk is ver verwijderd van de idealen van het beleid. Het lijkt wel een stilzwijgende afspraak: iedereen belijdt de compacte stad, maar gaat verder zijn en haar gang. Het is een mooie vlag op een modderschuit. Milieu-defensie pleit voor het verbeteren van de schuit, niet voor een andere vlag. De compacte stad vraagt met name om krachtiger sturing door het rijk, onder het motto: Trek de Groene Grens.

## BELANG

*"Nederland wordt vol en vies. Dat is althans de indruk van veel Nederlanders anno 1997, als hen gevraagd wordt naar hun verwachtingen over hun leefomgeving in de toekomst. Veel Nederlanders zijn tevreden over de kwaliteit van hun eigen woonbuurt, maar over Nederland als geheel zijn zij veel minder positief. Ze maken zich zorgen om de toenemende vervuiling door het verkeer en de industrie, het verlies aan variatie in het landschap en het idee dat hun kleine landje langzaam maar zeker raakt volgebouwd. Zij willen in een groene omgeving wonen, met de natuur dicht bij huis en zonder hinder van verkeer of industrie. Dat ideaal zien zij in gevaar komen, en daarover maken zij zich zorgen."*

Met deze woorden vatte de RPD twee jaar geleden de resultaten samen van een enquête die zij had laten uitvoeren over de manier waarop Nederlanders hun leefomgeving waarderen. De hoeveelheid 'groen' in de directe woonomgeving wordt vrijwel unaniem (97 procent) belangrijk gevonden voor de kwaliteit van de leefomgeving. Tweederde van de ondervraagden is hierover redelijk te spreken, maar grote groepen mensen vrezen het ergste voor de toekomst: 88 procent vreest meer verkeer, 85 procent vreest dat de woonstreek wordt volgebouwd en 56 procent vreest het verlies van groen.

Er zijn meer aanwijzingen voor een groeiende betrokkenheid van de Nederlanders bij hun leefomgeving. Het blijkt bijvoorbeeld uit de ledentallen van de natuur- en milieuorganisaties. Het blijkt ook uit de toenemende participatie van burgers bij planvorming. Met name nieuwe aantastingen van open ruimte door bijvoorbeeld wegen of industrieterreinen leiden soms tot grote aantallen inspraakreacties en bezwaarschriften, en tot emotionele discussies

BERTRAM ZAGEMA\*

**Compacte verstedelijking is al sinds jaar en dag uitgangspunt en doelstelling van het ruimtelijkeordeningsbeleid. Ondanks pleidooien voor 'wild bouwen' en 'wonen in het groen', bleek het ontwerp Stedenland, dat de compacte stad vertegenwoordigde, het meest populair in de discussie Nederland 2030 die de Rijksplanologische Dienst (RPD) een aantal jaren geleden organiseerde. Toch is er momenteel bepaald geen sprake van compacte verstedelijking in Nederland.**

over de toekomst van de stad, de regio of het land.

Mensen zien de landschappen waarin ze zijn opgegroeid onherkenbaar veranderen. Ze merken dat ze steeds verder moeten fietsen voor ze de stad uit zijn. Op reis door het land zien ze dat open ruimtes waar ze vroeger kwamen, opgeofferd zijn aan de vooruitgang. En ze vragen zich af of de gebouwen en infrastructuur die de open ruimte vullen, nog wel bijdragen aan de kwaliteit van het leven in Nederland –of, in economisch taal, aan 'de welvaart in brede zin'. Het zijn emotionele discussies, niet alleen omdat verschillende mensen de open ruimte op verschillende manieren waarderen, maar ook omdat veel mensen beseffen dat ze zelf mede verantwoordelijk zijn voor het verloren gaan van de open ruimte. Dezelfde mensen die graag in een groene, natuurrijke en rustige omgeving wonen zijn immers ook graag mobiel en hebben liever meer dan minder ruimte voor hun werk en hun huis. En we kunnen nu eenmaal niet allemaal in het groen wonen en de open ruimte behouden.

## COMPACTE KANSEN

De compacte stad is al sinds decennia het antwoord op de wens om verstedelijking te verminderen met het behoud van open ruimte –of het nu was voor de landbouw of als doel op zich. Een tweede motivatie voor compacte verstedelijking zijn de kansen die het biedt op duurzaamheid. Grote concentraties van inwoners en bedrijven bieden immers draagvlak voor gemeenschappelijke voorzieningen, welke op hun beurt bij kunnen dragen aan een efficiënte toepassing van schaarse (milieu)goederen.

Het openbaar vervoer is bij uitstek afhankelijk van draagvlak. In compacte steden is het veel eenvoudiger een openbaarvervoersysteem te laten renderen. Kwaliteit en kwantiteit gaan daarbij hand in hand: meer reizigers betekent meer metro's, trams en bussen: meer lijnen, meer haltes, hogere frequenties. Dat vergroot op zijn beurt weer de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, waardoor het meer reizigers kan trekken. Een positieve spiraal dus. Ook compacte bedrijventerreinen bieden een beter draagvlak voor collectief vervoer, en geven mogelijkheden voor gezamenlijke vervoersplannen. Trouwens, compact bouwen leidt ook tot verkorting van de benodigde reisafstand voor allerlei reisdoelen, en dus tot vermindering van mobiliteit.

Compact bouwen biedt kansen op energiebesparing: bijvoorbeeld op blok- of wijkverwarming in compacte woonwijken, en op 'industriële ecologie' in compacte, slim ingerichte, industrieterreinen waar bedrijven gebruik kunnen maken van elkaars reststoffen en restwarmte. Compact bouwen biedt ook kansen op ruimtebesparing op bedrijventerreinen, bijvoorbeeld door gezamenlijk opslag- en vergaerruimtes.

Een derde groep voordelen van compacte verstedelijking ligt op het gebied van de leefbaarheid van de stad zelf. Waar veel mensen wonen, is veel draagvlak voor parken en ander groen in de buurt, voor (al genoemd) openbaar vervoer, voor winkels, horeca, sportvoorzieningen en andere uitgaansgelegenheden, kortom: voor de stad. Waar veel geïnvesteerd wordt op een relatief klein oppervlak, is bovendien financiële ruimte voor spannende architectuur.



Actiedag ter bescherming van de Groene Grens. Bron: Bertram Zagema. (Inzet: Het symbool ter bescherming van de Groene Grens is geplaatst.

Waar openbaar vervoer voor een goede bereikbaarheid zorgt, ligt het voor de hand en wordt het voor grote groepen mensen aanvaardbaar om de automobilititeit minder de ruimte te geven. Autowegen in de stad kunnen worden vervangen door fiets- en wandelpaden, een lagere maximum snelheid kan worden ingevoerd, parkeerplaatsen kunnen plaats maken voor groen of bebouwing. Een stad waarin het straatbeeld en de beleving van de straat niet door de auto worden bepaald, is veel leefbaarder. Je voelt je er veiliger, je laat er je kind zelfstandig naar school fietsen, je raakt niet gestresst door uitlaatgassen of verkeersherrie.

Niet in de laatste plaats draagt het behoud van de open ruimte rondom de stad bij aan de leefbaarheid van de stad zelf. Een stad die de omliggende polders en bossen opeet, dwingt haar burgers immers tot lange reizen naar het groen, terwijl de bewoner van een compacte stad de open ruimte op fietsafstand heeft.

## DILEMMA

Een compacte stad biedt kansen op leefbaarheid en duurzaamheid, maar het valt niet te ontkennen: zij vormt ook een bedreiging van beide.

Het benutten van iedere vierkante meter binnen de stedelijke grenzen, een belangrijk element van compacte verstedelijking, beperkt de mogelijkheden voor vernieuwing van de stad. Om binnen de stad nieuwe gewenste voorzieningen te bouwen, moeten we dan oude gebouwen gaan slopen die nog jaren mee zouden kunnen –een verspilling van energie en

grondstoffen? Dit mag echter geen argument zijn om dan maar gaten te laten vallen in de stad. Laat het eerder een aansporing zijn tot herinrichting van oude gebouwen (van fabrieksgebouw, kerk of ziekenhuis in woningen –dankzij de kraakbeweging hebben we hier in Nederland veel voorbeelden van), en tot multifunctioneel ontwerpen van nieuwe gebouwen, zodat ze zonodig eenvoudig van functie kunnen veranderen (bijvoorbeeld door het opsplitsen van eengezinswoningen in bejaardenflats).

Ook voor de leefbaarheid heeft compact bouwen schaduwzijden. Een deel van de bevolking vindt het prachtig, maar voor veel mensen is het helemaal geen aantrekkelijk beeld: veel mensen op elkaar, hoogbouw, geen parkeerplek voor je auto, geen ruime eigen tuin bij ieder huis. En inderdaad kan een dicht bebouwde wijk zeer troosteloos zijn als de voordelen van compacte bouwen niet worden benut: als geen ruimte wordt gegeven aan winkels, parken en horeca, als niet is geïnvesteerd in openbaar vervoer maar wel in parkeerplaatsen en brede wegen waarop flink mag worden gescheurd. Dat soort wijken geven de compacte stad een slechte naam. Niemand kan de bewoners ervan ongelijk geven als ze elk moment in hun auto stappen om naar de binnenstad of naar een recreatiegebied te rijden, en als ze hun flat verruilen voor een huis-met-tuin als ze daartoe de kans krijgen.

Het is echter te makkelijk om te zeggen dat hieruit blijkt dat er weinig belangstelling is voor het urbane wonen. We zijn er in Nederland eenvoudigweg nog niet zo vaak in geslaagd de

voordelen van het compacte wonen uit te buiten en een aantrekkelijk beeld neer te zetten.

## VERLEIDEN

Hier ligt een schone taak voor stedenbouwkundigen, architecten en overheden: aantrekkelijke wijken te ontwerpen, met mooie en afwisselende woningen, met veel groen, met ruimte voor winkels, horeca en andere voorzieningen en werkplekken, en met een uitstekend openbaarvervoersysteem zodat de overlast en het ruimtebeslag door auto's beperkt kunnen worden. De (huur- of deel-)auto kan dan vooral gebruikt worden buiten de stad, vanaf overstappunten aan de rand –maar kan ook daar natuurlijk worden vervangen door een uitstekende service in de treinen.

De mensen hiermee verleiden. Met als klapstuk, het mooiste lokkertje: de belofte van het behoud van open groene ruimte, op fiets- of wandelafstand.

De overheid heeft hierin de belangrijkste verantwoordelijkheid. Zij kan besluiten om geen ruimte meer voor bebouwing te bestemmen, om de bouwwereld tot creativiteit te dwingen. Het rijk moet hierin het voortouw nemen, omdat gemeentes en provincies te dicht bij de directe belangen van de bouw wensen zitten en geneigd zijn met elkaar te concurreren. Een groene grens trekken tegen het verdere verlies van open ruimte. En tegelijkertijd investeren in de kwaliteit van de steden en dorpen.

\* Bertram Zagema is beleidsmedewerker van de campagne Trek de Groene Grens van Vereniging Milieudefensie.