

*Nu of nooit!*

**Statenfractie CDA Groningen**

**Genoeg woningen in Groningen**

### *Volkshuisvesting is meer dan bouwen*

De woningnood in ons land prijkt al jaren in de bovenste regionen van zorgenlijstjes. Desondanks is het de markt en de politiek nog altijd niet gelukt om dit vraagstuk van een gedegen antwoord te voorzien. Terwijl de bevolkingspopulatie verder groeit worden huishoudens kleiner en dus blijft de vraag naar huisvesting stijgen. Sociale huurwoningen zijn nog altijd niet aan te slepen, de wachtlijsten zijn lang en de doorstroom tussen verschillende segmenten huurwoningen verloopt nog altijd buitengewoon stroperig. Tegelijkertijd ontwikkelt zich bovendien een financiële barrière voor starters tussen huurwoningen en koopwoningen. De schulden van jongere generaties lopen op, de markt is overvol en de prijzen zijn de afgelopen jaren fors gestegen.

In de meerjarenplannen van de Rijksoverheid zien we hoe de bouw van honderdduizenden woningen de komende jaren op de rol staat. Toch is het maar zeer de vraag of dat toereikend kan zijn. De afgelopen decennia is immers dezelfde route gevolgd. Terwijl onze steden verder en verder uitdijen lijkt de krapte op de woningmarkten in stedelijke gebieden nauwelijks te verminderen. Dat vraagt om een uitbreiding van de manier waarop het vraagstuk van woningnood wordt aangevlogen. Het vraagt om een breuk met het ouderwetse denken op dit onderwerp. In buitenstedelijke gebieden ligt tenminste een deel van een toereikende adressering van dit vraagstuk. In delen van ons land heerst immers krimp. In deze en andere dunner bevolkte regio's liggen volop kansen. In plaats van sec te bouwen waar de vraag oneindig en onophoudelijk lijkt kan een verandering in ons denken naar het verschuiven van de vraag een belangrijke bijdrage leveren. Wanneer het aanbod in buitenstedelijke gebieden aantrekkelijker kan worden gemaakt kan worden gestuurd op die gewenste verschuiving. Op deze manier kan de overvolle woningmarkt in stedelijke gebieden worden verlicht en de krimp in buitenstedelijke gebieden worden bestreden.

### *Infrastructuur als toegangspoort*

Nederland is een klein land. In een uur of vier kunnen we ons land doorkruisen van het meest noordelijke naar het meest zuidelijke puntje en in minder dan drie uur kunnen we ons verplaatsen van de kustlijn aan de Noordzee naar de grens met Duitsland. Er zijn weinig mensen die aanleiding hebben om één van beide exercities dagelijks te ondernemen, maar het toont aan dat zelfs de meest verre afstanden in ons land behapbaar zijn.

Realiserend dat afstanden in ons land overbrugbaar zijn kunnen we tot de conclusie komen dat de noodzakelijkheid om te wonen waar we werken in veruit de meeste gevallen niet bestaat. Wanneer de mobiliteit voldoende gewaarborgd is althans. Voor iemand die werkt in Groningen is Maastricht nog altijd geen opportune woonplaats, maar bestaan er in Noord-Nederland vele andere locaties waar het woon-werkverkeer geen onoverkomelijk obstakel hoeft te vormen.

In de randstad, Brabant en Overijssel is de gemiddelde afstand in woon-werkverkeer het laagst met minder dan twintig kilometer per dag. In Groningen, Friesland, Drenthe, Flevoland, Limburg en Zeeland is het woon-werkverkeer met een gemiddelde rond de dertig kilometer per dag het hoogst<sup>1</sup>. Ondanks het gegeven dat het gemiddelde woon-werkverkeer van Nederlanders hiermee tot de absolute top van Europa behoort, geldt ook voor ons dat de standplaats van werk nog altijd een grote invloed heeft op ons wonen. Die eeuwenoude traditie is rijp voor verandering. Verschillende meer of minder nieuwe ontwikkelingen maken dat ingeslepen automatisme simpelweg overbodig.

---

<sup>1</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/11/woon-werkafstanden-2016>

### - Toenemende mobiliteit

Door een toename van mobiliteit wordt de werklocatie minder bepalend voor het wonen. Vroeger toen werknemers neerstreken onder de schaduw van fabrieken hadden we niet de mogelijkheid om verder weg te wonen en met de auto af te reizen of dagelijks gebruik te maken van een goede ontsluiting van het openbaar vervoer. De opkomst van die mobiliteit maakt dat we in ons wonen ons werk niet meer zo nauwgezet hoeven te volgen als we vroeger deden en zelfs niet in de beperktere mate waarin we dat nog steeds vaak doen. In de buitenstedelijke gebieden waar de werkgelegenheid over het algemeen minder omvangrijk is zijn de reistijden van het woon-werkverkeer over het algemeen groter dan in bijvoorbeeld de randstad en Brabant. Tegelijkertijd zien we in die buitenstedelijke gebieden een grotere werkloosheid en een verminderd aanbod van het openbaar vervoer als gevolg van de vicieuze cirkel van krimp. Een betere ontsluiting van het openbaar vervoer is dan ook een essentieel onderdeel van een aantrekkelijker vestigingsklimaat in buitenstedelijke gebieden. Met een behapbare verbinding in deze buitenstedelijke gebieden en het besef dat deze gebieden hiermee een reële woonplaats worden kan een verbeterde infrastructuur de toegangspoort vormen naar tal van woningen die potentieel onderdeel zijn van het antwoord op het vraagstuk van volkshuisvesting.

### - Het nieuwe werken

De afgelopen maanden hebben ons geleerd dat zelfs zonder grondige voorbereidingen voor veel banen geldt dat we die ook buiten kantoor kunnen uitvoeren. Vooralsnog zien we dat als een noodzakelijk kwaad en zeker in crisistijd is het primair gezien ook weinig meer dan dat. In het verlengde daarvan levert het ook de voorlopige conclusie op dat een deel van onze werkzaamheden niet in kantoorpanden hoeft plaats te vinden. Thuiswerken werd lang als niet volwaardig gezien. Toch kan het ons veel opleveren wanneer we die werkvorm daar waar mogelijk structureel omarmen. Denk maar eens aan de files die we kunnen voorkomen, wanneer forenzen zich niet tweemaal per dag door een verkeerspiek hoeven te bewegen. Aan de publieke kosten die in het openbaar vervoer kunnen worden bespaard wanneer de massale reisbewegingen in de spits plaatsmaken voor een kortere reis van slaapkamer, naar badkamer, naar keuken voor een ontbijtje en vervolgens naar een willekeurige plek in huis waar de wifi optimaal functioneert. Bovendien wordt de uitstoot van schadelijke stoffen door onze reisbewegingen als bijkomstigheid ook nog eens teruggedrongen. Hoewel het een illusie is om te denken dat alle werkzaamheden thuis kunnen worden uitgevoerd of dat iedere vergadering digitaal dezelfde effectiviteit kan hebben als fysiek biedt een betere balans ons veel goeds. Daarnaast lijkt het evengoed een illusie om te veronderstellen dat deze beweging ooit weer volledig zal verdwijnen. Het is een volgende ontwikkeling die de bijl zet aan de wortel van onze perceptie dat het noodzakelijk is om te wonen waar we werken.

Recent bleek uit onderzoeken van Nieuwsuur, Funda en de Nederlandse Vereniging van Makelaars dat steeds meer inwoners van stedelijk gebied overwegen om het stedelijke in te ruilen voor de groene, ruimtelijke en rustigere omgeving van buitenstedelijke gebieden. Hoewel ingegeven door een destructieve oorzaak is het een hoopvolle ontwikkeling voor het buitenstedelijke gebied. Het creëert een onverwacht momentum om de beschreven vicieuze cirkel van krimp en verdere krimp te doorbreken. Tegelijkertijd maakt het ook dat we nu moeten kiezen tussen breken of doorbreken. Als we dit momentum niet aangrijpen om deze manier van denken te doorbreken is het maar de vraag of een volgend momentum volgt en of het buitenstedelijke gebied dan nog bestendig genoeg is. Het antwoord op beide vragen is dusdanig onzeker dat we nu de verantwoordelijkheid moeten nemen om drastisch te investeren in ons buitenstedelijke gebied.

In de ontwikkeling richting dit nieuwe werken zien we het belang van een degelijke digitale infrastructuur groeien. Een snelle en stabiele internetverbinding is voor werken en leren essentieel geworden. Zoals dat geldt op bedrijfslocaties geldt dat ook in een situatie waarin werknemers op afstand werken. De uitrol van snel internet is dan ook van belang om het vestigingsklimaat in de buitenstedelijke gebieden te verbeteren.

Daarnaast biedt het innoveren met zogenoemde leerwerkpaviljoenen grote kansen voor het nieuwe werken. Leerwerkpaviljoenen kunnen het beste worden omschreven als toegankelijke flexwerkplekken die zijn voorzien van een snelle internetverbinding en die kunnen worden gebruikt als werkplek of studieplek door omwonenden. Deze flexwerkplekken zijn niet verbonden aan specifieke bedrijven of sectoren, maar zijn een lokaal alternatief voor thuiswerken. De opzet is vergelijkbaar met hoe studenten in de stad naar de bibliotheken trekken wanneer de eentonigheid of de voorzieningen in hun eigen studentenkamer even niet toereikend zijn. Binnen deze leerwerkpaviljoenen komen mensen uit verschillende sectoren en van verschillende generaties bij elkaar. Niet om samen te werken met de klemtoon op samen, maar wel om samen te werken met de klemtoon op werken. Binnen deze leerwerkpaviljoenen wordt een alternatief geboden waarin de nadelige effecten van werken op afstand zoals vereenzaming en niet optimale werkomstandigheden kunnen worden bestreden. Tegelijkertijd kunnen de voordelen worden geborgd zoals verminderde reisbewegingen en het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen.

### *Piepen en kraken in een vicieuze cirkel*

Wie kijkt naar de staat van de meeste krimpgebieden ziet dat de tijd begint te dringen om deze verandering in ons denken in gang te zetten. De leefbaarheid in veel buitenstedelijke gebieden staat onder druk en werkt verdere krimp in de hand. Alleen door de vicieuze cirkel tussen krimp en afnemende voorzieningen tijdig te doorbreken zijn de buitenstedelijke gebieden bestendig genoeg om het antwoord op het probleem van volkshuisvesting te blijven. Als we nog langer wachten dreigt die bestendigheid verder af te nemen. Met de tijd wordt het dan ook duurder en minder kansrijk om buitenstedelijke gebieden nieuw leven in te blazen. De knelpunten die deze vicieuze cirkel voeden kunnen en moeten worden weggenomen. Een aantal van deze knelpunten kan met een pennenstreek van tafel worden geveegd. Andere knelpunten vragen een diepere oplossing. Een verandering in onze manier van denken, leven en werken.

#### - Gemeentefinanciën

Een van de grote problemen waar gemeenten tegenaanlopen zijn gebrekkige gemeentefinanciën. Na de vorige economische crisis zijn veel taken, bijvoorbeeld op zorggebied, overgeheveld van het Rijk en de provincie naar de gemeenten. Het is zichtbaar dat de financiële draagkracht van veel gemeenten hiervoor niet toereikend is. Dit trekt in buitenstedelijke gemeenten een gevoelige wissel op de begrotingen. Ondanks de roep van lagere overheden is een substantiële verhoging van rijksbijdragen vooralsnog uitgebleven. De pijn en de schade die dit meebrengt komt dan ook terecht in gemeenten en dus bij inwoners. Een gemeentelijk bestuur heeft door deze tendens in een onbevredigend regelmatig ritme te maken met keuzes en verdelingen tussen twee kwaden. Bezuinigen en lastenverzwaringen. Beiden dragen bij aan verdere krimp en beiden werken daarmee een volgend begrotingstekort in de hand. Immers waar bezuinigd wordt, worden sociale en primaire voorzieningen afgestoten en waar inwonersaantallen afnemen moet een verhoogde som van belastinginkomsten over minder mensen worden verdeeld. De simpele conclusie is dan ook dat alleen de rijksoverheid de donkere wolk die boven buitenstedelijke gemeenten hangt kan verdrijven. Alleen door de portemonnee te trekken en de rijksbijdragen te verhogen kan deze essentiële voedingsbron van krimp verdwijnen.

### - Sociale voorzieningen

De mate waarin sociale voorzieningen in een gebied afnemen, toenemen en in stand blijven heeft een directe relatie met de demografische samenstelling van een gebied. Hierbij kijken we naar twee elementen in buiten stedelijke gebieden die op hun beurt ook weer een directe relatie hebben. Enerzijds de bevolkingsdaling, anderzijds de leeftijdsopbouw van de resterende bevolking. De Rijksoverheid somt de oorzaken en gevolgen van bevolkingsdaling<sup>2</sup> gortdroog, maar buitengewoon helder op: jonge mensen en gezinnen trekken weg, er worden minder kinderen geboren in krimpgebieden en de achterblijvende vergrijzende bevolking komt te overlijden. Gezien de opgesomde gevolgen die hierna volgen is het niet langer alleen wenselijk, maar steeds noodzakelijker om stevig in te zetten op het aantrekken van jonge gezinnen en starters. Alle hiernavolgende gevolgen zijn het resultaat van krimp en zonder doorbreking van deze vicieuze cirkel tegelijkertijd de onherroepelijke oorzaak van verdere krimp.

Onderwijs: Doordat er minder kinderen in het gebied wonen zijn er minder scholen nodig. Scholen worden hierdoor te klein om open te blijven. Scholen fuseren of verdwijnen waardoor kinderen verder en langer moeten reizen om op school te komen. Bij kleinere scholen wordt het moeilijker om het onderwijsniveau op peil te houden en in dunbevolkte gebieden is het bovendien een toenemende uitdaging om voldoende onderwijspersoneel te vinden en te binden. Langere reistijden van en naar scholen op zichzelf en in combinatie met de perceptie van onderwijskwaliteit leiden vervolgens tot een verminderd vestigingsklimaat voor jonge gezinnen. Daarnaast kan het bijdragen in de afweging van meer en meer jonge gezinnen om weg te trekken uit buitenstedelijke gebieden. Het met subsidies overeind houden van scholen kost veel geld. Het is een pleister op een wond die langzaam groeit en ondanks alle goede bedoelingen weinig meer doet dan het bedekken van de infectie die eronder schuilgaat. De enige houdbare oplossing voor deze belangrijke voedingsbodem van verdere krimp is het aantrekken en binden van jonge gezinnen.

Zorg: Doordat de resterende bevolking in buitenstedelijke gebieden vergrijsd groeit de zorgbehoefte in deze gemeenten. Zoals eerder beschreven drukt dit stevig op de gemeentelijke financiën. Die behoefte aan zorg en de bijbehorende kostenpost kunnen er krom genoeg toe leiden dat zorgaanbod in de buurt verdwijnt. Gemeenten worden op sommige onderdelen immers financieel gedwongen om zorgtaken samen en dus verder van huis aan te bieden. Waar de inzet van het Rijk in woord is om mensen in staat te stellen langer thuis te blijven wonen, kan het voor ouderen die zorgbehoevend zijn hierdoor moeilijker en moeilijker worden om zelfstandig te wonen.

Bereikbaarheid: In de hiervoor beschreven gevolgen van krimp is bereikbaarheid steeds een onderdeel geweest. Soms heel aanwezig en soms meer op de achtergrond. Bereikbaarheid in de zin van een degelijke infrastructuur en een stevig openbaar vervoer is cruciaal voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van buitenstedelijke gebieden. Het tekort aan bereikbaarheid is nu onderdeel van de negatieve vicieuze cirkel. Het oplossen van datzelfde tekort kan en moet ook een aanjager worden van het doorbreken daarvan.

---

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bevolkingsdaling/oorzaken-en-gevolgen-bevolkingsdaling>

## *Breken of doorbreken*

De vicieuze cirkel van krimp in buitenstedelijke gebieden kan alleen worden doorbroken door het weg te investeren. Alleen door ervoor te kiezen de Rijksportemonnee te trekken kunnen we ervoor zorgen dat Nederland niet verder verandert in een verzameling uit de voegen barstende steden omringd door een murw geslagen ommeland. Niets doen en verder aanmodderen is ook een keuze. Een keuze die onvermijdelijk en aantoonbaar leidt tot het breken van een buitenstedelijk gebied dat nu piept en kraakt. Hoewel het politiek en financieel pijn gaat doen om deze verandering in denken te maken is de noodzaak om dit nu te doen het gevolg van politiek falen om in een eerder stadium op deze trend te anticiperen.

Niet alleen voor het buitenstedelijke gebied, maar ook voor het stedelijk gebied is het doorbreken van deze vicieuze cirkel van belang. Door de verstedelijking te breken ontstaat hoognodige ademruimte op de stedelijke woningmarkten en neemt de constante noodzaak om meer en sneller bij te bouwen af.