

EEN BETER MILIEU BEGINT IN JE STRAAT

Wie werkt aan een duurzamere wereld, kan om de hoek beginnen: met een leefbare straat. Planoloog Luca Bertolini, hoogleraar Stedelijke en Regionale Planning aan de Universiteit van Amsterdam: "Onze steden zijn rond de auto georganiseerd. Dat kan en moet anders." Wetenschappers en burgers kunnen daarin samen optrekken.

Luca Bertolini, Italiaan van geboorte, woont en werkt al jaren in Amsterdam – een stad waarin de strijd om de ruimte dagelijks te ervaren is. "Als je een schoner leefmilieu wilt, is techniek niet genoeg. Stel dat alle auto's in de stad elektrisch worden, dan nog heb je niet zomaar een leefbare en vitale stad. Milieu is meer dan een goede luchtkwaliteit. Mensen moeten zich gezond en veilig kunnen voelen, goed kunnen bewegen, in een prettige, groene omgeving kunnen wonen enzovoort. Het gaat dus niet alleen om andere auto's, maar ook gewoon om minder auto's. Auto's nemen - ook stilstaand – veel plaats in en bepalen grotendeels het leven op straat." Hoe kan dat anders? "Daar gaat de planologie over. Daarom zie ik de planologie ook als een milieuwetenschap bij uitstek: juist door veranderingen in de ruimte maak je de dagelijkse leefwereld van mensen leefbaarder."

'Veranderingen in de ruimte maken de dagelijkse leefwereld van mensen leefbaarder'

projecten van de laatste jaren gaan vaak over het concept van de 'post-auto stad'. Hoe kunnen we de dominantie van de auto terugdringen? Het gaat – eigenlijk breder nog – om de overgang naar een andere manier van leven, een transitie. Dat maakt onderzoek nodig: het gaat niet alleen om de wat-vraag, maar ook om de hoe-vraag." Eén van de thema's waar Bertolini veel onderzoek naar deed is 'transit oriented development'. "In die benadering ontwikkelen steden zich vooral rond knooppunten van openbaar vervoer. Activiteiten als wonen, werken, winkelen enzovoort zijn dan sterk geconcentreerd en maken

het voor mensen gemakkelijker om minder of duurzamer te reizen. Ruimtelijke en mobiliteitsontwikkeling gaan dan helemaal hand in hand. Met name in steden buiten Nederland is hier al veel ervaring mee. We kunnen in Europa daarin leren van steden als München, Stockholm en Kopenhagen."

Leefstraat

Veel ander onderzoek van Bertolini, ook van verschillende promovendi en postdocs die hij heeft begeleid, ging over het stimuleren van fietsen. Een voorbeeld is de zogenoemde fiets-trein-combi. "Dat is dan weer iets waarin andere landen van ons kunnen leren. Die fiets-trein-combi biedt enorm veel voor-



Luca Bertolini: "Milieu is meer dan een goede luchtkwaliteit"

Hand in hand

De planologie legt verbindingen tussen verschillende problemen en probeert die in de ruimte op te lossen. Bertolini: "Sowieso zijn veel van mijn projecten multidisciplinair. Ik werk samen met economen, bestuurskundigen, ingenieurs, psychologen en dan ook nog met de praktijkwereld. De

Stedelijke proeftuinen

De kern van EX-TRA (EXperimenting with city streets to TRAnsform urban mobility) bestaat uit transitie-experimenten in stadsstraten of bewuste tijdelijke aanpassingen in het gebruik, de regulering en/of de vorm van straten. Daarmee worden de mogelijkheden voor een systemische verandering naar een 'autoluwe' stad verkend. Via stedelijke proeftuinen in Amsterdam, Bologna, Milaan, Gent, München en Londen wordt met het project informatie verzameld over:

- mogelijke combinaties van fysieke inrichting en regelgeving die meer verschillende soorten gebruik en een inclusiever gebruik van stadsstraten mogelijk maken;
- randvoorwaarden voor vervoer en inrichtingsplannen om stadswijken lopend en fietsend beter bereikbaar te maken;
- opties voor deel- en micromobiliteit en vrachtvervoer die een aanvulling vormen op aantrekkelijke straten en toegankelijke wijken;
- strategieën voor verandering die de overgang naar een 'post auto' stad kunnen versnellen.

Hiertoe werken gemeenten, kennisinstellingen en andere stakeholders in al deze steden samen. Kijk voor eerder onderzoek van Luca Bertolini in de kennisbank van kennisinitiatief VerDuS, Verbinden van Duurzame Steden, verdus.nl/kennisbank.

delen. Mensen die van en naar het station fietsen, hebben de flexibiliteit van de fiets en de snelheid van de trein. Bij elkaar opgeteld is in het stedelijk gebied deze 'vervoersmodaliteit' vaak competitief met de auto in reistijd."

Bertolini houdt zich ook bezig met het concept 'leefstraat'. 'Kern is dat je de straat ziet als openbare ruimte voor iedereen en niet alleen als weg waarop het gemotoriseerd vervoer veelal de dienst uitmaakt. Er zijn, zowel in Nederland als ook in andere landen, al diverse experimenten gedaan met het tijdelijk afsluiten van straten voor gemotoriseerd verkeer, gecombineerd met een andere inrichting van de straat. De Gentse leefstraten in Vlaanderen zijn een beroemd voorbeeld. Die gaan in de zomer een maand dicht worden dan op een hele nadere manier door de stedelingen gebruikt."



Actieve rol bewoners

Bertolini start dit jaar samen met verschillende steden binnen en buiten Nederland met het Europese project EX-TRA (zie kader). “Tot nu toe bleef ons onderzoek nog beperkt tot interactie met professionals uit de praktijk in workshops en het voeren van het publieke debat en zo, maar nu gaan we ook daadwerkelijk praktijkexperimenten doen. We willen weten wat er precies gebeurt bij het afzetten en anders inrichten van de straat. We stellen natuurlijk niet alleen de vraag wat je daarmee wint, maar ook wat je er mee verliest. We kunnen dan ook nadenken over welke andere vormen van vervoer er dan misschien nodig zijn, zoals deelauto's in plaats van eigen auto's in de straat. We gaan hiermee naar een nieuwe vorm van leren, die voorbij moet gaan aan de waan van de dag.”

Het is nog even zoeken naar hoe de samenwerking met bewoners in de experimenteerstraten het beste kan worden vormgegeven, zegt Bertolini. “Een van de middelen die we inzetten is een webbased platform waarop zij hun ervaringen kunnen posten en hun ideeën kunnen delen. De volgende stap is dan dat we de inzichten gebruiken om met alle betrokken stakeholders te bekijken hoe leefstraten een meer permanent karakter zouden kunnen krijgen.”

Zelf ervaren

In hoeverre zijn de betrokken bewoners nu ook zelf wetenschapper? Zijn de leefstraatexperimenten te beschouwen als een vorm van 'citizen science'? “Ja, want iedereen experimenteert en reflecteert mee. In feite is je eigen gebruik van de ruimte om je heen het object van onderzoek. Bovendien zijn wij zelf als onderzoekers natuurlijk ook gewoon burgers en dagelijkse gebruikers van de ruimte om ons heen. Je gaat vanzelf ook nadenken over hoe het eigenlijk bij jouzelf in

‘De planologie legt verbindingen tussen problemen om die in de ruimte op te lossen’



De Hugo de Grootkade in Amsterdam als 'gewone straat' en als 'experimenteerstraat' (zie 2e foto)

de straat zit. Voor mij is de post-auto-stad ook wel een persoonlijk traject. Zelf woon ik al heel lang in een autovrije woonwijk. Ik zie dat het mogelijk is zonder auto's en ervaar iedere dag de meerwaarde ervan. Je kunt er heel lang over debatteren met elkaar, maar misschien is het effectiever om mensen zelf de potentiële voordelen van een andere inrichting te laten ervaren. Zeker voor mensen die zelf bijvoorbeeld meestal in de auto zitten. Die parkeerplaatsen om de hoek kunnen ook een kinderspeelplaats worden,

een buurttuintje of een zitje met bankjes waar je je buurtgenoten kunt ontmoeten.” Al verwacht Bertolini niet dat daar nu meteen een grote omwenteling van komt, bekent hij. “Het gaat in de eerste instantie om het zien van de kansen. De coronacrisis heeft die ook meer zichtbaar gemaakt. Stad na stad heeft meer ruimte gemaakt voor fietsers en voetgangers. Zo laat een crisis iets dat onderhuids leeft ineens naar boven komen.”

Ymkje de Boer