

EEN STAD VÁN EN VÓÓR MENSEN

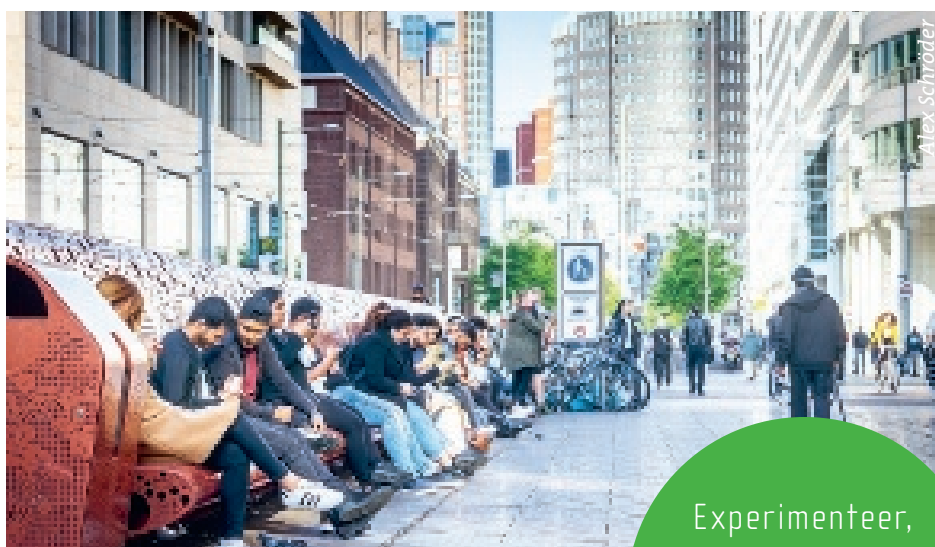
Levendig én stil. Groen, open én dichtbevolkt. Een ondersteunende, maar ook strenge overheid. Wetenschappers uit het VerDuS SURF-programma zijn het erover eens: de duurzame stad van de toekomst – zeg 2040 – is bovenal een stad van en voor mensen. Een stad ook waarin de ruimte eerlijker verdeeld is dan nu. Een schetsmatige blauwdruk.

In het VerDuS SURF-programma (2016-2021) deden onderzoekers van universiteiten en hogescholen, samen met partners uit stedelijke regio's, onderzoek naar duurzame verstedelijking. Dertien vooraanstaande onderzoekers, zie kader, presenteren voor dit themanummer van MILIEU hun visie op de duurzame stad van de toekomst. Niet alleen omschrijven ze hoe die er in de kern uit ziet, maar ook noemen ze de stappen die we nú moeten zetten om daar te komen.

Groen vervoer

Om te beginnen maken auto's steeds meer plaats voor fietsen en lopen, meldt Niels van Oort: "Mobiliteit faciliteert leefbaarheid en bereikbaarheid. Lopen en fietsen spelen hierin samen met openbaar vervoer en deel-mobiliteit een hoofdrol." Bert van Wee: "Hiervoor moet de verkeersruimte als het ware 'herbestemd' worden. Bovendien wordt de maximumsnelheid voor auto's in de duurzame stad van de toekomst overal 30 km. En activiteiten die veel mensen trekken moeten naar OV-knooppunten."

Henk Meurs ziet op zijn beurt veel in de doorontwikkeling van hubs. "Autoluwe gebieden met aantrekkelijke loop- en fietsroutes, naadloze aansluitingen op het OV en lage parkeernorm. Iedere hub bestaat uit aansprekende, laagdrempelige en betaalbare zero-emissie vervoersdiensten en de mogelijkheid om deze diensten te bestellen via een app." Dit zoge-



noemde Mobility as a Service-concept draagt bij aan klimaat- en energiedoelstellingen, milieu en leefomgeving, en welzijn en vervoer voor iedereen. "We moeten ons bij dat laatste bedenken dat de grootste vervoersarmoede in stedelijk gebied voorkomt en niet op het platteland zoals vaak wordt verondersteld", aldus Meurs.

Mensen maken het verschil

Meer dan nu is de duurzame stad van de toekomst er voor onderlinge ontmoeting, geeft Pauline van den Berg aan: "Denk daarbij aan de aanwezigheid van parken en ander groen, zitplekken en horeca, maar ook aan ontmoetingsplekken in de gebouwen van de stad. De omgeving zal uitnodigen om naar buiten te gaan en te wandelen en

fietsen, want ook dat draagt bij aan ontmoeting."

Cees-Jan Pen: "De openbare ruimte heeft echt kwaliteit. Het gaat om *places to be, meet, live and work*." Voor een deel betekent dit een stap terug in de geschiedenis, stelt Pen: "De binnensteden zijn weer het kloppend hart, waarin allerlei verschillende functies samenkomen."

Wendy Tan en Melika Levelt leggen de nadruk op de rol van de burger zelf. Die is volgens beiden in 2040 zichtbaar in alle hoeken van de stad. "Elke buurt en wijk ziet er anders uit, omdat de bewoners een andere

Experimenteer, want een stad die niet leert, kan nooit duurzaam worden'



invulling aan duurzaamheid hebben weten te geven en hun eigen sociaal kapitaal maximaal benutten. Zo is er bij de ene wijk een klein voedselbos aangelegd waar de burens elkaar ontmoeten om de oogst te plukken en de hun groene afval bij de buurtcomposteerhoop in te leveren. In een andere wijk vervoeren vrijwilligers ouderen naar hun kappersafspraak in een elektrisch karretje en brengen ze boodschappen van de lokale winkels naar diegenen die slecht ter been zijn. Het oogt misschien chaotisch, maar het werkt en heeft karakter. Burgers hebben bovendien gemakkelijk toegang tot de overheid. Niet alleen om hun eigen initiatieven tot ontplooiing te brengen, maar ook om ondersteuning te krijgen als dat nodig is. Daarvoor zijn wet- en regelgeving, beleid en een overheid nodig die initiatieven van onderaf ondersteunen. Bijvoorbeeld met toegankelijke taal, 'leen-ambtenaren' en de inzet van echt onafhankelijke experts."

Een andere economie

Tamara Metze benadrukt nog iets anders: "Iedere partij in de stad durft buiten zijn eigen belangen en kaders te denken, waardoor *true pricing* mogelijk wordt. Zo kunnen kringlopen gesloten worden en komen we af van wegwerpproducten en -diensten." Een andere manier van het beprijzen van producten en diensten is ook hoofdpunt op de agenda van Erik Verhoef: "Bewoners staan in contact met de natuur, zowel

binnen de stad als nabij de stad. Dit wordt onder meer bereikt door schaarste aan natuurwaarden in prijzen tot uitdrukking te laten komen. Hierdoor kunnen prikkels stevig meehelpen bij het bereiken van duurzamer gedrag van individuen, huishoudens, en bedrijven. Smart technologieën en slimme manieren om gedrag bij te sturen worden daarbij volop benut." Pen stelt dat we daarbij ook echt anders moeten gaan denken over economie: "Brede welvaart moet het uitgangspunt zijn. Dit houdt in dat we moeten stoppen met het kortetermijngroeidenken en consumeerderden."

Ecologie leidend

Arjan van Timmeren legt ook de relatie tussen stad en ommeland. "Tot nu toe werden steden vooral ontwikkeld en vormgegeven met het 'zwarte netwerk' als uitgangspunt: wegen, wonen en industrie. Maar voor een echt duurzame stad zal de ecologische structuur meer leidend zijn, dus het groenblauwe netwerk." Hij verwijst hierbij naar het werk van Sybrandt Tjanlingii en zijn Eco-Polis. "Ik denk dat we steden meer vanuit de peri-urbane en halfgroene gebieden aan de buitenrand gaan optimaliseren, óók richting bestaand stede-

'Breng bewoners
zowel binnen als
nabij de stad in
contact met de
natuur'



lijk gebied. Inbreiding en verdichting zullen wel blijven, maar de gewenste open, groene ruimte zal meer sturend worden. Eigenlijk gaan we

van 'inside out' naar 'outside in' met onze stedelijke ontwikkeling." Van Timmeren voegt hieraan toe dat het belastingstelsel anders moet: "We moeten van onze huidige BTW, een Value Added Taks, naar een CAT-, de Carbon Added Tax.

Met het oog op stijgende zeespiegel en rivierafvoeren vraagt Eric Koomen om aandacht voor klimaatadaptief bouwen. "Alleen locaties die ook op langere termijn duurzaam zijn, komen in aanmerking voor nieuwbouw. Compact en in hoge dichtheid bouwen, geniet de voorkeur, maar met voldoende ruimte voor waterberging en verkoelende groenvoorzieningen in en om de stad. Er is een integrale ruimtelijke visie



Meer informatie over VerDuS SURF op www.verdus.nl

nodig om de aanstaande bouw golf in goede banen te leiden.”

Met andere energie

En dan de energietransitie. Koomen: “Snelle winst kan behaald worden door isolatie van bestaande huizen en het beter benutten van het zonne-energiepotentieel van de bestaande stad. De overheid zou veel actiever moeten zijn om isolatie met regelgeving en financieringsprogramma’s te ondersteunen.” Wilfried van Sark vult aan dat alle daken en gevels gebruikt moeten worden om met de zon elektriciteit op te wekken. “Soms zie je een zonnepaneel, maar vaak ook niet omdat ze niet herkenbaar zijn en geïntegreerd zijn in de gebouwen. Het is bovendien heel stil, want er rijden veel minder auto’s en die rijden bovendien elektrisch.” Om deze ‘zonnige’ stad mogelijk te maken, moet Building Integrated PV (BIPV) technisch worden doorontwikkeld. Daarnaast moet er op dit terrein meer bedrijvigheid in Nederland en Europa komen en zijn stimulerende subsidieregelingen nodig.

Herverdeling

Een aantal onderzoekers benadrukt dat steden er voor iedereen moeten zijn. Van Wee: “Wat de woningbouw betreft denk ik dat de inbreiding zal doorzetten, waarbij er ook appartementen worden gebouwd voor mensen met lagere inkomens. Gemeenten nemen weer meer de lead als het gaat om grondposities. Dus geven we minder ruimte

aan projectontwikkelaars.” Van den Berg breekt in dit verband een lans voor een start in de zwakkere wijken. “Voor die groene ontmoetingsstad is het nodig om te investeren in allerlei basale dingen, maar de verschillen tussen buurten met een hoge en lage sociaaleconomische status en een hoge en lage dichtheid zijn groot. Laten we dan ook vooral focussen op buurten waar het meest te winnen valt.”

Lerende stad

Bart van Arem brengt nog een ander gezichtspunt in. “Een stad die niet leert, kan nooit duurzaam worden. In het zoeken naar nieuwe oplossingen kunnen initiatieven slagen en mislukken, maar er wordt altijd van geleerd. Versterking van het leervermogen is dus nodig. Vertrouwen in de samenwerking tussen overheid, burgers, bedrijfsleven en kenniswereld is daarbij onmisbaar.” Metze vult aan: “Die samenwerking verbeteren we continue. Daardoor lukt het om te innoveren en grenzen te verleggen. Dit gebeurt onder meer via het ontwikkelen van grensoverstijgende oplossingen op het gebied van bijvoor-

beeld duurzame voedselproductie. Hetzelfde geldt voor andere opgaven.”

Volgens haar kunnen we nu al leren van bestaande goede voorbeelden van samenwerking – small wins. “Waardoor lukt het hen om meer duurzaam te zijn en blijven? En we moeten leren hoe we die small wins kunnen opschalen, verspreiden, verdiepen en verbreden zonder dat ze hun radicale duurzaamheid verliezen.” Van Timmeren noemt daarbij het instrument van bijvoorbeeld de Green Deals. “Laten we deals sluiten op stedelijk of bij voorkeur zelfs metropool-schaalniveau rond vergroening. De recente Houtbouw Deal van de Metropoolregio Amsterdam is een goed voorbeeld. Die stelt dat 20% van alle nieuwbouw in hout of in elk geval biobased moet zijn. Een aantal gebieden vraagt nadere ontwikkelaandacht: nieuwe manieren van ontwerpen, bevorderen van biodiversiteit in steden, natuurinclusief bouwen en meer coöperatieve concepten van ‘samen leven’ en gebiedsontwikkeling en -management.” Verhoef, tot slot: “We moeten in elk geval gezamenlijk veelbelovende concepten uitproberen, waarbij er ruimte is om te experimenteren en te leren. Er is niet veel tijd te verliezen.”

Ymkje de Broer

De onderzoekers

- Bart van Arem, hoogleraar Transportmodellering | Technische Universiteit Delft
- Pauline van den Berg, universitair docent Vastgoedbeheer en Stadsontwikkeling | Technische Universiteit Eindhoven
- Eric Koomen, universitair hoofddocent bij Ruimtelijke Economie | Vrije Universiteit Amsterdam
- Melika Levelt, senior onderzoeker en projectleider bij Centre of Expertise Urban Technology | Hogeschool van Amsterdam
- Tamara Metze, universitair hoofddocent Openbaar Bestuur en Beleid | Wageningen UR
- Henk Meurs, bijzonder hoogleraar Mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling | Radboud Universiteit Nijmegen, adviseur bij MU-consult
- Niels van Oort, universitair docent Openbaar Vervoer | Technische Universiteit Delft
- Cees-Jan Pen, lector De Ondernemende Regio | Fontys Hogeschool
- Wilfried van Sark, hoogleraar Integratie van Fotovoltaïsche Zonne-energie | Universiteit Utrecht
- Wendy Tan, senio docent en onderzoeker bij Landschapsarchitectuur en ruimtelijke planning | Wageningen UR
- Arjan van Timmeren, hoogleraar Milieutechnologie en Ontwerp | Technische Universiteit Delft
- Erik Verhoef, hoogleraar Transport-economie | Vrije Universiteit Amsterdam
- Bert van Wee, hoogleraar Transport-beleid | Technische Universiteit Delft