



Geef burgers de ruimte om te experimenteren

Sjoerd Brandsma

onderzoeker vakgroep Landschapsarchitectuur

“Landschap gaat over ‘land scheppen’, dus de ideale stad staat niet centraal, het gaat om de weg ernaartoe. Het stadslandschap reageert op de landschappelijke ondergrond – hoogte, water, bodem – maar moet zeker ook de ruimte bieden voor bewoners om er zelf wat van te maken. Dat vraagt om een open houding en een zekere speelsheid. Als we meer ruimte willen voor groen, water en biodiversiteit, dan moeten we aan de slag met mobiliteit. Daar is dringend behoefte aan nieuwe verhalen.

In de stad van de toekomst bepalen bewoners en gebruikers samen van wie de straat is. Wat willen we? Dat hoeft dan zeker niet altijd de auto te zijn; op sommige plekken is de straat misschien juist voor spelende kinderen. Een stad waar niet alles snel-snel-snel hoeft, waar je ook kunt dromen, waar een kind veilig naar de bakker kan lopen om een croissantje te halen voor ontbijt op bed. Waar plekken iets presteren, omdat ze wateroverlast voorkomen of water zuiveren, maar ook een verhaal vertellen.”

Lees verder op de volgende pagina



Wat is hierin de rol van de landschapsarchitect?

“De stad heeft zoveel aspecten: sociale dynamiek, wonen, biodiversiteit, infrastructuur, water, stedenbouwkunde, cultuur. Als landschapsarchitect breng je al die disciplines bij elkaar en maak je er één verhaal van.

Zelf onderzoek ik het microklimaat in steden, hitte vooral, belangrijk in tijden van verschuivende klimaatzones. Over microklimaat is onder ontwerpers eigenlijk nog heel weinig bekend. Je moet snappen hoe de parameters werken: straling (zon en warmte), wind en ventilatie, temperatuur, verdamping. Daar ga je mee spelen, en dan kan groen het antwoord zijn, maar niet altijd. Neem nou een donkere muur met wilde wingerd ertegenaan. Omdat die klimmer 's winters zijn blad verliest, heb je in het vroege voorjaar een opwarmende muur, en later, als het blad eraan zit, verkoelt hij juist.

Eigenlijk bekijk ik de stad als ecosysteem, met habitats voor planten, dieren én mensen.”

Wat zijn de belemmeringen voor de ideale stad?

“Ontwerpers houden soms erg vast aan hun ontwerp, ze vinden een groen dak niet mooi, of willen hun gebouw niet aanpassen. Een andere belangrijke barrière is dat stadswijken te strak worden gepland. Neem de nieuwe wijk waar ik zelf woon, ENKA in Ede, daar is van tevoren elke vierkante meter vastgelegd. Maar er is nu geen vierkante meter en geen euro meer over om iets te corrigeren wat in de praktijk toch niet zo lekker blijkt te lopen.

We hebben bijvoorbeeld geprobeerd extra groen te ontwikkelen om het schoolplein van mijn kinderen te koelen hier in de wijk. Wat een gedoe we daar niet mee gehad hebben qua regels, subsidies en vergunningen. Daar is geen ondersteuning voor. Het gekke is, bij de kleinste dingen, een pizza, wordt je als klant gevraagd wat je ervan vindt. Maar hier in mijn woonwijk heeft nog nooit iemand gevraagd wat ik er nou eigenlijk van vind.

Maar de grootste olifant in de kamer is toch wel de autoafhankelijkheid. Die wordt alleen maar groter. Als staatssecretaris Harbers Nederland een distributieland noemt, gaat het alleen maar over snel van A naar B. Of neem nou zo'n slogan als 'Beter bereikbaar Wageningen', dat is toch vooral gedreven door reistijdwinst, met een 7-baans Mansholtlaan vanaf de snelweg door de campus en de stad.



Als we het bewoners makkelijker maken om de auto te pakken, waar vinden we dan ruimte om te vergroenen? En als nu vanwege fijnstof scholen te dicht bij een weg liggen, dan wordt de oplossing gezocht bij de slachtoffers: de school moet verhuizen! Als verkeerskundigen de macht hebben en reistijd is de belangrijkste parameter, dan krijgen we een stad waar de auto allesbepalend is. De automobilist zou niet de prioriteit moeten krijgen bij elk besluit.”

Wat helpt wel?

“Laten we in een democratisch proces samen besluiten van wie de straat is. Zoals ze in Groningen prijzen winnen met hun nieuwe Leidraad Openbare Ruimte, waarin niet meer alleen de auto een mogelijke invulling van de straat is, maar bijvoorbeeld ook spelende kinderen. Want als het over ‘bereikbaarheid’ gaat, moet het toch niet alleen over auto’s gaan, maar ook over fietsers, kinderen, ouderen, of dieren en planten?

Durf te experimenteren, denk vanuit tijdelijkheid. Ik ben ervan overtuigd dat dat werkt. Stel bijvoorbeeld voor om een straat in de zomer eens af te sluiten met paaltjes, maak hem tijdelijk eenrichtingsverkeer, of zet er bloembakken neer om het verkeer te vertragen. Laat mensen ervaren wat dat betekent, en vraag daarna wat ze ervan vonden. Een transformatieve benadering dus. Als het niet werkt, draaien we het terug, maar als mensen er blij mee zijn, kan het permanent worden.

In de 13^e en 14^e eeuw in Japan deden ze het al: uit respect voor de toekomst lieten ze 10 tot 15% van de ruimte en het budget open voor latere initiatieven. De stad is namelijk nooit af. Eigenlijk moet je alle openbare ruimte voortaan definiëren als experimenteerruimte, zoals mooi is weergegeven in het concept van de Rechtvaardige Straat. Dat vraagt wel wat van een overheid, maar je krijgt er ook wat voor terug: betrokken bewoners en een leefbare stad!”

Sjoerd Brandsma

Landscape architect, researcher and lecturer

