

Vrije ruimte

Sustainable suburbs

AUTEUR Arnold Reijndorp

Planologen en stedenbouwkundigen die zich met duurzame stedenbouw bezighouden lijken een gegronde afkeer te hebben van suburbane woonmilieus. Die schijnen per definitie niet duurzaam te zijn. Het is mij niet duidelijk of deze afkeer nou voortkomt uit een beoordeling van de opzet en de inrichting, of uit een opvatting over de bewoners van die omgevingen. De bewoners van deze eengezinswoningen in lage dichtheden hebben minimaal twee auto's die niet alleen voor woon-werkverkeer worden gebruikt, maar ook voor de meest onbenulige zaken. Daarnaast gaan ze ook nog eens minimaal twee keer per jaar op vakantie. Het liefst ver weg en natuurlijk met de auto of het vliegtuig. Stadsbewoners daarentegen gaan met de fiets naar hun werk en brengen de kinderen lopend naar school, ze doen de boodschappen in de buurt, gaan naar een museum of theater met de tram, nemen voor bezoek aan vrienden de trein (behalve als die in een suburb wonen, want dan kun er je niet komen) en gaan op vakantie naar een camping van Staatsbosbeheer of zeilen in Zeeland. Het lijkt een karikatuur, maar hoe moet je anders het afgrijzen verklaren, dat steevast volgt op het voorzichtig opperen van alleen maar de mogelijkheid – zoals ik laatst deed tijdens een discussie over Almere – van een duurzame suburbane omgeving? Hoe kun je het bedenken: duurzame suburbs, nou ja!

Met de fiets of de surfplank in de metro naar een bos of plas

Het gekke is, dat de illustraties in de publicaties over duurzame stedenbouw die ik ken een uitgesproken sub urbaan karakter dragen. Ik neem als voorbeeld het rapport 'Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward' van de Europese Unie uit oktober vorig jaar. Op de kaft zien we een bijna pastoraal beeld van een parkachtige omgeving met een brede vijver waarlangs mensen, middenklassers zo te zien, flaneren of op bankjes en terrassen zitten. Aan de aan de andere kant van het water verrijzen 'urban villas' en slanke appartementsgebouwen van maximaal tien hoog uit gazons met bloesemende bomen. Aan de rand van het beeld is net nog het overstekende dak te zien van een paviljoenachtig gebouw, waarschijnlijk een bibliotheek, museum of theater. Tussen de woongebouwen schemert in de verte iets van een oudere stad, dichter en steniger lijkt het. Geen auto in beeld. Geen zwervers ook trouwens. Is dit de stad van de toekomst? Dan begrijp ik de afkeer van de suburbane omgeving helemaal niet meer. Let wel, ik vind het een mooi beeld. Je kunt het in werkelijkheid vinden, bijvoorbeeld in Barcelona, aan het eind van de 'Diagonal', maar ook in de

Villes Nouvelles rond Parijs, zij het met meer laagbouw. Maar waarom dan toch blijven tamboereren op het verhogen van dichtheden? Waarom is bouwen in bestaand stedelijk gebied de enige mogelijkheid voor een duurzame stedenbouw?

Je kunt stellen dat op tal van duurzaamheidsaspecten suburbane omgevingen veel meer mogelijkheden bieden: waterberging bijvoorbeeld, of energiewinning met zonnepanelen (schuine daken te over), windmolens desnoods, of bio-energie. Er zijn mogelijkheden voor stadslandbouw en tuinbouw, inclusief schaapskuddes en vijvers voor consumptievis. Individueel en collectief particulier opdrachtgeverschap en energiecoöperaties zijn in de suburbs uitgevonden, niet in de stad. Gebruik van alternatieve materialen en hergebruik is in suburbs eenvoudiger dan in de stad. Voor inrichting en beheer van de parken in de suburb – en de bossen of recreatiegebieden er omheen – kunnen trusts worden opgericht. In de nieuwe Engelse stad Milton Keynes wordt hiervoor een deel van de kosten uit commerciële exploitatie gehaald en voor een andere deel draaien ze op betrokken 'friends of'. Maar al die auto's dan? Precies, daar spitst de discussie zich op toe. Op dat punt weigeren we nog steeds te investeren. OV betekent automatisch altijd het verhogen van de dichtheden. Maar zou multimodaliteit ook een combinatie van wonen, uitgaan en recreëren kunnen betekenen? Waar kun je in Nederland, zoals in Berlijn, vanuit je woonwijk met de fiets of de surfplank in de tram of de metro naar een bos of plas? Het vooroordeel over de suburbane levenswijze lijkt een serieuze studie naar duurzame suburbs in de weg te staan. Dat vooroordeel blijkt onterecht gezien tal van initiatieven. De suburbbewoners blijken trouwens wat energieverbruik behoorlijk gemiddeld. In een onderzoekje van één van mijn studenten scoorde bijna iedereen een zeven. Dat kan niet, dachten we eerst. Maar het klopt, want iedereen heeft een nieuw, behoorlijk goed geïsoleerd huis, met een HR-ketel en een spaardouche en verder rijden ze in een redelijk zuinige middenklasser. En ze scheiden hun afval. Hele gewone mensen dus, die hechten aan een groene omgeving.

Arnold Reijndorp (A.Reijndorp@uva.nl) is zelfstandig onderzoeker en bijzonder hoogleraar sociaaleconomische- en ruimtelijke ontwikkelingen van nieuwe stedelijke gebieden. Als geassocieerd lid werkt hij mee aan een advies over de toekomst van de stad van de Raad voor de Leefomgeving en de Infrastructuur. Dit jaar ontving hij de Rotterdam-Maaskantprijs.