

Column

De duurzame stad

Wereldwijd is de stad in opmars. Tokyo heeft 34 miljoen inwoners, Mumbai en Shanghai elk 23 miljoen, Karachi 17 miljoen en Dhaka 15 miljoen. Ook in Nederland is de stad het nieuwe fenomeen. Wat is een stad? De antwoorden op deze vraag zijn divers en tijdgebonden.



Vroeger stond de stad voor handelscentrum, bescherming, rechtspraak en cultuur. De stad als vrijplaats. Tegenwoordig spreken we over de netwerkstad. We zien dat locaties onderdeel zijn van diverse netwerken. Netwerken van steden, maar ook netwerken van systemen voor mobiliteit, recreatie en nutsvoorzieningen. Kenmerken van netwerken zijn knooppunten van infrastructuur en functies. Knooppunten voor het accommoderen van mobiliteit, medische en recreatieve voorzieningen, van expertise. De stad verbindt activiteiten als wonen, werken en leven met de systemen. De stad is bindmiddel, een moderne vrijplaats met hedendaagse functies. De stad staat centraal in het ruimtelijk beleid. De helft van de opgave zal binnenstedelijk gerealiseerd moeten worden. De competitie tussen de diverse ruimteclaims neemt daarmee toe. De enige uitweg is een adequaat mobiliteitssysteem, meervoudig ruimtegebruik en duurzame gebiedsontwikkeling.

We willen dat steden vitaal zijn. In steden organiseren zich de wijken en de buurten. Dit is niet alleen een institutioneel proces. Het is ook een proces van alle actoren in de gemeenschap. Sociale cohesie en duurzaamheid zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de buurt. Revitalisering van stadsbuurten, waarbij vooral de burgers zelf een hoofdrol krijgen en nemen. Ook de corporaties zien in dat hun toevertrouwd maatschappelijk kapitaal zal moeten worden ingezet. Duurzame gebiedsontwikkeling is meer dan het behalen van energieprestaties, van optimale afstemming van logistieke stromen of *cradle-to-cradle*. Het gaat uiteindelijk om de manier om de allocatie beschikbare middelen en de vormgegeven zorg- en beheersarrangementen.

Duurzame stedelijke gebiedsontwikkeling gaat ook over intelligentie. Intelligente steden kunnen worden geïdentificeerd langs diverse assen. Een intelligente stadseconomie (de gaming industrie), intelligente mobiliteit (ketenmobiliteit, reisinformatie), een intelligente omgeving (internet in de buitenruimte), intelligente mensen, intelligent wonen (domotica) en tenslotte *smart governance* (nieuwe co-

creatiemodellen). Het *cradle-to-cradle* begrip is in korte tijd een bekende term geworden en diverse gemeenten hebben hun eigen principes vastgesteld. Rotterdam bereidt omvangrijke programma's voor. In een initiatief als de Urgenda worden concepten ontwikkeld voor drijvende steden in Rotterdam en Almere. Er is een breed initiatief in Rotterdam met andere vormen van afvalverwerking, restwarmte, vergroening van de haven etc. Er is een Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw.

Een toekomstgerichte leefomgeving vraagt om een goede afstemming tussen mens en stad. Veranderende behoeften, terugtrekkende overheid, individualisering, krimp, grotere participatie, dat zijn vooruitzichten die vragen om een innovatieve aanpak. Het principe van levende systemen biedt waardevolle kennis voor het ontwikkelen van de toekomstige stad.

In de stad wordt het leeuwendeel van ons voedsel geconsumeerd. De productie van voedsel ligt buiten de stad met logistieke consequenties. De logische vraag is of verlegging van voedselproductievormen naar de stad leidt tot een beter optimum. Denk aan vormen van meervoudig ruimtegebruik en leisure, gebruikmakend van bestaand vastgoed en infrastructuur. Met name op gebied van logistiek rond de voedselketen zijn er oplossingen te bedenken die de stromen aanzienlijk zouden verminderen door productiefaciliteiten en herverdelingcentra dicht bij elkaar te positioneren.

Inkomsten uit landschapsbeheer en directe verkoop van verse producten zijn voordelen voor de boer. Ook kan stadslandbouw voorzien in dringende stedelijke behoeften zoals kinderopvang en goedkoper stadsgroen. Door de productie en verwerking van voeding dicht bij binnenstedelijke gebieden te positioneren met een verdeelplatform, zal een aanzienlijk aantal logistieke stromen met vrachtwagens en bestelbussen tot het verleden kunnen behoren. Hierbij kan worden gedacht aan elektrisch voertuigen of water.

Willem Verbaan

**Lector Vastgoedeconomie
Hogeschool van Amsterdam**

STEDELIJKE DISTRIBUTIE

