

# De stad in de komende 25 jaar

Door [Colin Ward](#)

Op uitnodiging van de *Nederlandse Bond van Stedenbouwkundigen* sprak de Engelse anarchist Colin Ward op 8 november 1990 (Wereldstedenbouwdag) op de Technische Universiteit Delft over stedelijke planologie op weg naar het jaar 2015. Zijn voordracht, getiteld '*A wonderful place to grow up in*', was de eerste Cornelis van Eesteren-lezing, die voortaan tweejaarlijks gehouden zal worden. Ward is auteur van talloze artikelen, met name op het gebied van stedenbouw en planologie. Hij schreef verder onder meer *Anarchy in Action* (vert. [Anarchie in Actie](#)), *Housing: an anarchist approach* en *Talking Houses*. De vertaling is van Piet Dekker. In het kader van dit themanummer is gekozen voor een andere dan de oorspronkelijke titel van deze lezing (Redactie) Precies een jaar geleden kwam professor Hall terug op dit onderwerp toen hij precies eenzelfde bijeenkomst toesprak als we vandaag houden. Op de 75e verjaardag van het *Royal Planning Institute* zei hij: "De laatste vijf jaar staat de wind heel gunstig voor wat we de neo-anarchistische planningstraditie kunnen noemen; de traditie die rechtstreeks teruggaat op Patrick Geddes en Ebenezer Howard en hun spirituele vaders, [Peter Kropotkin](#) en [Michael Bakoenin](#) en [Pierre-Joseph Proudhon](#)."

---

## De stad in de komende 25 jaar

Vandaag is het Wereldstedenbouwdag, een Frans idee dat opgang heeft gemaakt in Buenos Aires en andere steden met zulke grote stedenbouwkundige problemen dat de problemen in landen zoals Nederland en Engeland er eenvoudig bij lijken. Laten we niet vergeten dat door directe actie van arme mensen in steden zoals Bogota, Lima, Caracas of Mexico Stad een niet geplande stad is ontstaan. De informele economie, de niet-officiële huisvesting, welzijnszorg en transportsystemen van de niet geplande stad zijn in de geplande stad opgenomen, hoewel het openbare planningssysteem niet bereid was de enorme druk van onderop te accepteren. Mensen maken hun eigen steden.

Deze revolutionaire gedachte brengt me op enkele bijzondere aspecten van Cornelis Van Eesterens ideeën die ik vandaag wil bespreken. In zijn levensverhaal opgetekend door Franziska Bollerey las ik dat zelfs zijn adresboekje "een avontuurlijke reis door de bouwkundige en culturele geschiedenis van onze tijd" is, en de titel van mijn lezing ontleen ik aan een opmerking die hij tegenover professor Bollerey maakte over het dorp waar hij geboren is. Het dorp Kinderdijk-Alblasserdam beschreef hij als "een heerlijke plek om in op te groeien".

Nu wil iedereen graag dat zijn of haar kinderen aan hun ouderlijk huis terug denken als "een heerlijke plek om in op te groeien". Immers dat vinden we allemaal belangrijk, en niet hoe de vooruitzichten van een of andere stad in Nederland, Engeland of een ander land in de EG bepaald worden door planning. Elke ouder wil een heerlijke plek om in op te groeien, en economisch succes op de internationale markt is daarvoor geen garantie. Als dat zo was zouden toeristen uit rijke landen zoals u en ik niet in grote getale naar arme landen trekken om er hun vakanties door te brengen en de overblijfselen van oude culturen te bewonderen, die zijn vernietigd door onze aanbidding van de markteconomie.

Ik wil me beperken tot slechts twee aspecten van Van Eesterens lange tocht door de culturele geschiedenis van onze tijd. De eerste heeft te maken met zijn levenslange vriendschap met Arthur

Müller-Lehning, secretaris van de anarcho-syndicalistische internationale, en later redacteur van de Bakoenin Archieven van het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis in Amsterdam. Dat was een belangrijk contact, niet alleen met de Nederlandse anarchistische traditie van mensen zoals Domela Nieuwenhuis en later Albert de Jong en Bart de Ligt, maar met de hele internationale anarchistische stroming van Proudhon, Bakoenin, Kropotkin en Malatesta.

Maar van Eesteren had een brede culturele interesse, en wat heeft dit zijspoor te maken met 'stedelijke planologie op weg naar het jaar 2015'? Het verband is in feite groter dan u zou denken. Professor Peter Hall heeft dit verband uitvoerig behandeld in zijn laatste boek, dat vorig jaar gepubliceerd werd: *Cities of Tomorrow* met als ondertitel *An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Op bladzijde 3 van zijn boek, onder het kopje 'De anarchistische wortels van de planningsbeweging' legt Hall uit: "Met name zal in dit boek betoogd worden dat tijdens dit proces (namelijk de tamelijk late realisatie van een ideaal) een nogal monsterlijke geschiedvervalsing heeft plaatsgevonden. Het is frappant dat veel, alhoewel lang niet alle, ideeën van de stedenbouwkundige beweging voortkomen uit de anarchistische beweging die in de laatste decennia van de negentiende eeuw en de eerste jaren van de twintigste eeuw een bloeitijd doormaakte. Dat geldt voor Howard, Geddes en de *Regional Planning Association of America*, en voor veel navolgers in Europa (Al gold het beslist niet voor Le Corbusier, een centralist, en voor de meeste leden van de *City Beautiful* beweging, die trouwe dienaren waren ofwel van het financiële kapitaal ofwel van totalitaire dictators). Het droombeeld van deze anarchistische pioniers was niet alleen een alternatieve stedenbouw maar een alternatieve maatschappij die kapitalistisch noch bureaucratisch-socialistisch moest zijn: een maatschappij gebaseerd op vrijwillige samenwerking tussen mannen en vrouwen die in kleine zelfbesturende eenheden wonen en werken."

Net als ik sprak hij een publiek toe van planologen en stedenbouwkundigen en ik weet niet of ze het met hem eens waren of zelfs maar begrepen wat de traditie was waar hij zo optimistisch naar verwees. Maar Cornelis Van Eesteren had het zéker begrepen, omdat voor hem het werk van Ebenezer Howard één van de klassieken was van stadsplanning. En volgens Franziska Bollerey stond Patrick Geddes' stelling: 'Onderzoek vóór Plan' centraal in zijn benadering. "Telkens wanneer Van Eesteren zei 'we hebben onderzocht, we hebben gevonden' verwees hij naar deze stelling."

En dit brengt me op het tweede aspect van Van Eesterens tocht door de culturele geschiedenis van zijn tijd. Dit aspect is van grote betekenis voor het jaar 2015, veel meer dan de eindeloze technische fantasieën over de toekomst van onze steden die we in deze eeuw zoveel aantreffen. We vallen in slaap bij al weer een visioen van kilometers hoge wolkenkrabbers, torenflats met een landingsplaats voor helikopters op het dak, geautomatiseerde snelwegen in de stad of plastic koepels die hele steden overspannen.

We vinden ze slaapverwekkend omdat ze niet over de echt belangrijke kwesties gaan, huisvesting, transport, werkgelegenheid, esthetiek of het behoud van het milieu. Dat zijn geen technische problemen. Zoals van Eesteren benadrukte:

"Planning is een kwestie van ethiek en moraliteit". Ook brengen technische oplossingen ons niet af van de overtuiging dat de bewoners zelf de toekomst moeten bepalen van de plek waar ze werken en wonen en waar ze hun kinderen grootbrengen voor wie ze een "heerlijke plek om in op te groeien" willen.

## Grondleggers

Aan het eind van de vorige eeuw, in de dagen dat stadsplanning nog beschouwd werd als een sociale beweging en niet als een beroep, waren er drie opmerkelijke figuren die de hedendaagse problemen, en de problemen van het jaar 2015, hebben voorzien.

De eerste was natuurlijk Ebenezer Howard, uit wiens boek *Garden Cities of Tomorrow* (1898) we die eenvoudige kleine schema's kennen die over de hele wereld het stenoschrift van de regionale planologie zijn geworden. De tweede was die opmerkelijke Schot, Patrick Geddes, die de eerste tentoonstelling over stedenbouwkunde organiseerde. De derde was Peter Kropotkin, de Russische geograaf en anarchist die met zijn boek *Fields, Factories and Workshops* (1898) (vert. [Velden, fabrieken en werkplaatsen](#)) zijn tijd een halve eeuw vooruit was, zoals Lewis Mumford ons heeft laten zien. Kropotkin begreep dat door de flexibiliteit en de gemakkelijke toepasbaarheid van elektriciteit de kolossale industriestad geleidelijk aan zou verdwijnen en snelle communicatie en snel transport mogelijk zou worden. Elektriciteit kan de levensvatbaarheid van kleinschalige tuinbouw gecombineerd met kleinschalige industrie bewerkstelligen, en elektriciteit kan het ons mogelijk maken hersenarbeid en handenarbeid te combineren.

Deze drie denkers hadden richting kunnen geven aan de stads- en plattelandsplanologie (Peter Hall heeft dit al geopperd), als er niet andere, veel krachtiger stromingen waren geweest. Ik wil er met nadruk op wijzen dat deze drie mannen niet in aanmerking waren gekomen voor het lidmaatschap van het *Royal Town Planning Institute* in Engeland, of van de *American Planning Association*, en ook niet van de Nederlandse Bond van Steden- bouwkundigen. Met uitzondering misschien van Kropotkin, die aanvankelijk bekend werd als geograaf. Maar Howard was een stenograaf en Geddes een zeebioloog.

Ik vind het geweldig interessant dat voor deze drie grondleggers de planologie niet een beroep of een geweldige hoeveelheid wetgeving was, maar iets van het volk, een publieke hartstocht, een onderdeel van de sociale economie. Kunnen er steden bestaan die in sociaal opzicht en daarom ook wat energie betreft efficiënt zijn? Kropotkin beweert in zijn *Fields, Factories and Workshops* dat "als de economie zich langzaam aan ontworsteld aan het semi-wetenschappelijke stadium" deze een wetenschap zal worden die zich toelegt op de bestudering van de menselijke behoeften "en op de middelen om deze met de minst mogelijke verspilling van energie te bevredigen".

En hij beweerde dat "daarom het belangrijkste onderwerp van de sociale economie -dat wil zeggen de economie van de energie die nodig is voor de bevrediging van de menselijke behoeften- wel het laatste is dat je in concrete vorm in een economische verhandeling zult aantreffen". Toen dat boek vlak na de eerste wereldoorlog werd herdrukt stond in een nieuwe introductie dat het boek "een pleidooi is voor een zuiniger gebruik van de energie die nodig is voor de bevrediging van de menselijke behoeften, omdat die behoeften toenemen en de energiebronnen niet onuitputtelijk zijn."

In die tijd was er niemand anders die zoiets zei, maar het is precies die kwestie die onze gedachten over de toekomst van de steden zou moeten beheersen.

Ook Patrick Geddes was met zijn overtuiging dat deelname van de bevolking het belangrijkste aspect van planologie is, zijn tijd vooruit. Zijn boek *Cities in Evolution* werd geschreven in de jaren vlak voor de Eerste Wereldoorlog (toen Engeland, in navolging van Nederland, zijn eerste wetgeving op het gebied van de stadsplanologie had gekregen). Eigenlijk is het een handboek op het gebied van planologisch onderwijs en hoe mensen die ergens werken en wonen betrokken worden bij het proces van planologische besluitvorming. Toen de Engelse planologe Jacqueline Tyrwhitt meer dan veertig jaar geleden de heruitgave van dat boek verzorgde merkte ze op dat "Geddes zich niet erg druk maakte om de opleiding van de expert. Voor hem was het veel belangrijker dat de gewone burger een beeld zou hebben van de mogelijkheden van zijn eigen stad. Daarom legde Geddes er de nadruk op dat elke plaats een Stadsexpositie en een permanent *Centrum voor Stadstudies* nodig heeft - een

uitkijktoren (zoals hij in Edinburgh oprichtte). Een poging daartoe is nog steeds niet ondernomen, ondanks alle discussie over de noodzaak om de gewone burger bij de stadsplanologie te betrekken.”

Geddes drong er op aan de stad te zien in relatie met de regionale omgeving, en hij wees er op dat planning “de ontwikkeling van een lokaal leven betekent, ... in staat om zichzelf te verbeteren en te ontwikkelen, niet iets dat van bovenaf opgelegd kan worden op basis van eenvoudige principes die op de ene plaats ontdekt kunnen worden en op een andere plaats geïmiteerd”. Zijn benadering van stedelijk management kwam neer op een volledig decentralistisch standpunt. In 1912 zei hij: “Om ons doel te bereiken moet het bestuur weer terugkeren in de schoot van de gemeenschap. Hoe? Door een gewoonte van directe actie aan te kweken in plaats van te wachten op een officiële instantie.”

In 1990 gaat het precies de andere kant op. Maar hoe zit het met het jaar 2015? Komt lokale besluitvorming dichterbij of zullen we er dan nog verder van af zijn? Ik wil u er aan herinneren dat ondanks alle politieke gepraat over een Europa van naties er een steeds sterkere onderstroom is richting een Europa van regio's. De nationale staat is bezig een anachronisme te worden, niet omdat nationale bevoegdheden worden overgedragen aan een supranationale autoriteit, maar vanwege de opkomst van regionale en lokale autonomie. (Net zoals de rest van Europa ben ik het niet eens met mevrouw Thatcher!) Ik kijk met verlangen uit naar de Zwitserlandisering van Europa, niet uit bewondering voor Zwitserland maar omdat ik geloof dat federalisme noodzakelijkerwijs gepaard gaat met een streven naar regionale en lokale autonomie.

Geddes heeft ons nog iets anders nagelaten. Een ieder die gelooft dat in de toekomst de mensen in de steden opgesloten kunnen worden had hij het volgende te zeggen, zeventig jaar geleden: “Ik wil iedereen eraan herinneren, ten eerste, dat de essentiële behoefte van een huishouding ruimte is, en ten tweede, dat de essentiële verbetering van een huis meer ruimte is. Hij voorspelde nauwkeurig een ontwikkeling die planologen gedurende de hele 20ste eeuw al zorgen baart en dat zeer zeker ook in de 21ste zal blijven doen.

In 1904 hield Geddes een lezing over '*Stad en toegepaste sociologie*' op de London School of Economics. Degene die de discussie opende was Ebenezer Howard, auteur van *Garden Cities of Tomorrow*, die zelf de illustraties in dat boek had verzorgd waaronder de 's werelds beroemdste schema's op het gebied van de planologie.

Howard stond op en zei dat “terwijl het tijdperk waarin wij leven het tijdperk is van de grote, compacte, overbevolkte steden, er tekenen zijn van een komende verandering die zo groot en belangrijk is dat deze in de 20e eeuw bekend zal worden als het tijdperk van de grote exodus.” Dat was een voorspelling die heel zeker bewaarheid is. De demografische statistieken van heel West-Europa en de Verenigde Staten bewijzen dat Howard gelijk had. Deze trek vanuit de overbevolkte steden naar buiten heeft gedurende deze gehele eeuw plaatsgevonden en zal zeker doorgaan tot in de volgende eeuw. Met zijn pleidooi voor de Sociale Stad bood Howard een alternatief voor het vooruitzicht van eindeloze vervoerstedelijking. Hij noemde het een 'Groep van Steden zonder Sloppen en zonder Rook' en in zijn beroemde tekening zijn ze verbonden door een 'Inter-City Spoorweg' en een 'Inter-City Kanaal'. Nadat er tientallen jaren campagne was gevoerd voor zijn ideeën, werden pas na de tweede wereldoorlog een paar van die ideeën opgenomen in het Engelse overheidsprogramma van de New Towns. Maar natuurlijk waren veel plannen van Howard in de tussentijd verdwenen of vergeten; met name de nadruk die hij erop legde dat de nieuwe steden het gemeenschappelijk eigendom van de bewoners moesten zijn, en dat zij moesten profiteren van de stijging van de grondprijzen, niet de speculanten. Howard had, net als Geddes en Kropotkin, een stadsgebied met meerdere kernen in gedachten, en op zijn tekening van de Sociale Stad is middenin een (weliswaar kleine) Centrale Stad te zien. Dus beschouwden Engelse planologen Londen, Birmingham of Glasgow als de centrale stad, door een groene gordel gescheiden van een kring nieuwe steden.

In werkelijkheid is de centrale stad dominant gebleven, en het ermee verbonden achterland is de forensenstad geworden. De rijken kunnen over de groene gordel heen springen en in de oude steden en dorpen verder weg wonen, terwijl de armen vast zitten in wat in Engeland en Amerika meestal wordt omschreven als een 'stedelijk ghetto', dat je meestal aantreft in de naargeestige, armoedige woonwijken aan de rand van het centrum en niet in de opgeknapte binnenstad zelf.

## Nederland

Zoals u allen weet benijdt de rest van de wereld Nederland omdat met de Randstad Holland u het enige echte veelkernige stadsgebied ter wereld bezit. U ziet welke problemen de aanpassing aan de wereld van 2015 met zich meebrengt. Wij zien de geweldige voordelen die u uit het verleden geërfd heeft: een stad met een groen hart en met de energiebesparende zegening van een milieuvriendelijk transportsysteem. Tenminste, in potentie! Landen als Engeland of Frankrijk hebben een lange geschiedenis van gecentraliseerde autocratie waarin Londen of Parijs de zetel der monarchie en de regering was, het centrum van bestuur, van de zakenwereld, de financiële wereld en het transportsysteem. Deze landen vinden het moeilijk zich aan de realiteit van verspreide stadsgebieden aan te passen. Voor Nederland, met een geschiedenis die geworteld is in de vrije steden van de middeleeuwen (geroemd door Kropotkin in zijn klassieke studie *Mutual Aid* (vert. [Wederzijdse Hulp, een factor in de evolutie](#))), is het veel gemakkelijker zich aan de moderne realiteit aan te passen.

Ik weet dat u somber gestemd bent over de geweldige expansiedrift van de steden rondom het groene hart waardoor er één groot stedelijk gebied dreigt te ontstaan, en over de voortdurende urbanisatie van de plattelandscentra zelf. Maar jullie pakken de problemen aan. In Engeland worden ze genegeerd vanwege een primitief geloof in de vrije markt. De problemen hier zijn niets vergeleken met de problemen die het huidige Engeland niet onder ogen wil zien: de dominantie van Londen en de steeds maar uitdijende zuid-oostelijke regio, en een transportsysteem dat volledig gericht is op de centrale stad (dat geldt zowel voor het luchttransport als voor het weg- en railtransport).

We zijn ons bewust geworden van eindige grondstofvoorraden, energiebesparing, het warmer worden van de aarde, milieuvervuiling en al die andere zaken op onze overvolle agenda. Als we de blik richten op de 21e eeuw zien we soortgelijke problemen. De Nederlandse regering verwacht net als de Britse regering dat de Europese economie zal groeien en dat het nationale aandeel in de wereldeconomie zal toenemen. Maar elders zullen sommige landen er op achteruit gaan.

Het is een groot probleem hoe we de sprong moeten maken naar een toekomstige economie die zichzelf in stand houdt, en overal ter wereld maakt een minderheid van serieus denkende mensen zich daar zorgen over.

Er is geen tomeloze fantasie voor nodig om te voorspellen dat in het jaar 2015 alle politieke partijen in alle Europese landen groene partijen zullen zijn. Maar ze zullen pleiten voor verschillende tinten groen. Er zullen bijvoorbeeld voorlichtingscampagnes komen waarin ons wordt verzekerd dat een bepaalde economische activiteit, welke dan ook, gerechtvaardigd is. Immers, de werkgelegenheid is erbij gebaat en er worden nieuwe afzetmarkten veroverd, en zo verdienen we dan het geld dat nodig is voor kostbare maatregelen tegen de vervuiling.

Aan het andere eind van de schaal zullen er misantropische groenen zijn. Ik kies dat woord, want het betekent 'mensenhaters' en in rijke landen zoals de Verenigde Staten zijn er al mensen die hun medemensen haten omdat ze de natuur vernielen. Tussen deze twee extremen in bestaat een zeer veel voorkomende houding die bekend is als het *NIMA-isme*, wat betekent *Niet In Mijn Achtertuin*. Die houding is zowel in Amerika als in Engeland wijd verspreid en zal dus ook wel in Nederland

voorkomen. Deze houdt in: “Ik heb een huis gebouwd in het bos, of een oude varkensstal of schuur veranderd in een aantrekkelijke villa, en ik ben vastbesloten om het uitzicht op de velden, bossen en bomen dat ik vanuit mijn slaapkamer heb voordat ik in mijn Audi naar mijn werk in de stad ga door niemand te laten belemmeren.”

## Mobiliteit

De taak van planologen, als dienaren van de gemeenschap, zal steeds moeilijker worden. Maar wat wil de gemeenschap precies?

Zelf heb ik mensen gekend die op hun 21ste de verstikking van hem ouderlijke huis zijn ontvlucht, weg uit een buitenwijk, en gingen wachten op de revolte van het stadsproletariaat, om op hun 31ste God te loven en bonen te telen op het platteland. Het probleem is dat ze op hun 41ste weer terug in de stad zijn om er als adviseur te werken en de gedachte te verbreiden dat de mensen dicht op elkaar moeten wonen en te voet naar hun werk moeten gaan. Op hun 51ste zijn ze terug in een buitenwijk, bezig met het grootbrengen van een tweede gezin en wachtend op de VUT.

Wat leert ons dit? Dat ons kostbaarste bezit als het gaat om onze omgeving mobiliteit is, en dat we die beslist niet prijs willen geven, of het nu gaat om persoonlijke, sociale of ideologische mobiliteit.

Mensen veranderen. En hun behoeften veranderen niet willekeurig. Als hun rol in de levenscyclus van het gezin verandert, verandert ook de woonomgeving die ze geschikt vinden, helemaal afgezien nog van veranderingen in de manier waarop ze in hun levensonderhoud voorzien. Het soort mobiliteit dat we kunnen plannen als een sociaal goed voor iedereen is nu juist het eenvoudigste soort mobiliteit: transport - de vrijheid om te gaan. Nu hebben uw en mijn voorvaders in de 18e eeuw ontdekt dat één enkel paard twee ton op een vlakke weg kan voortbewegen, tien ton op rails en tachtig ton over water. Transport over water was dus het meest efficiënt qua energie als het gaat om zware bulkgoederen, en reizen per spoor het efficiëntst als het gaat om het snel en massaal vervoeren van mensen. Als we willen voorzien in de menselijke behoeften met zo weinig mogelijk verspilling van energie dan is en blijft het een feit dat elke PK, maakt niet van welke bron afkomstig, op rails vijf maal efficiënter is dan op de weg. Er zijn natuurlijk ook transportmiddelen die alleen gebruik maken van menselijke energie: het spreekt voor zich dat elke stad voorrang dient te geven aan voetgangers en fietsers.

Het ene stadsplan bevordert efficiënt openbaar vervoer terwijl een ander stadsplan dit juist belemmert. De beroemde Indiase architect en planoloog Charles Correa, wiens (ere-) baan als planoloog van New Bombay onze eigen problemen gemakkelijk doet lijken, schetst een veelzeggend onderscheid tussen twee steden. In New Delhi kan er door het ontwerp van deze stad, een erfenis van het imperialisme, geen goedkoop systeem voor massa transport bestaan. In New Delhi, zegt hij, “kan men het beste individueel mobiel zijn (hetzij door het bezit van een auto hetzij door het bezit van rolschaatsen met straalaandrijving)”. Bijna alle mensen die de besluiten nemen in India hebben een auto, en daarom vinden ze Delhi een 'betere' stad dan Bombay. Maar Bombay is een lineaire stad waarvan de groei feitelijk bepaald is door de bouwers van de twee evenwijdig lopende spoorlijnen, en waarover de bewoners zich op een gemakkelijke en goedkope manier kunnen verplaatsen.

Soortgelijke vergelijkingen kunnen we dichterbij huis maken. Londen is een concentrische stad. De vervoersproblemen van Londen kunnen worden opgelost door enorme overheidsinvesteringen in het openbaar vervoer, tezamen met het soort 'ontmoedigingsbeleid' waarmee Nederlandse en Duitse steden als eerste zijn begonnen, plus een beleid van 'deconcentratie'. De Randstad Holland

daarentegen is een enorme lineaire stad, en ondanks het feit dat u zich allen bezighoudt met de problemen ervan, biedt het een model van hoe te voorzien in de behoefte aan individuele mobiliteit.

Maar natuurlijk zijn we nog in andere aspecten van ruimtelijke ordening geïnteresseerd dan alleen vervoer. Mijn vriend Ian Bentley, van het Gemeenschappelijk Centrum voor Stadsplanning aan de Technische Hogeschool van Oxford, kent u misschien als co-auteur van het boek *Responsive Environments*. Nog maar een maand geleden besprak hij de “complexe situatie op het gebied van de ruimtelijke ordening” die zal ontstaan uit de noodzaak om menselijke en ecologische belangen te integreren. Hij zei:

“De culturele essentie van moderne industriële maatschappijen bestaat uit de waarden vrijheid en individuele keuzemogelijkheid. Op dit moment worden die waarden in de praktijk gebracht middels een consumptieve levensstijl. Deze levensstijl is funest voor het milieu, maar als we dit probleem willen aanpakken kunnen we de waarden zelf niet negeren. We moeten als planologen een evenwicht zien te vinden tussen menselijke verlangens en de effecten ervan op het milieu.”

Hij doet zijn uiterste best om de verantwoordelijkheid die planologen ten opzichte van het milieu hebben terug te brengen tot acht punten. Dat zijn: efficiënt omspringen met energie, flexibiliteit, schoonheid, bescherming van dieren die in het wild leven, toegankelijkheid, vitaliteit, gevarieerdheid en leesbaarheid.

Nu zijn dat bepaald niet de eisen die aan Cornelis Van Eesteren gesteld werden toen hij Groot Amsterdam ontwierp, of aan Steen Eiler Rasmussen toen hij Groot Kopenhagen ontwierp, en beslist ook niet aan Patrick Abercrombie toen hij Groot Londen ontwierp. Welke betekenis hebben ze voor planologen, nu of in het jaar 2015?

## Milieubeleid

Wat betreft efficiënt omspringen met energie en veerkracht zegt Ian Bentley dat twee factoren van belang zijn:

“De externe energie die nodig is om een gebouw te construeren en te gebruiken moet zo gering mogelijk zijn; en het gebruik van alternatieve energie - in het bijzonder zonne-energie - zo groot mogelijk. Er kan nog efficiënter met energie worden omgesprongen als gebouwen en stedelijke ruimten flexibel zijn; in staat om zich aan te passen, in plaats van dat ze gesloopt en weer opgebouwd worden telkens als onze aspiraties veranderen.”

Wat bedoelen we met schoonheid, en bescherming van dieren die in het wild leven? Bentley vindt dat “milieuverontreiniging en het kappen van bos voor de uitbreiding van steden een negatief effect heeft op veel levende wezens. Slechts een paar ondernemende soorten die zich gemakkelijk aanpassen kunnen overleven. De mensen verliezen het contact met (en het respect voor) de natuur, met name omdat sommige soorten -ratten, duiven, kakkerlakken- gevaarlijk worden voor mensen in een stedelijke omgeving”. Hij vindt, ongetwijfeld net zoals de rest van ons, dat in het wild levende dieren nodig zijn in de stad. Er moet ruimte zijn voor roofdieren, en het is nodig dat er een zo direct mogelijke verbinding komt met nabijgelegen wildgebieden zoals hagen en waterreservoirs. Wat opgaat voor dieren, vogels en insecten gaat natuurlijk ook op voor het plantenleven. Bij een goed beleid zullen er, zoals hij zegt “ononderbroken 'groene' corridors komen, van de dichtst bebouwde gebieden tot de grootste open ruimtes, voor het verspreiden van verontreiniging en het filteren van

stof." Toegankelijkheid, vitaliteit en gevarieerdheid zijn gemakkelijk te begrijpen. We beseffen allemaal dat "geen enkele plek de mensen een keuze kan bieden tenzij die plek toegankelijk is." Vitaliteit houdt in dat er andere mensen aanwezig zijn. Gevarieerdheid betekent dat elke plek een aantal keuzemogelijkheden biedt. Het laatste punt, leesbaarheid, wordt het best omschreven door Kevin Lynch in zijn boek *The Image of the City*. Daarin onderscheidt hij een paar sleutelementen die mensen gebruiken om hun weg te vinden in een stad.

U en ik kennen een stuk of wat van die woordenlijstjes die de essentiële kenmerken van intelligente, sociaal verantwoorde stadsplanning beschrijven. Maar als we een onbekende omgeving bezoeken treffen we geen van die kenmerken aan. Er zijn professionals ingehuurd en er is overdadig veel geld besteed aan nieuwbouwprojecten, maar er is een onverantwoordelijke omgeving geschapen die geen rekening houdt met de soort veranderingen waarin wij geloven. Soms leidt dit tot een nostalgisch verlangen naar de compacte en duidelijk afgebakende stad van vroeger. Maar energiebewustheid eist spreiding. Bijna een kwart eeuw geleden bracht de Amerikaanse anarchist en milieu-activist Murray Bookchin een nieuw argument voor de verspreide, meerkernige stad naar voren, namelijk energiebesparing. Lang voor de meeste mensen ook maar de geringste belangstelling hadden voor dit onderwerp merkte hij op:

"Het kost enorm veel kolen en olie om een grote stad in stand te houden. Zonne-, wind- en getijdenenergie daarentegen zijn slechts in kleine hoeveelheden beschikbaar. Het valt moeilijk te geloven dat we ooit in staat zullen zijn om zonnecollectoren te ontwerpen die eenzelfde hoeveelheid energie kunnen leveren als een stoomcentrale levert. Ook kun je nauwelijks een voorstelling maken van een windmolenpark dat genoeg elektriciteit levert om Manhattan van licht te voorzien. Als huizen en fabrieken dicht opeen staan zullen apparaten die schone energiebronnen gebruiken waarschijnlijk slechts speeltjes blijven. Maar als de steden minder groot zijn en verspreid over het land liggen, kunnen die apparaten gecombineerd worden om ons te voorzien van alle gemakken van een industriële beschaving. Om zonne-, wind- en getijde-energie effectief te kunnen gebruiken, moet de reuzestad verspreid worden. Een nieuw type gemeenschap, op maat van de natuur en de middelen van een streek, moet de hedendaagse naar alle kanten uitdijende stedelijke gebieden gaan vervangen."

Maar wie moet de gemeenschap aanpassen aan de natuur en de hulpbronnen van een streek? In de praktijk is dat de verantwoordelijkheid van de planologen die in dienst zijn van de centrale, regionale en plaatselijke overheden. En het beleid dat zij voeren wordt niet zozeer bepaald door het verkiezingssysteem, als wel door de mate waarin de bevolking in zijn geheel zich bewust is van deze kwesties. Daarom had Geddes gelijk dat hij de nadruk legde op de burgers, en niet op de ambtenaren die voor de stadsplanning zorgen.

Een week geleden is er in Engeland een boek gepubliceerd met als titel *The Dirty Man of Europe* (De auteur is Chris Rosé en de uitgever is Simon & Schuster). In dit boek wordt uitgelegd waarom Engeland een belangrijk exporteur van vervuiling is en de grootste producent van zwaveldioxide in Europa, enzovoorts. Hoe komt Engeland daar zo gemakkelijk van af? Een van de antwoorden die deze Engelse auteur geeft is: door publieke onwetendheid. En hij benadrukt, misschien dat het uw trots streelt: "In Nederland werd in 1985 een informatiecampagne gehouden om aan het grote publiek uit te leggen dat er aanzienlijke investeringen nodig waren om de zuuruitstoot van de industrie en de energiecentrales te verminderen."

Maar terug naar van Eesteren. In 1958 zei hij:



“Vergeleken met nu was toen ik jong was de Rijnvallei een liefelijk oord. In de Rijn kon je nog vissen op zalm. Maar nu zijn de zalm en de steur verdwenen omdat de Rijn veranderd is in een enorm riool, het riool van Europa. Ik ben gechoqueerd en beledigd door de manier waarop de Rijnvallei is veranderd.”

Ik weet zeker dat u niet tevreden bent met de uitgangspunten van de internationale overeenkomst ter bescherming van de Rijn: BBTZEK, wat betekent *Best Beschikbare Techniek Zonder Exorbitante Kosten*, voor zover het de chemische bedrijven langs de rivier betreft. Toch hebben Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Luxemburg en Nederland in het Rijn Actie Plan overeenstemming bereikt over de formule BBT, *Best Beschikbare Technologie*. U en uw enthousiaste medestanders onder de bevolking zullen meer bereiken als de publieke druk gehandhaafd blijft. Persoonlijk ben ik jaloers op Nederland vanwege het *Nationaal Milieubeleids Plan*, waarin doeleinden worden genoemd en data waarop die bereikt moeten zijn. Ik weet zeker dat u er niet tevreden mee bent, maar vergelijk het eens met Engeland waar elk besluit over wat dan ook wordt uitgesteld. Dat heeft u niet aan uw politici te danken maar aan het feit dat het grote publiek goed op de hoogte is van belangrijke kwesties.

De weg naar een ecologisch gezien levensvatbare economie zal lang en moeilijk zijn, en ik betwijfel of in 2015 het doel bereikt zal zijn. De mensen die zich beroepshalve met planning bezighouden kunnen het standpunt innemen dat zo'n economie niet bestaat, of dat het eenvoudigweg hun taak is om 'neen' te zeggen tegen initiatieven van de bevolking, of 'ja' tegen initiatieven van het internationale kapitaal. Of ze kunnen vooraan staan te midden van de milieu-opvoeders en ons op weg helpen naar het transport- en industriebeleid, het werkgelegenheids- en huisvestingsbeleid van de volgende eeuw. Ik heb al gerefereerd aan Cornelis Van Eesterens overtuiging dat “planning een kwestie is van ethiek en moraliteit”.

Er bestaat een milieu-ethiek (of als deze niet bestaat moeten we er een uitvinden) die van onze toekomstige woonomgeving “een heerlijke plek om in op te groeien” kan maken.

## Literatuur

- F. Bollerey, 'Cornelis Van Eesteren in Close-Up', Revista Urbanismo 1990.
- P. Hall, *Cities of Tomorrow*, Oxford 1988.
- E. Howard, *Garden Cities of Tomorrow* (1898), London 1946,1970.
- P. Kropotkin, *Fields, Factories and Workshops* (1898), London 1985.
- P. Geddes, *Cities in Evolution* (1915), London 1949.
- E. Howard, discussie op een bijeenkomst op de London School of Economics 18 juli 1904. herdrukt in H. Mellor (red), *The Ideal City*, Leicester 1979.
- P. Kropotkin, *Mutual Aid: A Factor in Evolution* (1902), London 1985.
- Ch. Corea, *The New Landscape*, London 1989.
- I. Bentley e.a., *Responsive Environments*, London 1985.
- I. Bentley, 'Ecological Urban Design', *The Architects Journal* 24-10-1990.
- K. Lynch, *The Image of the City*, Cambridge Mass. 1961.
- M. Bookchin, *Post-Scarcity Anarchism*, London 1974.
- Ch. Rosé, *The Dirty Man of Europe*, London 1990.

[anarchisme](#), [wonen](#), [werk](#), [natuur en milieu](#), [filosofie](#)

From:

<https://www.anarchisme.nl/> - **Anarchisme.nl**

Permanent link:

[https://www.anarchisme.nl/namespace/de\\_stad\\_in\\_de\\_komende\\_25\\_jaar](https://www.anarchisme.nl/namespace/de_stad_in_de_komende_25_jaar)

Last update: **26/11/19 18:44**