

Zwolle en Breda lopen voorop

Tekst: Sanne van der Most

Strijd tegen de klimaatverandering

De klimaatverandering zorgt voor extremen. Het regent vaker en heftiger. Perioden van droogte en hoge temperaturen duren langer en leiden tot hittestress, waardoor straten en gebouwen 's nachts nauwelijks afkoelen. Dat heeft zijn weerslag op onze steden én inwoners. Twee koplopers, Zwolle en Breda, vertellen hoe ze nú al anticiperen op wat komen gaat.

Twee jaar geleden stond de ringweg van Zwolle blank. 'Zoiets hadden we nooit eerder meegemaakt', vertelt adviseur civiele techniek Andreas van Rooijen. 'Maar ik vrees dat het in de toekomst vaker zal gebeuren. De buien die voor 2050 zijn voorspeld, krijgen we nu al over ons heen.' Tegelijkertijd neemt de waterafvoer door de stad vanuit de IJssel, de Sallandse Weteringen en de Vecht toe. De binnenstad van Zwolle ligt buitendijks en de stadsgracht staat

in open verbinding met het IJsselmeer. Door al dat water van alle kanten is Zwolle een echte deltastad. Van Rooijen: 'Ondanks dat Zwolle het afvoerputje van de regio is, zien we klimaatverandering niet als dreiging. Door de klimaatopgave te koppelen aan de dingen die toch al in de stad gebeuren, ontstaan nieuwe ideeën en mogelijkheden.' Doorgaan op de oude manier betekent meer kans op wateroverlast, schade en heeft gevolgen voor de gezondheid door vochtige huizen. Door net iets meer te

doen dan de norm van vandaag vraagt, lukt het om de stad stap voor stap weerbaarder en veerkrachtiger te maken.

Klimaatactief

En dat is niet onopgemerkt gebleven. 'We worden gezien als demonstratieland en we krijgen regelmatig nationaal en internationaal bezoek', aldus Van Rooijen. 'Samenwerking en kennis delen zijn belangrijk. Dat doen we onder andere in de City Deal Klimaatadaptatie.' Dit is een samenwerking met onder meer



Kadepanden in nieuwbouwproject De Weezenlanden in Zwolle zijn aangepast aan het klimaat.



Een nieuwe onzichtbare brug aangelegd voor de Architectuur Biënnale Zwolle in juni 2016. De biënnale is een meerjarig ontwerpexperiment waarbij op zoek wordt gegaan naar de kansen voor een levendige en klimaatbestendige stad. (foto: Pedro Sluiter/ANP)

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Dordrecht, Eindhoven en Amersfoort, het ministerie, waterschappen en marktpartijen. In 2013 heeft de gemeente een Deltaprogramma opgesteld om de stad aan de hand van proeftuinen klimaatbestendig te maken. Inmiddels is daar al heel wat van uitgevoerd. 'Voor het woningbouwproject Weezenlanden zijn samen met het waterschap, woningcorporaties en de ontwikkelaar verschillende scenario's verkend in een proeftuin', licht Van Rooijen toe. 'Dat leverde woningen op die tegelijkertijd een robuuste dijk vormen voor de komende decennia en een afwateringssysteem dat bij hevige regenval niet de woningen laat onderlopen, maar het nabijgelegen park als tijdelijke buffer gebruikt.'

Een belangrijk vraagstuk in Zwolle is hoe inwoners en bedrijven in de hele stad mee te krijgen om ook klimaatactief te worden. Van Rooijen: 'Daar is een beweging op gang gekomen met allerlei initiatieven. Van vergroening van tuinen en groendaken tot en met geveltuinten. Zo start nu een initiatief, Waterbewust Stadshagen, in de wijk Stadshagen, waar klimaat- en duurzaamheidsprofessionals die er wonen, worden uitgeno-

'De buien die voor 2050 zijn voorspeld, krijgen we nu al over ons heen'

digd om samen met hun burens op wijk- of straatniveau aan de slag te gaan. We kijken nu of hun werkgevers willen meedoen en een deel van de geïnvesteerde tijd deels willen vergoeden in het kader van hun mvo-beleid.'

Klimaatcampus

Een andere Zwolse ontwikkeling is de Klimaatcampus die binnenkort van start gaat. Een initiatief van netwerkbeheerder Enexis, waarin partijen samenwerken op het gebied van energietransitie, klimaatbestendigheid en circulaire economie. 'Door cross-overs tussen overheid, onderwijs, onderzoek, onderne-

mers en inwoners proberen we op deze campus innovaties uit te lokken en de verbinding te leggen tussen technologie, economie en klimaat', aldus Godelieve Wijffels, hoofd van de afdeling ruimte en economie. 'Ons einddoel is een klimaatactieve stad waarin initiatieven van allerlei partijen samenkomen en mensen écht in beweging worden gezet. In 2020 moet klimaatbewustzijn in Zwolle gemeengoed zijn en in 2050 willen we écht klimaatbestendig zijn. Die wateropgave nemen we mee in al onze ontwerpen, bouwplannen en activiteiten. Zowel op buurt- en straatniveau samen met bewoners en ondernemers als op stadsbrede schaal met buurgemeenten in de IJssel-Vechtdelta, het waterschap, de provincie, de milieuvereniging, de woningcorporaties en het onderwijs.'

Daar zit precies ook de kracht van de Zwolse aanpak. 'We kunnen dit als gemeente natuurlijk niet alleen', legt Van Rooijen uit. Al die partijen hebben we echt nodig om meters te maken. Daarom kijken we ook goed naar ieders drijfveren. Burgers en ondernemers doen niet aan klimaatadaptatie, puur om de klimaatadaptatie. Die hebben andere motieven zoals bedrijfscontinuïteit en



een prettige leef- en woonomgeving.
'Kortom, onze plannen reiken ver.'

Hittestress

Ook in Breda hebben ze van de nood een deugd gemaakt. 'Vanuit onze ligging vlak bij hoge zandgronden en de historie van onze oude binnenstad was er altijd al de urgentie om iets aan klimaatbestendigheid te doen', zegt wethouder duurzaamheid Paul de Beer (D66). 'En nu helemaal. Het water van de Aa of Weerij en van de Mark komt vrij snel op ons af. En aan de noordkant van de stad liggen we maar één meter boven zeeniveau. Als het water komt, stroomt het heel snel de binnenstad in en kan het niet meer weg.' Als trekker van het thema klimaatbestendige stad en van de stuurgroep Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie maakt De Beer zich daarom hard voor een klimaatbestendig Breda. 'Vroeger hadden we het alleen over waterveiligheid en milieu. Maar nu de effecten van klimaatverandering sterker worden en de buien grilliger, kijken we verder en koppelen we het ook aan andere doelen. Het gaat niet alleen meer om de natuur en de aardbol, ook economische belangen en leefbaarheid spelen een steeds grotere rol. De historische binnenstad is vrij versteend. Op warme dagen blijft de hitte hangen en dat jaagt mensen weg. Die zitten liever in hun eigen achtertuin onder de

parasol of gaan een koel bos in om daar te recreëren. En dat is funest voor de aantrekkelijkheid en verblijfskwaliteit van de stad.'

Geen idealistisch dingetje

Door klimaatadaptatie te koppelen aan leefbaarheid, zijn in Breda een paar initiatieven ontstaan, die de stad tegelijkertijd leuker en leefbaarder maken. Zoals binnenstadfonteinjes die zorgen voor verkoeling op warme dagen en als spannende speelplekken voor kleine kinderen creëren. 'De eerste spontane watersproeiers zijn betaald door de gemeente', legt De Beer uit. 'Omdat ondernemers in het centrum ook belang hebben bij een levendige binnenstad, gaan we nu kijken of zij in de toekomst een bijdrage kunnen leveren. Net als in de regeling rond de aanleg van groene daken.' In het kader van De Levende Tuin zorgt de gemeente samen met natuur- en milieuverenigin-

gen ervoor dat panden van de woningcorporaties, maar ook van bijvoorbeeld scholen, groener worden. De kracht van de Bredase aanpak zit volgens De Beer in de brede gedragenheid. 'Klimaatbestendigheid is bij ons niet een idealistisch dingetje van één groene vogel op het stadhuis. Het is een bestuurlijk breedgedragen thema waarin ook bedrijven, burgers en andere partijen een rol spelen. En dat is goed. Want meestal is er pas breed aandacht als de halve stad onder water staat. We moeten beseffen dat de buien weleens zó grillig kunnen worden dat we ze niet meer het hoofd kunnen bieden. Door nú al te beginnen, zijn we dat moment hopelijk voor.'



Meer informatie
citydealklimaatadaptatie.nl

Advertentie





ONTWIKKEL DE STAD EN JEZELF

met de vernieuwde MUAD Masteropleiding voor gebiedsontwikkelaars

Word Master of Science (MSc) in twee jaar tijd, of volg een van de losse masterclasses:

- De agenda van de stad • Toekomstbeelden en conceptontwikkeling • Gebiedsontwikkeling
- Samenwerken aan de stad • Strategisch beheer • Integraal praktijkproject

Meer info:
muad.nl

Groningen stimuleert lopen en fietsen

Tekst: Paul van der Zwan | Beeld: Elmer Spaargaren

Bereikbaar en leefbaar gaan hand in hand

Bereikbaarheid en een fijne leefomgeving concurreerden steeds meer met elkaar in Groningen. Onderwijl slibde de stad steeds meer dicht. Het roer ging om, het vervoersbeleid draait tegenwoordig om het stimuleren van lopen en fietsen. Wethouder Paul de Rook: 'Bereikbaarheid en leefbaarheid gaan nu dus hand in hand.'

De stad in Nederland waar automobilisten bijna de meeste extra reistijd nodig hebben om op hun plaats van bestemming te komen. Niet fijn voor een gemeente om zo in de TomTom Traffic Index te staan. Ook niet voor Groningen, waar automobilisten gemiddeld 22 procent langer onderweg zijn door opstoppingen in het verkeer. Het bereikbaarheidsbeleid van het college van B en W brengt daar ongetwijfeld verandering in. En als Groningen daardoor in 2018 veel lager op de ranking van TomTom staat dan de huidige tweede plaats, is dat mooi meegenomen. Het probleem dateert niet van vandaag alleen. Het college trof bij zijn aantreden in 2014 dezelfde situatie. Wethouder Paul de Rook (D66): 'Er is veel verkeer van buiten naar binnen de stad en omgekeerd, dat op zich goed zijn weg vindt. Er is echter een aantal knelpunten, zo is de verkeersdruk in het centrum veel te hoog.' Maar de aanpak van het college reikt veel verder dan de automobiliteit alleen. 'Op drukke plaatsen, bijvoorbeeld op sommige kruispunten en de binnenstad, is het lastig om het gebruik van de

ruimte voor voetgangers en het in stand houden van voetpleinen te combineren met hele stromen fietsers, taxi's en bussen die door het centrum heen moeten.'

Concurrent

Ook het vorige college ging de strijd aan voor betere bereikbaarheid van Gronin-

gen. De Rook: 'Dat begon met een aantal grote projecten die wij grotendeels hebben voortgezet.' Dat vergde wel een duidelijke keuze. 'Kiezen voor verbetering van de bereikbaarheid had bijna automatisch verslechtering van de leefbaarheid tot gevolg. Doordat er nog meer ruimte werd ingenomen door asfalt of doordat over een plein waar je eigenlijk het liefst een bankje neer zou zetten, een busbaan moest komen. Als je alle auto's een parkeerplek zou willen geven, was er eigenlijk geen plek meer voor een stoep of voor groen. Kortom: leefbaarheid en bereikbaarheid werden steeds meer elkaars concurrent.' De vraag voor het nieuwe college die daaruit voortkwam, luidde: hoe kun je de bereikbaarheid op orde houden zonder dat je de ruimte nog verder aantast in de stad? 'Oplossingen moeten niet alleen de mensen helpen die aan het verkeer deelnemen, maar ook degenen die dat niet doen. Bijvoorbeeld mensen die willen genieten van meer groen in de straat of mensen die naar de binnenstad komen om lekker op een terrasje te zitten. We willen dat die ook profiteren van de keuzes die wij maken over

'Als je alle auto's een parkeerplek zou willen geven, was er geen plek meer voor een stoep of voor groen'