## Leestekst 3: Over de (on?)voorspelbaarheid van ruimtelijk handelen (les 5)

Het adviseren van een burgemeester van de stad van de toekomst vraagt om denken als een geograaf, over de stad.

De geografie kijkt naar het ruimtelijk handelen van mensen. Er zijn al heel veel modellen gemaakt die de opbouw van een stad beschrijven. Planners hopen hiermee beter te kunnen bepalen welke voorziening op welke plek en op welk moment een goed idee is. Denk bijvoorbeeld aan een school in een wijk met jonge gezinnen of aan een metrolijn van A naar B.

Maar de wereld verandert snel en sterk en mensen hebben tegenwoordig ongekend veel keuzemogelijkheden. Dit komt vooral door verbeteringen in de communicatietechnologie en in de transporttechnologie. We hoeven niet meer altijd naar een speciale plek toe, maar kunnen de plek waar we zijn aanpassen aan wat we willen. ‘Place-making’, noemen geografen dit. Hierdoor is het niet meer zo makkelijk om te voorspellen wie er van A naar B gaat en waarom. Maar ‘niet makkelijk’ is nog iets anders dan ‘niet mogelijk’: we hebben in de afgelopen lessen gezien dat het zeker mogelijk is om over de toekomst na te denken. Wat we onder meer nodig hebben bij het denken over de planning van de toekomstige stad is kennis. Hierbij een aantal belangrijke basisinzichten:

1. Meer dan de helft van de mensen op de wereld woont in steden. En dat aantal neemt overal ter wereld sterk toe. In 2050 wonen er twee keer zoveel mensen in de stad als nu. We spreken van planetair urbanisme: een stedelijke wereld.

2. Wie gaat de stad van de toekomst maken, voor de mensen die er nu wonen en voor de 3,5 miljard nieuwkomers? Van oudsher denken we in Nederland al snel aan de overheid. Maar de overheid stuurt geleidelijk aan minder sterk. Wat dit precies gaat betekenen weten we niet, maar het bijvoorbeeld gevolgen hebben voor huursubsidies en sociale woningbouw. Deze voorzieningen maken het leven in de Nederlandse stad nu nog toegankelijk voor de wat minder rijke groepen. Het centrum van Londen is bijvoorbeeld al niet meer te betalen voor gewone mensen, alleen nog voor de echt rijken. Maar ook in Amsterdam kopen steeds meer super rijke, ook vaak buitenlandse investeerders (Chinezen, Russen) panden in de binnenstad op.

3. De overheid wil steeds meer samen met bedrijven en burgers de ruimtelijke inrichting aansturen. In plaats van via grote plannen de ruimte in te richten (blauwdrukplanning) moet een systeem van gedeelde verantwoordelijkheid en inzet het inrichten flexibeler en vooral betaalbaarder maken. Hoe het nu gaat, via complexe en dure beleidsnota’s, wil de overheid niet door. Veel overheidsplannen voor de ruimtelijke ordening hadden als einddatum: 2015. Burgerparticipatie maar ook innovatie vanuit de markt moeten de ruimtelijke inrichting meer gaan bepalen.

4. Betekent dit dat morgen alles anders wordt? Nee, in bijna alle steden is sprake van ‘padafhankelijkheid’, die steden bestaan fysiek al: er staan huizen, liggen wegen, staan kantoren. Vernieuwingen worden door die bestaande structuren beïnvloedt. Vaak begint verandering dan ook in gebieden die toch al een nieuwe bestemming moeten krijgen (bijv. oude industriegebieden) of buurten die aan aanpassingen toe zijn, zoals verouderde stationsgebieden.

Een geograaf zei: het bouwen van de stad is als een kind opvoeden: je moet het echt goed doen, want het beïnvloedt alles wat erna komt. Tegelijk heb je er geen controle over: het loopt altijd weer anders dan je denkt.