

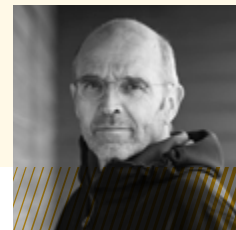
Aardgasvrij avant-la-lettre Leren van Malmö

**Wat we van een Zweedse wijk kunnen leren
in de transformatie naar aardgasvrije wijken**

Stel je voor: alle doelstellingen voor het 'aardgasvrij' maken van onze wijken zijn gehaald. Zijn we dan tevreden? In zekere zin natuurlijk wel: een majeure opgave is volbracht. Maar wat als al die wijken verder niet zijn verbeterd? Als Overvecht in Utrecht aardgasvrij is, maar nog steeds een 12 jaar lagere gezonde levensverwachting kent dan Tuindorp, aan de andere kant van het spoor? Het Haagse Bezuidenhout aardgasvrij, maar de straten nog steeds vol met geparkeerde auto's en zonder sterk publiek domein? Poelenburg in Zaandam energieneutraal, maar nog steeds worstelend met allerlei sociale opgaven? We moeten – met 'aardgasvrij' als aanleiding – betere stadswijken gaan maken. Hoe kunnen we dat doen?

In dit essay duiden we de problematiek van het voorstelbaar maken van aardgasvrije wijken en trekken we lessen uit een wijk die al in 2001 aardgasvrij was: Bo01, op een voormalige scheepswerf in het Zweedse Malmö.

Bij een grote verandering als de energietransitie zitten ambtenaren vaak in een lastig parket. Ze moeten meters maken om politiek bepaalde doelstellingen te halen, maar ontmoeten in de samenleving weerstand en scepsis. Intern kan er nog stoer worden gedaan door te spreken over het uitrollen van oplossingen, maar in de wijken zelf staat iedereen al klaar om de plannen te ontregelen of te vertragen. Uit onderzoek blijkt dat bij burgers vaak het beeld ontbreekt hoe 'aardgasvrij' voor hen een verbetering zou kunnen zijn. Ze maken zich zorgen over de financiële consequenties en zitten niet te wachten op het overhoophalen van huis en haard. Een bestuurskundig alternatief is het probleem op te lossen door het eerst complexer te maken. Dat is ogenschijnlijk contra-intuïtief. Maar verken en erken je de wensen van betrokkenen dan kun je komen tot een besef waarbij burgers zeggen: "Ja, als het zo kan, dan wil ik het ook wel!" Een voorbeeld van zo'n wenkend alternatief vinden we in de wijk Bo01, in Malmö¹.



Essay door:
Prof.dr. Maarten Hajer

Over de Auteur:
Planoloog en politicoloog Maarten Hajer is hoogleraar Urban Futures aan de Universiteit Utrecht. Van 2008 tot 2015 was hij directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Hij schreef dit essay samen met Martijn van den Hurk, Edwin Buitelaar en Peter Pelzer.

¹ Bo is het Zweedse woord voor 'wonen'. Bo01 was het eerste project in een reeks herontwikkelingen die het nieuwe wonen zou demonstreren.

Leren van Malmö

Klas Tham was de hoofdarchitect van Bo01. Zijn filosofie: de transitie naar een duurzame samenleving is alleen mogelijk als die samenleving het duurzame alternatief aantrekkelijk vindt. Het moet ten minste even comfortabel, plezierig, spannend en mooi zijn als de niet-duurzame samenleving van vandaag. Malmö presenteerde Bo01 op de European Housing Expo van 2001 aan de wereld als een lichtend voorbeeld, ook al was het project nog lang niet af toen de expositie werd geopend. Bo01 was een wijk van de toekomst, een pilot die een duurzaamheidsvisie materialiseerde en debat genereerde.

De transitie naar een duurzame samenleving is alleen mogelijk als die samenleving het duurzame alternatief aantrekkelijk vindt.

Op een terrein van ruim 20 hectare werden uiteindelijk ongeveer 1400 woningen opgeleverd. Allemaal voldeden ze aan strenge

duurzaamheidseisen. Bewoners in Bo01 verwarmden en koelden hun huis met een systeem van 100 procent hernieuwbare energie, onder andere via een warmtepomp en zonnecollectoren. Voetgangers en fietsers waren de baas op straat; auto's kregen amper toegang tot het gebied. De aanleg van wetlands was goed voor de biodiversiteit, de waterkwaliteit en het afwateringssysteem. Het geheel aan gebouwen werd gegoten in stedelijkheid die nog het meest weg had van een moderne versie van een Middeleeuwse dorpskern: steegjes en intieme pleintjes, uiteenlopende bouwvormen en gevels, en aan de rand van de wijk een burcht van hogere gebouwen die het hart van Bo01 afschermden van de hardnekkige zuidwestenwind. "Alsof we 500 jaar terug in de tijd gingen om een menselijke maat te vinden voor het stedenbouwkundig ontwerp," aldus Trevor Graham, een Brit die al sinds 1998 een van de trekkers is van het duurzaamheidsprogramma van de stad. Het onmogelijke was mogelijk gemaakt: er was een hartstikke duurzame wijk gebouwd waar het goed toeven was dankzij haar prettige kleinschaligheid. En dat al in 2001.

Malmö kwam van ver. De scheepswerf van Kockums, een van Malmö's grootste werkgevers, ging in de jaren tachtig ten onder. In het westelijk havengebied (Västra Hamnen) bleef meer dan 150 hectare verlaten grond over. Dat zijn 220 voetbalvelden. Nu is Västra Hamnen op grote schaal herontwikkeld, met Bo01 als pilot rond de eeuwwisseling. De stad ontwikkelde een duurzaamheidsagenda die nog altijd wereldwijd aanzien geniet. Bo01 als het symbool van Malmö's wederopstanding: zo vertellen betrokkenen die we spreken het graag. Alsof er een blauwdruk is voor de interviews die we afnemen: het verdriet van Kockums, de aanleg van de Sontbrug die Malmö met Kopenhagen verbond, de Expo en Bo01 die Malmö weer tot leven wekten, en vervolgens de niet te stoppen groei van de stad. Van verloren industriestad naar duurzame kennisstad: het is een breed gedeelde storyline.

Geld voor groen, groen voor geld

Per-Arne Nilsson werkt 33 jaar bij de gemeente Malmö en is het milieugeweten van de stad. Eind jaren negentig haalde hij een nationale subsidie van 250 miljoen Zweedse kroon (28 miljoen euro) binnen voor duurzaamheidsoperaties in Bo01. Er moest een uniek energiesysteem ontwikkeld worden, gebaseerd op 100 procent hernieuwbare energie. Een moeilijk en risicovol project dat energieleverancier E.ON (toen nog Sydkraft geheten) niet aandurfde zonder financiële bijstand. Bovendien: "Zij hadden natuurlijk hun eigen verdienmodel en wilden niet té energiebesparend zijn," aldus Nilsson. Het resultaat van berekeningen en onderhandelingen was een geïntegreerd systeem van windenergie, zonne-energie, warmtepompen en aquifers (voor zowel verwarming als verkoeling). "Zonder dat geld hadden we nooit zo'n interessant energiesysteem kunnen maken," zegt Mikael Edelstam, als milieuadviseur betrokken bij de Expo in 2001.

Naast de duurzaamheidsambities voor Bo01 was er een fiscale motivatie die minstens zo belangrijk was voor de renaissance van Malmö. De stad snakte naar meer belastinginkomsten. Ilmar Reepalu was de burgemeester van Malmö van 1994 tot 2013. Hij lanceerde het idee om meer lokale belasting te innen door hoge-inkomensgroepen naar de stad te lokken. Een potentieel effectieve maatregel voor de lokale schatkist, want in Zweden wordt inkomstenbelasting grotendeels door gemeenten geïnd. De komst van kapitaalkrachtigen zou bijdragen aan het creëren van een 'nieuw' Malmö en de cashflow van de gemeente versterken. In een groen jasje, via de ontwikkeling van Bo01 en haar opvolgers.

Sturen op kwaliteit

In samenwerking met ontwikkelaars en E.ON ontwikkelde Malmö in 1999 een Kwaliteitsprogramma waarin de principes en standaarden voor Bo01 werden opgesteld. De wijk moest een internationaal rolmodel worden voor het vergroenen van stedelijke ontwikkeling en de kwaliteit van de architectuur moest hoog zijn. Een showcase om aan de wereld te laten zien en dus haalde de gemeente alles uit de kast. Een speciale organisatie werd opgericht, kreeg een sterk mandaat en kon zich onttrekken aan ambtelijke besognes binnen de muren van het stadhuis. "Om iets te creëren dat anders is dan anders, moet je de normale grenzen overschrijden," zegt milieuadviseur Mikael Edelstam. De Expo bood die kans.



Foto Links: Water: een belangrijke factor bij de ruimtelijke planning van Bo01.

Foto Rechts: De Turning Torso, naar een ontwerp van de wereldberoemde architect Santiago Calatrava, torent uit boven kleurrijke woningen in het noorden van Bo01.

Foto's: Urban Futures Studio, Martijn van den Hurk

“Maar,” zegt Trevor Graham, “daarna word je teruggetrokken in de realiteit van economische en politieke factoren.” Na de oplevering van Bo01 werd de planningsafdeling van de gemeente Malmö verantwoordelijk voor de verdere ontwikkeling van Västra Hamnen. Er was niet langer geld om voor topprestaties te gaan op allerlei omgevings-

“Het werd moeilijker om rigoureuze, stoutmoedige beslissingen te nemen.”

aspecten. Graham: “Na Bo01 is het een uitdaging geweest om vast te houden aan de menselijke maat,” waarmee hij doelt op de zorgvuldigheid en intimiteit van het stedelijk ontwerp. Het werd moeilijker

om rigoureuze, stoutmoedige beslissingen te nemen, zoals het weren van auto's en het prioriteren van biodiversiteit en water. De lanen werden breder, de gebouwen grootschaliger en eenvormiger.

Bovendien zou het mooi geweest zijn als Malmö had kunnen laten zien dat duurzame, goed ontworpen, aantrekkelijke stadswijken als Bo01 er voor iedereen zijn, zegt Edelstam. Volgens hem zijn de energietransitie en sociale vraagstukken niet op een grote, geïntegreerde schaal aangepakt in Bo01.

De échte uitdaging voor Malmö is ergens anders

Edelstam hint op de moeilijkheid om de rest van de stad te laten profiteren van de ambitieuze ontwikkelingen in Västra Hamnen. Rosengård, Augustenborg en Sofielund zijn allemaal wijken die worstelen met criminaliteit, werkloosheid, rellen, onrust. In feite is er geen verbinding gerealiseerd tussen de duurzaamheidsambities van Bo01 en de problematische wijken van de stad. Fysiek niet, maar organisatorisch en metaforisch ook niet. Graham vertelt hoezeer Bo01 losstond van het stedelijk weefsel van Malmö. Ja, er was een sterke focus op energetische duurzaamheid en het project zou een hefboomeffect creëren voor toekomstige duurzame stadsontwikkeling. Maar er was geen strategie om die agenda te verbinden met de sociaal-economische agenda.

Bo01 was in die zin een top-down-operatie. Er moest snel geëxposeerd worden, dus de tijdsdruk was hoog en de beoogde bewoners vormden een welvarend smaldeel.

“Voor een gezin met een laag inkomen is wonen in Västra Hamnen nog steeds te duur.”

Trevor Graham vertelt: “Bo01 werd gezien als bouwen voor de rijken in een stad die op haar knieën zat. Er waren een hoop sociaaleconomische problemen, maar de stad bouwde een getto voor rijkelui.” In

het vervolg werd meer gefocust op de ontwikkeling van betaalbare woningen. Maar Christer Larsson, de planningsdirecteur van de gemeente Malmö, bekent eerlijk: “Voor een gezin met een laag inkomen is wonen in Västra Hamnen nog steeds te duur.”

Met de aandacht die het kreeg en het kapitaal dat erin werd gestopt had een pilot als Bo01 een grotere rol kunnen spelen in de stad, groter dan een rol als showcase. Larsson is de eerste om te erkennen dat Malmö er nog niet is. De ecologische en technologische vooruitgang die met Bo01 werd geboekt was revolutionair. Stadsontwikkeling geleid door water, biodiversiteit en hernieuwbare energie, dat was ongezien – en in 2019 nog altijd een zelden vertoonde prestatie. Maar qua sociale en economische duurzaamheid schiet de stad nog altijd tekort.



Een overgebleven dok op de voormalige scheepswerf van Kockums. **Foto:** Urban Futures Studio, Martijn van den Hurk

Terug naar Nederland

Bo01 was in 2001 dus al aardgasvrij. Wat kunnen we van deze Zweedse wijk leren om de kans die de transformatie naar aardgasvrije wijken biedt te benutten? Vier lessen.

1. Horizontaal leren

Malmö heeft een bijzonder duurzaamheidsexperiment uitgevoerd, maar dan zonder theorie over hoe hiervan op systeemniveau te leren. Bo01 werd daardoor nooit de 'nieuwe standaard'. Noch voor de latere ontwikkelingen van Västra Hamnen, die

“Naast pilots moet je je echter direct richten op horizontaal leren zodat andere wijken óók baat hebben bij de experimenten.”

op allerlei vlakken minder ambitieus waren, noch voor moeilijke bestaande woonwijken. Naast pilots moet je je echter direct richten op horizontaal leren zodat andere wijken óók baat hebben bij de experimenten. In Nederland hebben we voor deze vorm van leren inmiddels een en ander opgetuigd. Het Kennis- en Leerprogramma van het Programma Aardgasvrije Wijken ambieert dat proeftuinen van elkaar leren. Het programma legt de deelnemers niet een hapklaar pakket voor, maar zet juist hun initiatief en kracht centraal. In de Green Deal Aardgasvrije Wijken zagen we hier ook al voorbeelden van: gemeenten kwamen samen omdat zij versneld en op eigen initiatief aardgasvrij wilden worden. Ze vroegen de Rijksoverheid slechts om belemmeringen weg te nemen, zoals de aansluitplicht. Dat soort energie doet een leernetwerk leven.

2. Van 'of-of' naar 'en-en'

De Zweden waren zó gefocust op energetische duurzaamheid dat ze de bestaande sociale problemen in de stad slechts mondjesmaat meenamen in de operatie. Zeker in de communicatie naar buiten bestaat er altijd een neiging om je te richten op nieuwe dingen en niet op het managen van wat er al is. Ook dat is relevant voor Nederland. We horen veel over de duurzaamheidsambities van (potentieel hippe) brownfields: voormalige bedrijventerreinen of industriegebieden die opnieuw worden ingericht. De Utrechtse Cartesiusdriehoek, het Havenkwartier in Deventer, de Binckhorst in Den Haag. We horen minder over bestaande bewoonde gebieden die aan een opknopbeurt toe zijn, zoals

de naoorlogse flatwijken. Zou de enorme energetische operatie niet een aanleiding moeten zijn voor een bredere versterking van deze wijken? Door de stedenbouwkundige opzet van die wijken is er vaak ruimte voor verdichting terwijl de verbindingen met de rest van de stad vaak goed zijn geregeld. Zou hier niet een bredere stedenbouwkundige vernieuwing moeten worden overwogen? Daarnaast lijkt het goed om te sturen op wijk-overstijgende thema's. Juist op de raakvlakken tussen heringerichte brownfields en bestaande wijken zouden nieuwe stedelijke milieus kunnen worden ontwikkeld.

3. Een kloppende businesscase

Er blijkt in Malmö onvoldoende te zijn nagedacht over de businesscase van de herontwikkeling van brownfields. Er is veel publiek geld geïnvesteerd in de ontwikkeling van Bo01. En dat is voor een katalysator en showcase wel te rechtvaardigen. Maar het is niet (of niet al te vaak) herhaalbaar. Hoe zorg je ervoor dat je steeds weer de hoge integrale kwaliteit haalt die je nastreeft zonder (veel) extern publiek geld? We zullen moeten nadenken over hoe we verschillende functies en opgaven zó kunnen verbinden dat de waarde van het gebied stijgt en de kosten om dat te bereiken dalen. Dit kan door ketenverlenging: niet alleen oog hebben voor de realisatie van stedelijke functies, maar ook voor

“Functies en opgaven zó kunnen verbinden dat de waarde van het gebied stijgt”

het gebruik en de exploitatie daarvan op de lange termijn. En het kan door ketenverbreding: breder denken dan de klassieke bouwopgave van woningen en vastgoed. Zo stellen hoge dichtheden in stedelijke gebieden ontwikkelende partijen in staat om collectieve voorzieningen, zoals energie-infrastructuur en mobiliteitshubs, te integreren op een manier die goedkoper is én de waarde van een gebied vermeerderd.

4. Creatieve participatie

Het is raadzaam om na te denken over hoe je op wijkniveau een succesvolle burgerparticipatie kan organiseren. Natuurlijk is Malmö niet identiek aan Nederland. Wij werken met proeftuinen die grotendeels bottom-up zijn bepaald: gemeenten hebben voorstellen ingediend en die zijn al dan niet gehonoreerd door de minister. Het Rijk ondersteunt de proeftuinen en hoopt dat de ontwikkelingen inspireren. Naast al deze energieke projecten ondersteunen gaat het om het helpen van wijken waar sociaal kapitaal aanwezig is, maar niet vanzelf komt bovendrijven. De bewoners van die wijken staan ook voor de opgave om hun woningen aardgasvrij te maken. We weten dat veel van ons traditionele participatie-instrumentarium bot is: het leidt tot deelname van een selecte groep blanke, mannelijke, oudere en relatief hoogopgeleide burgers. Hoe kan het anders? We kunnen, zonder naïef te zijn, inzetten op digitale instrumenten, bijvoorbeeld via burgerbegrotingen. Of meer werken met ontwerpstudio's waarin wenselijke toekomstbeelden worden gemaakt om het gesprek te verdiepen en te verrijken. Door zoveel mogelijk mensen en ideeën op zo'n manier te betrekken maak je het probleem schijnbaar complexer, maar juist op die manier breng je de oplossing dichterbij. Opdat ook hier mensen zullen zeggen: "Ja, als het zo kan, dan wil ik het ook wel!"