

Het landschap vormt de stad

Succes of verval van Europese steden was vaak nauw gekoppeld aan hun ligging in het landschap. Ook nu nog zijn handelsroutes, water, voedsel, en bescherming cruciaal. En daar komt klimaatverandering bij. Hoog tijd om een eeuw vooruit te kijken.

TEKST RENÉ DIDDE FOTO PETER ELENBAAS

Wie op Schiphol vliegt, ziet het met eigen ogen. Door de goede verbinding met zee kon Amsterdam zich vanaf de Middeleeuwen ontwikkelen tot een van de belangrijkste handelssteden ter wereld. De lage ligging en de inklinkende slappe bodem door ontginning van het veen zorgden bovendien voor een netwerk van dijken en vaarten dat later uitgroeide tot een uitstekend transport- en handelsnetwerk tussen de Hollandse steden, dat via de zee een snelle export mogelijk maakte. 'Het landschap speelde een toevallige maar cruciale rol bij de ontwikkeling van de Randstad', zegt Wim Timmermans, hoofd-auteur van *De gewortelde stad*, een tweetalig essay over Europese hoofdsteden en hun verbinding met het omliggende landschap. Dat is geschreven door medewerkers van Alterra Wageningen UR. Het essay maakt duidelijk dat het succes van deze grote Europese steden mede te danken is aan het omringende landschap, dat hen op het gebied van vervoer, handel, voedselproductie en defensie in de kaart speelde. Daardoor konden sommige steden in de loop der eeuwen tot bloei komen. Anderzijds behouden die landschappelijke karakteristieken lang niet altijd hun waarde. 'Veranderen een of meerdere factoren, dan

kan zomaar de groei en de welvaart stagneren en raakt een stad in verval', zegt Timmermans.

Zo groeide Durrës uit tot de hoofdstad van Albanië vanwege zijn strategische ligging met een veilige rotsige haven en steile kust. Na twee Balkanoorlogen en de Eerste Wereldoorlog bleek Durrës niet meer zo onoverwinnelijk. 'In 1920 kreeg Tirana de status van hoofdstad', aldus Timmermans. 'Die stad lag verder landinwaarts in een veilige moerassige laagvlakte, omringd door bergen en aan twee belangrijke wegen.'

EXTREEM WEER

Ook nu nog zijn steden afhankelijk van water, voedsel, handel en defensie. Maar ze kampen ook met verkeersopstoppingen, luchtverontreiniging en met problemen die mede zijn te herleiden tot de ligging. Deltasteden als Amsterdam en Venetië zijn bijvoorbeeld kwetsbaar voor zeespiegelstijging. Bereikbaarheid, hittestress en voedselvoorziening vormen een probleem in vlaktesteden als Parijs en Athene. Extreem weer, hittestress en overstromingen bedreigen bergsteden als Tirana, Bratislava en Luxemburg. Het bestuderen van groei- en krimppatronen van steden in relatie tot het landschap, kan helpen om nieuwe uitdagingen als klimaat-



problemen in de stad te analyseren en tijdig aan te pakken, denkt Timmermans.

En de tijd dringt. In Londen en Sheffield bijvoorbeeld ligt belangrijke economische infrastructuur in de dalen van overstromende rivieren. Dat is nu een acuut probleem terwijl de voor tekenen daarvan al decennia duidelijk zijn, constateert de auteur.

HITTEPROBLEMEN

Ook Athene kan het zwaar voor de kiezen krijgen, menen Timmermans en zijn collega's. De stad ligt in een weinig vruchtbare kom op het schiereiland Attica en is van drie

kanten omringd door bergen. Drinkwater komt via kwetsbare pijpleidingen uit twee bergmeren honderden kilometers verderop. De geomorfologie van de stad – lage ligging, omgeven door heuvels en zee – veroorzaakt smog en hitteproblemen in de zomer.

Wat moet Athene doen, gegeven deze landschappelijke beperkingen? De stad verplaatsen? 'Ze moeten in elk geval nadenken over een planologie die zich uitstrekt over een termijn tot wel 150 of 200 jaar', zegt Timmermans.

Datzelfde gaat op voor Nederland. 'Ook bij onze langetermijnplanning regeert eigenlijk

de korte termijn', vindt Timmermans. De bodem in de Randstad zal steeds verder inklinken, de zeespiegel stijgt en de rivieren zullen tijdens pieken meer en meer water afvoeren. 'Toch blijven we qua infrastructuur alle aandacht op de Randstad richten. We gaan maar door met investeren in een tunnel hier en discussiëren over een stukje snelweg daar. Maar wat op korte of middellange termijn een investering is, kan op de lange termijn een desinvestering worden. Over honderd of tweehonderd jaar zal de Randstad zoals die er nu ligt niet meer bestaan.'

NIEUWE KUSTWEG

Zo is er dan bijvoorbeeld meer ruimte nodig voor groene energievoorziening, verwacht Timmermans, maar vooral zeespiegelstijging en verzilting zullen nadrukkelijker een rol spelen. In 2100 staat het zeewater naar verwachting ruim een meter hoger, de eeuwerna komt daar nóg eens zo'n peilstijging bij. 'Dan is bij wijze van spreken de A58 een kustweg en ligt Schiphol door dijken omringd in zee. Wij hebben natuurlijk geen glazen bol, maar het heeft geen zin onze kop in het zand te steken tot het mis gaat', betoogt Timmermans.

Amsterdam kan in de toekomst alleen blijven bestaan met peperdure investeringen. Is lijdzaam afwachten dan wel verstandig?, vraagt hij zich af. 'Je zou als gedachteoefening een scenario kunnen opstellen waarbij je het financieel-economische deel van Amsterdam in een periode van honderd tot tweehonderd jaar naar Oost-Nederland verplaatst en alleen het toeristische deel op de huidige plaats handhaaft. Het is verstandig om dergelijke opties nu al te verkennen.' ■

www.wageningenur.nl/rootedcities

Wim Timmermans e.a.: *De gewortelde stad – Europese hoofdsteden en hun verbinding met het landschap / The rooted city – European capitals and their connection with the landscape*
ISBN 978 90 7527 193 5

'Over tweehonderd jaar zal de Randstad zoals die er nu ligt niet meer bestaan'



Door de goede verbinding met zee en het netwerk van dijken en vaarten ontwikkelde Amsterdam zich tot belangrijke handelsstad.