

Vervolg van pag. 1

### Kan je zo'n brommer 'opgroenen'?

"Je zou dingen verplicht moeten stellen.

Bijvoorbeeld de katalysator, daar zou dan subsidie voor gegeven kunnen worden."

"Maar ja dat roesten van de uitlaat..." zegt Yannick. Zuiniger rijden door de brommers niet op te voeren spreekt de jongeren niet aan. Uit onszelf doen we het niet. Toch maar beter handhaven?

Elektrische brommers vinden ze ook allemaal niets. "Wat moet je doen als je batterij leeg is. Dan sta je langs de weg." zegt Gino. De batterij opladen duurt te lang en is te veel gedoe. Hybride brommers lijkt hen een betere techniek. Benzine en elektrisch combineren, maar die heb je niet...



Weer naar huis op je brommer

### Vrachtwagen en auto's en het openbaar vervoer aanpakken

In hun beleving maken de brommers niet zo veel uit. Auto's die dagelijks in de file staan, vrachtwagens, vliegtuigen en afvalverbranding zijn een groter probleem. Dat moet eerst aangepakt worden.

Het openbaar vervoer moet ook veel beter en ook goedkoper vinden ze. Of ze daarvoor hun net gewonnen vrijheid opgeven blijft de vraag. Maar dat het imago van het openbaar vervoer onder jongeren al zo negatief is biedt weinig perspectief voor de toekomst. Daar moet dus echt iets aan gedaan worden.

*Maja van der Voet-Kurbatsch,*  
beleidsadviseur mobiliteit

*m.van.der.voet@milieucentrumamsterdam.nl*

**AMSTERDAM IS EEN WATERSTAD. HET GRACHTENWATER EN HET WATER VAN HET IJ EN DE AMSTEL WORDT GEBRUIKT OM IN TE VAREN, GOEDEREN OVER TE VERVOEREN, TE WONEN EN ZELFS TE FIETSEN. MAAR JOGGEN OF DE HOND UIT LATEN KAN ECHTER NIET OP HET WATER. DAAR KOMT LANGZAAM AAN VERANDERING IN.**

# Meer piepschuim in de

Steeds meer mensen willen wonen en werken in Amsterdam. Dat kost ruimte en dus moeten politici keuzes maken. Amsterdam heeft gekozen voor het 'compacte stad' model: Zo efficiënt mogelijk gebruik maken van de toch al verstedelijkte ruimte zodat parken en groengebieden ontzien kunnen worden. In de praktijk betekent dit dat het kleinschalige buurt- en plantsoengroen dikwijls moet wijken voor de 'stadsinbreiding'.

En er is nog een probleem. Met het oog op de klimaatveranderingen moet op herinrichting- en nieuwbouwlocaties 10% van het plangebied bestaan uit open water, voor berging bij hevige regenval. Deze 'wateropgave' wordt doorgaans onderbracht in de groenvoorziening van de wijk en gaat dus ten koste van de toch al schaarse groene verblijfsruimte. Voor de broodnodige dagelijkse portie groenbeleving en onthaasting

moeten Amsterdammers 'en masse' naar de grote stadsparken.

Als er steeds vaker water komt op de plekken waar het eerst groen was, dan kan toch ook groen geplaatst worden op de plekken waar nu water is? De groene en bloemrijke vlonders langs woonboten zijn al jarenlang onderdeel van het stadsbeeld, evenals de kleine met riet en gele lis beplante 'floatlands' in de grachten. Maar een echte tuin of een echt plantsoen op het water? Met bomen, bankjes en bijbehorende afvalbakken? Die bestaan ook!

Sinds januari 2000 liggen aan de Panama-kade en tegenover de Zeeburgerkade twee echte drijvende tuinen. De eerstgenoemde is een openbaar toegankelijk drijvend parkje, de tweede tuin is een ontoegankelijk en verwilderd miniatuurgebied. Op beide vloten staan naast planten en struiken inmiddels



Een meerkoet op haar nest op het drijvende miniatuurgebied in de Entreporthaven.

ook stevige bomen van wel 4 meter hoog. De fundering van de vloten is gemaakt van gerecyclede blokken piepschuim van één bij één meter, elk omwikkeld met slijtvast nylon doek en ingepakt in nylon netten. "Het roest niet, het rot niet en het drijft zelfs onderwater", zegt Arno Baan van de stichting Drijvende Tuinen. Op de piepschuimvloten wordt een laag tuinaarde aangebracht

# gracht!

waarin bomen en struiken geplant kunnen worden. Ook een grintpadje, bankjes en zelfs houten gebouwtjes behoren tot de mogelijkheden. Dit concept, bedacht door kunstenaar Robert Jasper Grootveld, stamt al uit de jaren 70. In het moderne 'compacte stad' model heeft het een groot scala aan interessante toepassingen. Niet alleen kan de achteruitgang van het stadsgroen ermee worden tegengegaan, er kan zelfs extra groen in de stad gerealiseerd worden. Door de ingepakte piepschuim blokken aan elkaar te koppelen kunnen de vloten in elk gewenst formaat geleverd worden. Als deze beplant worden met grassen en bloemrijke kruiden kunnen deze dienst doen als vlinderzoom van twee meter breed langs stenen kademuren. Of ze kunnen als grote zonneweide voor het terras van het Muziekgebouw aan het IJ worden gelegd. Naast woonboten of huizen aan het water kunnen de vloten dienen als privé tuintjes en perceeltjes van vijf bij vijf kunnen aan elkaar gekoppeld worden tot drijvend volkstuinpark.

Het grote voordeel van de drijvende tuinen boven het conventionele stadsgroen is hun mobiliteit. Indien de locatie (tijdelijk) nodig is voor een andere toepassing of voor een evenement, dan kan de tuin naar elders verplaatst worden. Drijvende Tuinen heeft zelfs een aantal gazonnetjes met een buitenboordmotor, waarop rondvaarten door Amsterdam georganiseerd kunnen worden. Naast verplaatsbaarheid bieden de tuinvloten ook flexibiliteit bij peilfluctuaties. Het drijvende groen komt niet in de plaats van het water maar ligt er bovenop. Als het water bij hevige regenval hoger komt te staan, stijgen drijvende plantsoentjes gewoon mee.

Milieucentrum Amsterdam ziet interessante mogelijkheden om het bestaande aanbod aan stadsgroen op een innovatieve manier uit te breiden. Als de wethouder Groen en Openbare ruimte meer groen wil realiseren in de Amsterdamse binnenstad dan zal zij moeten investeren in piepschuim en nylon!



De drijvende tuin in de Nieuwe Vaart, compleet met bewoonde houten huisjes, gemaakt van afvalmateriaal.



Bloemen en een echte boom op de drijvende tuin in de Nieuwe Vaart.



Het drijvende mininatuurgebied in de Entrepothaven. Al dit groen is in zeven jaar tijd spontaan ontstaan.



De openbare drijvende tuin aan de Panamakade in Zeeburg.

Zie voor meer informatie [www.drijvendetuinen.nl](http://www.drijvendetuinen.nl)