



Our man in Athens

New Urban Agenda & Planning Guidelines

② Verbinden & vermenselijking

Nadat we in het vorige nummer inzoomden op verdichten en verweven als nieuwe mondiale stedelijke en ruimtelijke inrichtingsprincipes, focust deze bijdrage op het verbinden van buurten en steden ‘op maat van de mens’.

De internationale afspraken die zijn gemaakt in het kader van de Sustainable Development Goals (SDGs) en de urban SDG vormen een belangrijke leidraad voor het Vlaamse ruimtelijk beleid tot 2030. Terwijl in vele ontwikkelingslanden de basisinfrastructuur nog altijd ontbreekt of te wensen overlaat – en daar dus een inhaalbeweging nodig is om de lokale en wereldgemeenschap beter te verbinden en de demand-supply value chains beter te integreren (zie Khan’s Connectography) – is de grootste uitdaging bij ons het beter benutten en zelfs herdenken van bestaande infrastructuur, vooral met het oog op klimaatverandering, luchtkwaliteit en leefbaarheid. SDG 11.2 handelt specifiek over de noodzaak om tegen 2030 substantieel meer en beter openbaar vervoer aan te bieden als alternatief voor particulier gemotoriseerd verkeer. De New Urban Agenda (NUA) van de Verenigde Naties gaat nog een stapje verder en stelt dat in stedelijke regio’s langzaam verkeer en openbaar vervoer voorrang moeten krijgen boven autoverkeer. De International Guidelines on Urban and Territorial Planning (IG-UTP) maken van ‘duurzaam verbinden’ een van de vijf ‘spatial qualifiers’ voor duurzame stedelijke ontwikkeling, met nadruk op de ruimtelijke kwaliteit van straat en publieke ruimte als fundament voor leefbare steden.

Vlaanderen: geen woorden maar daden

Het komt er nu op aan deze internationale beleidsafspraken om te zetten in de praktijk. Maar doen we dat ook? Zitten we in de kopgroep of bengelen we achteraan in het wereldpeloton? Vanuit Athene heb ik de voorbije maanden de Antwerpse mo-

biliteitssaga toch wel met meer dan gewone belangstelling gevolgd. Met het ontwarren van de Oosterweel-knoop lijkt eindelijk een doorbraak bereikt: een eerbaar compromis tussen overheid en maatschappelijk middenveld, met de (gedeeltelijke?) overkapping van het centrale verkeersriool als toetje. Maar hoewel stadslucht en stadsmens er hopelijk beter van worden, blijft dit grootstedelijk beleidsdossier ten gronde nog steeds een autogericht en – in het licht van bovengenoemde internationale beleidskaders – zelfs achterhaald concept. Het wordt de hoogste tijd om het over een andere boeg te gooien en evenveel, zo niet meer, energie en middelen te besteden aan een beter openbaarvervoersnet, een stadsregionaal fietsnetwerk en bewandelbare/befietsbare stadsstraten. Gent zou daarbij als lichtend voorbeeld kunnen dienen, als het nieuwe mobiliteitsplan er tenminste niet wordt gedwarsboomd door kortzichtige denkers en handelaars.

Athene: ‘fietsen te Europees’?

In Athene kan ik alleen maar dromen van een situatie als die in Gent of zelfs die in Antwerpen en Brussel. De Griekse hoofdstad is ziek tot op het bot door de metastase van het autoverkeer. Gelukkig zijn de randvoorwaarden voor herstel er nog grotendeels overeind gebleven: de Atheense metropool is compacter en beter verweven dan de Vlaamse steden met hun rafelige villaranden en verkrumelde tussengebieden. Ik probeer mijn steentje bij te dragen door mijn eigen woonstraat terug leefbaarder te maken en een beleidsforum ‘leefbare stad’ op te zetten met de burgemeester en regiobestuurders van Athene. Het wordt wellicht

*Ruimte houdt ook in 2017 de blik ruim en grensoverschrijdend. Stedelijk en regionaal planner **Frank D’hondt**, die werkzaam is als Senior Urban Planning Advisor bij het VN-agentschap UN-Habitat, bericht dit jaar vanuit zijn Griekse thuisbasis over hot items in de globale planningwereld.*



niks – de economische en financiële crisis, weet u wel – maar wie niet waagt, niet wint... Begin dit jaar heb ik samen met mijn stadsgenoot Sebastien Goethals aan de Horiokopu Universiteit in Athene een lezing gegeven die werd bijgewoond door een delegatie van het Atheense stadsbestuur. Terwijl ik het brede kader van de New Urban Agenda schetste, ging Sebastien dieper in op de stadsmobiliteit in Athene, met een aantal praktische *reclaiming the street* suggesties. Hoewel er zeker ook bijval was voor onze ideeën, is me toch vooral die ene opmerking bijgebleven van een jongedame, die dacht dat fietsen wellicht ‘te Europees is naar Griekse normen’. Om in Athene tot meer leefbare straten te komen, zal er een echte attitudeverandering nodig zijn, en dat zie ik nog niet van vandaag op morgen gebeuren. Maar als we erin zouden slagen toch tot een beleidsworkshop te komen met de burgemeester van Athene, hoop ik alsnog een aantal ervaringsdeskundigen uit de Lage Landen mee rond de tafel te krijgen.

Wuhan: stedenbouwkundig reveil

Antwerpen en Athene zijn allebei havensteden en door onzichtbare draden met elkaar verbonden in de Chinees-Euraziatische nieuwe zijderoute (zie opnieuw Khan’s Connectography). Het Chinese Cosco is heer en meester in de haven van Athene (Piraeus), terwijl ook de banden tussen Antwerpen en China steeds nauwer worden aangehaald. De tijd dat we met zijn allen in het Westen verwonderd en licht geamuseerd keken naar die massaal fietsende en rinkelende Chinezen ligt allang achter ons. China is de voorbije decennia razendsnel geurbaniseerd en de steden zien er allemaal min of meer hetzelfde uit, met torenhoge flatgebouwen in *superblocks* verbonden door een gigantisch netwerk van *superhighways*. Vele – zo niet de meeste – historische districten zijn platgewalst op een manier waar Le Corbusier alleen maar kon van dromen; de functionele superstad was het one-size-fits-all planologisch model om China een leidersrol in de stedelijk-economische *tug-of-war* te laten claimen – niet zonder succes overigens. De collateral damage die dat meebrengt in termen van luchtkwaliteit en leefbaarheid, wordt evenwel niet langer gepikt door de groeiende middenklasse. En dat resulteert – althans op papier – in een drastische urbanistische koerswijziging van het huidige Chinese leiderschap, met meer nadruk op inbreiding, leefbaarheid en *sense of place*. Vorig jaar september was ik al een eerste keer uitgenodigd door Wuhan – een snelgroeiende ‘middelgrote’ stad in centraal China – om er de nieuwe Chinese

urban policy op de rails te zetten, min of meer in lijn met de hoger beschreven internationale beleidskaders. En dit voorjaar mocht ik als rapporteur van een ISOCARP Urban Planning Advisory Team (UPAT) opnieuw een bezoek brengen aan Wuhan in het kader van een door ISOCARP bekroond plan voor de remake van de centrale Zhongshan Avenue in het Hankou district, op de rechteroever van de Yangtze rivier. De Zhongshan Avenue is een smerige en gevaarlijke autoweg, die het rijke cultuurhistorische erfgoed van zowel de Europese concessie-architectuur als Mao’s Culturele Revolutie dreigde te verstikken. Het UPA-Team was onder de indruk van de plannen om van de autoweg terug een beleefbare, bewandelbare en befietsbare straat te maken – hopelijk een keerpunt in het ruimtelijk beleid van Wuhan en een voorbeeld voor andere steden in China. Meer over deze *glocal street revival* verneemt u in ISOCARP Review en PLAN Magazine, die zullen worden gepresenteerd op het ISOCARP-jaarcongres in Portland (VSA), later dit jaar.

Bogotá en Quito: BRT-voorbeelden

Aan de andere kant van de wereld zijn er ook fascinerende steden zoals Bogotá (Colombia) en Quito (Ecuador). Bogotá was de gaststad van het vijfde United Cities and Local Governments wereldcongres in oktober 2016, als aanloop naar de Habitat III conferentie in buurstad Quito. Van mijn deelname aan beide conferenties is me toch vooral bijgebleven hoe sterk de mondiale beweging voor meer bewandelbare en befietsbare steden is gegroeid, zelfs al zit de historisch gegroeide stadsstructuur of topografie niet meteen mee, zoals bijvoorbeeld in hooggelegen en traditioneel autogerichte steden als Bogotá en Quito. Beide steden geven niet alleen de prioriteit aan traag verkeer, ze combineren dat bewust met een sterk uitgebouwd netwerk van snelle stadsbussen – de zogenaamde Bus Rapid Transit systemen. In de snelgroeiende BRT-stedenliga gelden het Braziliaanse Curitiba en het Colombiaanse Medellín als voortrekkers – helaas krijgen ze in België/Vlaanderen nog altijd geen navolging. Ook Wuhan maakte werk van het vervangen van zijn stinkende en lawaaiige dieselbussen door geluidsarme en schone elektrische bussen als *mass transit* modus.

De simpele conclusie is dat geen enkele stad of geen enkel land het monopolie heeft op vernieuwing en verandering. Alle steden en landen kunnen en moeten van elkaar leren om de planeet leefbaar te houden – met de straat als ultieme microkosmos van de ‘homo urbanus’.