

# The PATH

In Canada stootte Maarten Van Acker op een ondergrondse stad, vlak onder het centrum van Toronto. Wat in 1900 ooit begon als de wilde inval van één grootwarenhuis, dat zijn klanten ook onder zijn gebouw leidde, evolueerde naar een duizelingwekkend kluwen van shoppingmalls, vervoersnetwerken, publieke ruimten en voorzieningen dat vandaag de bovengrondse stadsontwikkeling van Toronto mee bepaalt. De groei van The PATH is van dien aard dat de overheid zich gedwongen zag de ruimtelijke planning van dit stadsonderdeel gedeeltelijk naar zich toe te trekken. Een verhaal-met-een-moraal, waarin een mogelijk ‘morgen’ al ‘vandaag’ is geworden. (KR)

# Toronto

## Een lichtend pad in de duisternis van ondergrondse stadsontwikkeling?

MAARTEN VAN ACKER EN JOLEIN BERGERS [ ONDERZOEKSGROEP VOOR STADSONTWIKKELING, UANTWERPEN ]

### Monsters en blinde vlekken

De anatomie van een stad laat zich maar moeilijk lezen bovengronds. De moderne stedenbouw begint bij de ingewanden van de stad. Toen baron Haussmann brede boulevards traceerde dwars door de Parijse volkswijken, was de dimensionering ervan sterk afhankelijk van de nieuwe ondergrondse rioleringsbuizen. Later zouden ook de trein en de metro het ondergrondse labyrint doorvlechten en de inrichting van de bovengrondse Lichtstad grondig herschikken. Volgens de Griekse stedenbouwkundige Constantinos Doxiadis behoorde de begane grond toe aan de mens, en de ondergrond aan het gemotoriseerd wegverkeer. ‘Als ik niet langer meer bloemen kan ruiken en enkel nog de uitlaatgassen van auto’s kan inademen, wat blijft er dan nog over van me? Ik weet het niet zeker – misschien een monster.’

En toch zou dat monster in verschillende Noord-Amerikaanse en oosterse wereldsteden meer en meer zijn toevlucht moeten nemen tot de ondergrond. In de naoorlogse uitrol van nieuwe *Central Business Districts*, werden op het maaiveld autolanen ingetekend en dook de voetgangerswereld onder de grond, ver weg van het krioelende wegverkeer. In de blinde vlek van de planner ontrolden zich ondergronds hectaren publieke ruimte. De schaduwversie van de klassieke pleinen en lanen vertaalde zich in een ondergrondse collage van metrotoegangen, parkeergarages, hotellobby’s en shoppingmalls. Deze ondergrondse verstedelijking biedt de voetganger een comfortabel klimaat tijdens de koude, natte winters en de hete, vochtige zomers. Ze biedt beschutting tegen weer en wind, en paradoxaal genoeg jagen ook de smog-waarschuwingen meer en meer stadsgebruikers ondergronds. Behalve de verkeerscongestie deden ook de stijgende grondprijzen en de schaarste aan ontwikkelbare oppervlaktes heel wat ontwikkelaars in de ondergrond een nieuw vastgoed-eldorado ontdekken. Bovenop het commerciële ontwikkelingspotentieel biedt de isolerende ondergrond hen ook nog een lager energieverbruik.

### The PATH

Volgens het Guinness Book of World Records vinden we in Toronto (CA) het grootste ondergrondse voetgangersnetwerk van Noord-Amerika: The PATH. Met zijn 30 kilometer lengte rijgt het klimaat-gecontroleerde voetgangersnetwerk bijna 1.200 winkels aan een.

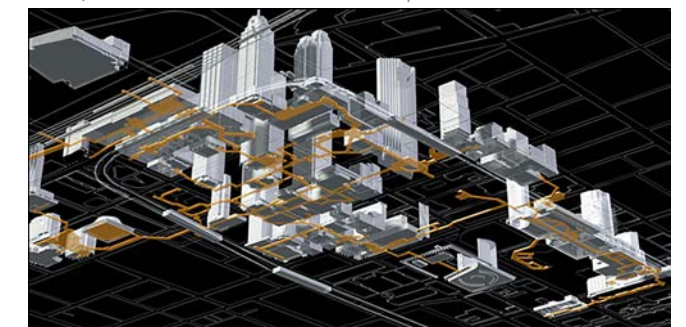
Tunnels loodsen dagelijks meer dan 165.000 treinreizigers van het Union Station naar meer dan 50 kantoortorens, zes hotels, twee grote winkelketens, meer dan 20 parkeergarages, drie scholen, het stadhuis, vijf appartementsgebouwen en zes cultuurtempels. Via een van de 125 toegangen reppen dagelijks meer dan 360.000 passanten zich naar de metro. In deze ondergrondse stad werken maar liefst 2.500 mensen; bovengronds nog eens ruim 103.000. En dat allemaal op een oppervlakte die niet veel groter is dan die van Flanders Expo Gent of Wijnegem Shopping Center.

Door zijn schaalgrootte kent The PATH maar weinig equivalenten in Noord-Amerika. Hoewel, ook in Montreal en Chicago vind je netwerken van ondergrondse semipublieke ruimte, en ook de *skyways* in Calgary en Halifax of de *multi-level pathways* in Cleveland en Edmonton zijn gesegregeerde klimaat-gecontroleerde voetgangerssystemen. Het dichtst in de buurt komt Houston, met een tunnelnetwerk van meer dan 50 gebouwen en parkeergarages onder het stadscentrum.

### Genese van een schaduwstad

Het was het grootwarenhuis Eaton dat in 1900 begon met de aanleg van de eerste meters van dit ondergrondse doolhof. Minder dan 20 jaar later zouden hun klanten vanuit de hoofdwinkel via vijf verschillende tunnels ook de andere filialen met koopjes en showrooms kunnen bezoeken. Tegelijkertijd bouwde aan de andere kant van het stadscentrum het Royal York Hotel een ondergrondse verbinding met het nieuwe Union Station, Canada’s grootste treinstation, om de reizigers rechtstreeks en comfortabel tot in de hotellobby te loodsen. Deze tunnelstelsels, het ene in het

Toronto Underground.  
Photo, Univ. of Toronto Center for Landscape Research.







Aanleg van de eerste tunnels bij Eaton Center



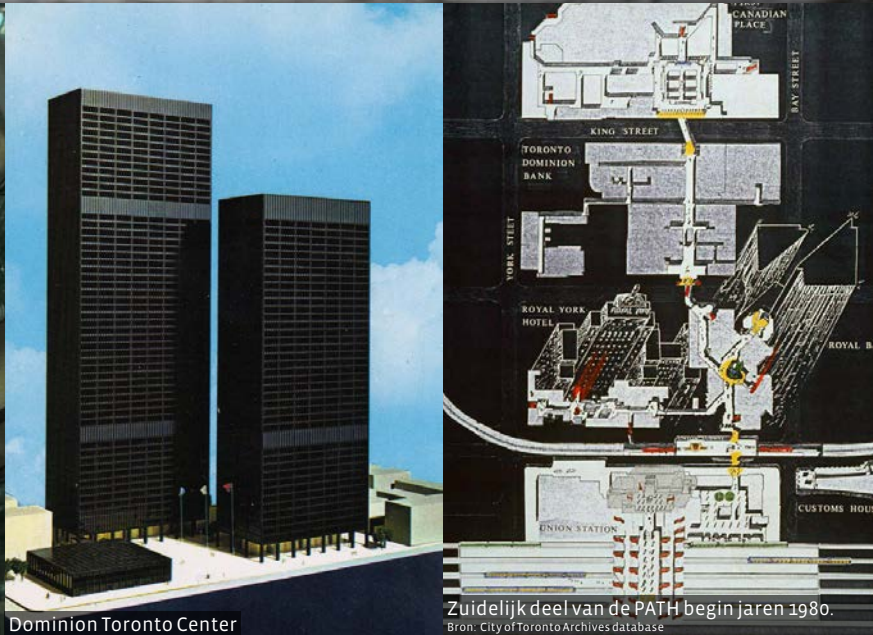
De shoppingmall van het Eaton Centre. Bron: Design guidelines PATH



The Royal York Hotel. Bron: MVA



De kristallen kathedraal van commercie van Calatrava. Bron: MVA



Dominion Toronto Center

Zuidelijk deel van de PATH begin jaren 1980. Bron: City of Toronto Archives database

noorden, het andere in het zuiden, bestaan vandaag nog steeds en vormen de twee uiteinden van het PATH-netwerk.

Na de Tweede Wereldoorlog zou de aanleg van Canada's eerste metrolijnen de ondergrond van Toronto verrijken met nieuwe stations en ondergrondse verbindingen. Maar de grote uitrol van The PATH zou gebeuren in de jaren 1960. Grote bank- en kantoorgebouwen namen de vorm aan van reusachtige, zogenaamde *superblocks*. De sloop van verschillende historische bouwblokken en het afsluiten van straatjes dat hiermee gepaard ging stuitte op hevig verzet. Tevergeefs, want op de verzamelde loten verrezen spoedig kantooortorens van glas, staal en beton, vaak meer dan 50 verdiepingen hoog. Op het gelijkvloers legde men de obligate winderige plaza aan, waar in de winter soms touwen moeten worden gespannen waaraan de bezoekers zich kunnen vastklampen om niet omver geblazen te worden door de turbulentie tussen de torens. De eerste *superblocks* voorzagen ondergronds cafés en restaurants, kledingzaken, kopieerwinkels... als extra faciliteiten voor de toekomstige kantoorhuurders. Ook de goede aansluiting op het metronet vormde een extra verkooptroef. Maar de onder-

grondse ontwikkelingen valoriseerden bovenal handig een van de mazen in de bouwcode. De ondergrondse vierkante meters werden immers niet meegerekend in de totale – begrensde – ontwikkelbare oppervlakte.

Op deze manier veranderde downtown Toronto beetje bij beetje in een monofunctionele kantoorwijk. De stad was er om te werken, de *suburbs* om te wonen. Deze ontwikkellogica kreeg ook bijval door het heersende modernistische planningsadagium van verkeersscheiding, dat mensen voor hun eigen veiligheid en comfort wilde scheiden van het gemotoriseerde verkeer. Begin jaren 1960 leed het centrum van Toronto sterk onder congestie. Door de bouwwoede verdrongen steeds meer voetgangers zich op de veel te smalle trottoirs, vlak naast het almaar drukkere, voorbijrazende verkeer. Geconfronteerd met de nijpende ruimtevraag zocht de toenmalige stadsplanner Matthew Lawson een uitweg in de ondergrond. Hij wilde het autoverkeer onder de grond stoppen om zo de voetgangers bovengronds meer ruimte te gunnen. De gigantische investeringen en de constructiehinder die daarmee gepaard zouden gaan stonden de haalbaarheid van zijn plannen evenwel in de weg.

## Commerciële ontginning van de ondergrond

Het Toronto-Dominion Centre besloot als eerste om een volledig ondergronds shoppingcenter te integreren onder zijn kantooortoren, en anticipeerde daarbij meteen ook op de mogelijkheid om later ondergronds uit te breiden. Maar omdat er steeds meer ondergrondse winkel- en lobbyruimtes bijkwamen, vonden de stadsplanners het noodzakelijk om in te grijpen. Om de bereikbaarheid voor iedereen te garanderen en een minimale kwaliteit te waarborgen, participeerde het planningsdepartement in de jaren 1960 zelfs voor de helft mee in de constructiekosten van bijkomende verbindingen tussen de *superblocks*. Hiermee stimuleerde de overheid zelf de incrementele groei van The PATH. In de jaren 1970 en 1980 was het hek van de dam, elke nieuwe kantooortoren wilde aangekoppeld worden op het ondergrondse netwerk.

Zelfs toen de stad eind jaren 1970 besloot om haar financiële bijdrage voor tunnelverbindingen te stoppen, kon dat de *ad hoc* ontginning van de ondergrond niet afremmen. The PATH vormde

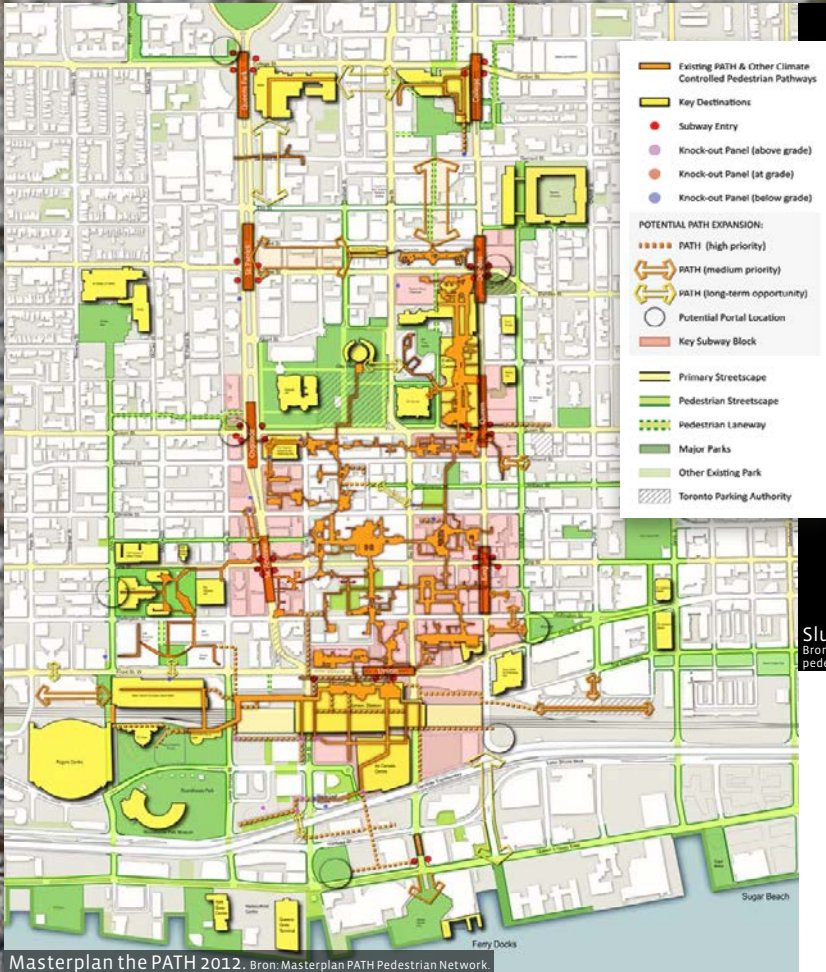
immers de ruggengraat van modern Toronto, en ontwikkelingen die zich wisten aan te sluiten op The PATH zagen dat ook rechtstreeks vertaald in een hogere huurprijs. In minder dan tien jaar verrezen 25 nieuwe torens: hotels, banken, kantoorgebouwen en cultuurtempels plakten elk een stukje bij aan het ondergrondse netwerk. Enkel de recessie van de jaren 1990 zou de bouw van nieuwe kantoorprojecten bevriezen.

Toronto is vandaag de snelst groeiende stad aan de Noord-Amerikaanse oostkust, onder meer dankzij een grote toestroom van migranten uit Azië. De regio investeert dan ook fors in het miljardenproject Metrolinx om via de uitrol van een lightrail- en metronetwerk de nieuwe inwoners op duurzame wijze naar het stadscentrum te lokken. Vandaag stimuleert de stad ook sterk de groei van het ondergrondse netwerk als antwoord op de toenemende verkeerscongestie. Het is de bedoeling om onder de meeste dense wijken van de stad het bereik van The PATH maar liefst te verdubbelen. In haar masterplan tekent de planningsadministratie in de toekomst 60 kilometer bijkomend netwerk uit.

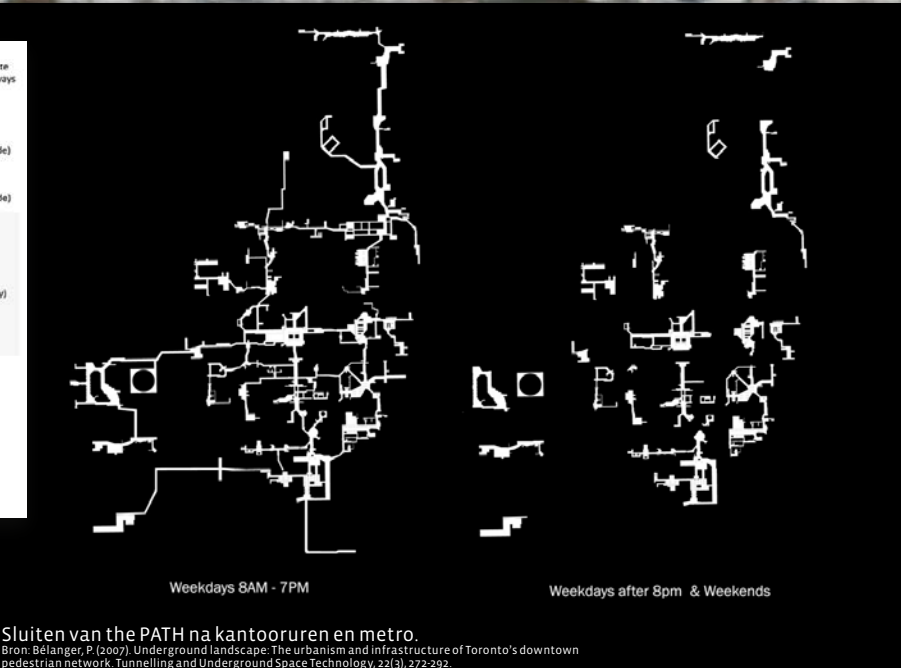
Het volledige netwerk wordt vandaag privaat gefinancierd, met uitzondering van verbindingen die onder publiek domein lopen. Elk segment van het voetgangersnetwerk is eigendom van, en wordt gecontroleerd en onderhouden door de eigenaar van het betreffende perceel. Ondanks deze kosten is een locatie binnen de mazen van The PATH nog steeds zeer gegeerd en werken ontwikkelaars graag samen om hun projecten aan elkaar te koppelen. Samen vormen ze een aantrekkelijk alternatief voor de suburbane shoppingmall. De stad moedigt uitbreidingen op het ondergrondse netwerk aan, en vraagt ontwikkelaars om die zodanig in te richten dat ze – desnoods op langere termijn – in het PATH netwerk kunnen worden ingepast door middel van verwijderbare tussenschotten.

**VANDAAG  
STIMULEERT DE STAD  
DE GROEI VAN HET  
ONDERGRONDSE  
NETWERK ALS  
ANTWOORD OP  
DE TOENEMENDE  
VERKEERSCONGESTIE.**





Masterplan the PATH 2012. Bron: Masterplan PATH Pedestrian Network



Sluiten van the PATH na kantooruren en metro.  
Bron: Belanger, P. (2007). Underground landscape: The urbanism and infrastructure of Toronto's downtown pedestrian network. Tunnelling and Underground Space Technology, 22(3), 272-292.



Huisstijl en signalisatie van the PATH  
© Bay Adelaide



Desolate publieke ruimte op maaiveld. Bron: MVA



Desolate gangen na de kantooruren. Bron: MVA



Het netwerk reikt vandaag veel verder dan het financiële district en trekt zo ook een steeds breder publiek aan. De structuur neemt ook steeds meer hybride configuraties aan: nieuwe verbindingen naar stedelijke voorzieningen (Metro Toronto Convention Centre, Metro Hall, Canadian Broadcasting Centre) en toeristische bestemmingen (CN Tower, Rogers Centre) resulteren in een verschillend patroon dat bestaat uit een combinatie van ondergrondse en bovengrondse passages, die samen een multi-level circuit vormen doorheen het Central Business District. Recent voegde de Spaanse architect Santiago Calatrava in zijn eigengereide stijl van parabolische vormen aan The PATH nog de Allen Lambert Galleria toe, ook wel ‘de kristallen kathedraal van de commercie’ genoemd.

## Publieke drainage

Wie vandaag in downtown Toronto rondloopt, krijgt vaak een desolate indruk. Het straatleven is er niet te vergelijken met dat in andere zakenwijken, zoals die van New York of Parijs. The PATH wordt immers niet alleen gebruikt om te schuilen bij slecht weer, ook bij een stralend zonnetje vind je de duizenden werknemers tijdens de lunch in de ondergrondse, airconditioned ruimten. Al in de jaren 1970, in het kielzog van Jane Jacobs, uitten verschillende ruimtelijk planners kritiek op de leegloop van de straten en pleitten ze ervoor om de winkels opnieuw op het maaiveld te organiseren in plaats van in shoppingmalls (zowel bovengronds als ondergronds). Hoewel The PATH toen nog maar half zo groot

was als vandaag, merkte de stadsontwerper Carpenter in 1977 op hoe het leven zich van de straten en pleinen verplaatste naar de ondergrond: ‘Wat bedacht werd als een comfortabel systeem tegen de koude, natte en winderige winters, is een systeem van gewoonte geworden.’ Het succes van The PATH, met zijn vele voorzieningen, wandelbare afstanden en rechtstreekse aansluitingen op het openbaar vervoer, dreigt dan ook ten koste te gaan van de levendigheid van het bovengrondse publieke domein.

Elk segment van The PATH wordt beheerd en gecontroleerd door de eigenaar van de bovengrondse verdiepingen. In totaal beslaat het ondergrondse netwerk dus een lappendeken van 35 verschillende coöperaties, die er elk hun eigen beheer en veiligheidsbeleid op na houden. In de week is het er koppenlopen, zeker tijdens de ochtend- en avondspits en de lunchuren. Maar ’s avonds en in de weekends geven de gangen van The PATH vaak een onaangenaam verlaten gevoel. Wanneer de kantoorclerk thuis zit en de laatste metro stopt, valt het netwerk dus uiteen en zijn nog maar een aantal ondergrondse eilanden actief en bereikbaar.

## (On)leesbaar

Als toerist leg je je er maar beter bij neer. De spontane aangroei van het netwerk in stukjes en beetjes resulteerde in een ondergronds gangennetwerk waarin je je maar moeilijk kan oriënteren. Hoewel de grote assen van het netwerk noord-zuid en oost-west lopen, parallel met de bovengrondse straten, werkt de collage van gangen en plaza’s voor de bezoeker vaak desoriënterend. Met zijn 125 verschillende ingangen is The PATH goed bereikbaar, als je die ingangen tenminste kunt vinden. De signalisatie blijft een

probleem. Vrijwillig verdwalen door het kilometerlange stelsel van corridors, winkelgalerijen en hotellobby’s heeft anderzijds ook wel iets spannends, waarbij achter elk nieuw ondergronds kruispunt een nieuwe ruimte volgt met een andere stijl, lichtintensiteit en bezoekers.

Eind jaren 1980 besloot het stadsbestuur daarom de regie over The PATH in handen te nemen en de signalisatie ervan te coördineren. Een nieuw logo en een integrale huisstijl moesten zorgen voor een grotere algemene leesbaarheid. Natuurlijk school achter deze operatie ook een duidelijke brandingstrategie, die meer bezoekers en uiteindelijk ook meer bedrijven moest aantrekken. Ondanks de consequente inspanning lijken de bordjes en richtingaanwijzers van The PATH soms alleen maar bij te dragen tot de hyperaccumulatie van media, symbolen, materialiteit en displays en kan de huisstijl maar moeilijk concurreren met die van de 1.200 verschillende uitbaters. Om die reden liet de stad enkele jaren geleden een handboek opmaken met ontwerprichtlijnen om de kwaliteit, het functioneren, de veiligheid en het algemene uitzicht van The PATH te bevorderen. Deze richtlijnen beschrijven helder de correcte inrichting van de voetgangersverbindingen, de minimale toegankelijkheid, de signalisatie, de uitstraling van de winkels, maar ook in detail de mogelijke materiaalkeuze, de verlichting en de meest efficiënte veiligheidsmaatregelen. Projecten voor verlengingen en nieuwe constructies, maar ook renovaties en verbeterings werken aan de bestaande voetgangersverbindingen moeten deze instructies volgen.

## Get down!

Waarom hebben ruimtelijk planners en stadsontwerpers in Vlaanderen nog steeds zo weinig aandacht voor de ondergrond? Het lijkt alsof we geacht worden onze ogen te sluiten telkens we de roltrap naar de metro afdalen, door spoorwegonderdoorgan-

BRONNEN | Belanger, P. (2007). Underground landscape: The urbanism and infrastructure of Toronto's downtown pedestrian network. Tunnelling and Underground Space Technology, 22(3), 272-292. | Jasinska, K. (2016) Underground as an integral part of the contemporary city. Functional, spatial and visual aspects. in: Technical Issues 1/2016 pp. 37-43 | Li, H. Q., Parriaux, A., Thalmann, P., & Li, X. Z. (2013). An integrated planning concept for the emerging underground urbanism: Deep City Method Part 1 concept, process and application. Tunnelling and Underground Space Technology, 38, 559-568. | Sewell, J. (1993). The shape of the city: Toronto struggles with modern planning. University of Toronto Press. | Urban Strategies (2012). Design Guidelines for PATH and Other Climate-Controlled Pedestrian Networks, Toronto | Urban Strategies (2012). PATH Pedestrian Network Master Plan, Toronto