

DANKWOORD MORO PERSOONLIJKHEIDSPRIJS 2016

GEORGES ALLAERT

Goedenavond allemaal,

Toen ik enkele maanden geleden met een onverhoeds telefoontje op de hoogte werd gebracht dat ik de prijs van de Stichting MoRo zou krijgen, was mijn eerste reactie er één van ongeloof.

Dit moest een grap zijn. Of een vergissing.

Had ik niet kort tevoren in het tijdschrift ‘De Verkeersspecialist’ de draak gestoken met de gewoonte om prijzen uit te delen? Letterlijk schreef ik:

“waar architecten, stedenbouwkundigen en planologen in de buurt zijn, is een Prijs nooit veraf. Geen vakgebied dat zichzelf zo consequent in de bloemetjes zet als dat van de ruimtemannetjes. Wij van de mobiliteitssector zouden er een voorbeeld aan kunnen nemen. Als wij al eens een prijs hebben, dan zetten we hem op iemands hoofd.”

Het moet wel zijn dat de jury van de Stichting MoRo deze column niet heeft gelezen.

Meteen zal ik ook maar bekennen dat ik stedenbouwkundigen al eens ‘stedenbouwknuddigen’ heb genoemd, al is het misschien een verzachtende omstandigheid dat ik over verkeerskundigen nog veel lelijker dingen heb gezegd.

In mijn boek ‘Weg van Mobiliteit’ besloot ik een kritisch stuk over de relatie tussen stedenbouwkundigen en mobiliteitsexperts met de spijtige vaststelling dat alles wat ze over elkaar zeggen helaas waar is.

Mijn stelling was dat stedenbouwkundigen of meer algemeen ruimtelijk planners enerzijds en mobiliteitsexperts anderzijds twee helften zijn van één Siamese tweeling en dus tot elkaar veroordeeld zijn.

Ik betoogde dat het al een reuzenstap vooruit zou zijn, mochten de twee partijen dit alvast beseffen.

Ruimtelijke planners zijn mobiliteitsplanners.

Mobiliteitsplanners zijn ruimtelijke planners.

Henry Ford, de man die van de auto een massaproduct maakte, is niet alleen de uitvinder van de file. Volgens architect Jan Tanghe is hij ook de meest invloedrijke stedenbouwkundige van de twintigste eeuw. Doordat met de auto letterlijk alles bereikbaar werd, konden bestemmingen overal worden ingeplant.

Omgekeerd had niemand méér invloed op onze mobiliteit dan stedenbouwkundige en architect Le Corbusier en zijn CIAM-beweging.

Dankzij het ideaal van functiescheiding van de CIAM-ezen hebben we vandaag voor heel veel verplaatsingen een auto nodig. En dus veel ruimte. En dus nog meer auto's. En dus –

We weten het intussen, deze als een vliegwiel functionerende vicieuze cirkel moet dringend worden doorbroken.

Het is vandaag 9 november en de organisatoren van deze avond hebben deze datum zonder twijfel met veel zorg uitgekozen.

9 november is immers onlosmakelijk verbonden met wat waarschijnlijk het grootste ruimtelijke ordenings-experiment uit de geschiedenis is geweest: de Berlijnse Muur.

U herinnert zich vast nog wel hoe de Duitsers met hun spreekwoordelijke 'Gründlichkeit' te werk gingen. Van de ene dag op de andere bouwden ze een Muur dwars doorheen hun hoofdstad Berlijn en 28 jaar later, ook van de ene dag op de andere, op 9 november 1989, braken ze hem weer af.

Wat bewezen moest worden, werd bewezen: er bestaat een innig verband tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit.

De bouw van de Muur bleek een geweldig kernversterkend effect te hebben voor West-Berlijn.

De afbraak van de Muur bleek dan weer een golf van mobiliteit te genereren die vandaag, weer bijna 28 jaar later, nog altijd niet tot stilstand is gekomen.

Volgens mij kunnen er uit dit experiment twee lessen worden getrokken.

De eerste is dat ruimtelijke planners zichzelf ONDERschatten.

De tweede is dat ruimtelijke planners zichzelf OVERschatten.

Ik verklaar mij nader.

Als ik zeg dat ruimtelijke planners zichzelf onderschatten, dan bedoel ik daarmee dat hun overtuiging dat ruimtelijke maatregelen pas op Lange Termijn effect sorteren compleet fout is.

Enkele voorbeelden om dit te illustreren.

Een stad die vandaag in haar Bouwcode opneemt dat de fietsenstalling in elk appartement dichterbij moet zitten dan de parkeergarage, die zal na de eerstvolgende werf al meer fietsverkeer hebben.

Tweede voorbeeld. Als de Vlaamse Regering vandaag zou verklaren dat een kernversterkend beleid “uiteraard” betekent dat shoppingcentra als Uplace geen vergunning meer kunnen krijgen, dan zou het effect daarvan morgen te voelen zijn in Mechelen, Leuven en Vilvoorde, want vandaag aarzelende middenstanders zullen dan weer voluit investeren.

U voelt het: ruimtelijke planning heeft onmiddellijk effect, zélf s zonder dat er ook maar iets is gebouwd of gerealiseerd.

Dat onmiddellijke effect hoeft overigens niet altijd goed uit te pakken.

Vraag het maar aan de verkeerskundigen die steevast op het einde van het traject worden opgetrommeld om de ontwerpfouten van de planners zoveel mogelijk te minimaliseren: de mooie, kaarsrechte straat krijgt dan noodgedwongen lelijke snelheidsremmers, de door de architect vergeten fietsenstallingen worden op de stoep gezet en het sobere ontwerp wordt vakkundig naar de vaantjes geholpen door een zenuwachtig leger van fluopaaltjes en oranje verbodsborden.

Het is dus, beste mensen, een fabel dat de effecten van ruimtelijke planning lang op zich laten wachten. Ruimtelijke planners onderschatten hun kunnen.

En alsof dat nog niet genoeg is, onderschatten ze ook hun kennis.

Anders valt niet te verklaren dat ze elke keer opnieuw onderzoeken wat ze eigenlijk al lang weten.

Dat zou nochtans anders kunnen. Stel u voor dat ze vanaf nu zelfrespect zouden opbrengen? Dat ze zouden weigeren zich nog langer dommer voor te doen dan ze zijn? Dat ze niet langer zouden willen fungeren als de technocratische excuusruzen van het beleid?

Op de zoveelste vraag op rij om de verwachte effecten van een geplande weidewinkel te onderzoeken zouden ze dan laconiek het volgende kunnen antwoorden: “Beste overheid, we kennen het antwoord en we gaan niet meer doen alsof we het niet kennen. We gaan dat dus niet opnieuw onderzoeken, want dat is zonde van het geld, van de tijd en van de moeite en het dient alleen om uw gebrek aan politieke moed te verbergen.

Weidewinkels zijn niet kernversterkend en zorgen voor meer autoverplaatsingen, dus zijn ze slecht voor de lokale economie, voor het klimaat, voor de gezondheid, voor het milieu, voor de verkeersveiligheid en voor onze energierekeningen in het buitenland.”

We leven in een tijd waarin alles ‘smart’ moet zijn, behalve blijkbaar de experts. Die moeten zich dommer voordoen dan ze zijn op straffe ervan beschuldigd te worden dat ze niet constructief of niet loyaal zijn.

Het brengt ons naadloos tot de tweede les, namelijk dat ruimtelijke planners, en eigenlijk ook verkeerskundigen, zichzelf OVERschatten.

Ze weten dat tal van projecten die op hun bord komen niet méér leefkwaliteit opleveren, maar juist minder.

In plaats van dat te zeggen, nemen ze het probleem aan en noemen het, positief ingesteld als ze zijn, een ‘uitdaging’. Want tegelijk geloven ze zo sterk in het eigen métier, dat ze geloven dat alles wat krom is door een goede ontwerper wel kan worden rechtgemaakt. Of minstens kan worden rechtgepraat. (wat alvast heeft geleid tot een heel nieuwe tak in de planologie: de blablanologie)

Op die manier wordt de zwakte van de overheid, van de projectontwikkelaars en van de bouwheren uiteindelijk die van de experts.

In plaats van te voorkomen en slechte ideeën meteen af te voeren, investeren we onze beste krachten dan in een ‘pleisterbeleid’ van compromissen en halfslachtige oplossingen die complex en duur zijn en niemand gelukkig stemmen.

We kunnen dan nog zo enthousiast zijn over nieuwe trends als ‘ontwerpend onderzoek’ (waardoor inderdaad tenminste verschillende alternatieven vorm krijgen en tegen elkaar afgewogen), het grondprobleem blijft hetzelfde: we blijven denken dat elke behoefte, weze het een economische, een sociale of een mobiliteitsbehoefte, noodzakelijkerwijze een ruimtelijke claim is die vertaald moet worden in feitelijk ruimtebeslag, zeg maar vierkante meters of zelfs hectaren bijkomende verharding.

Dat dit op termijn niet vol te houden is, heeft intussen ook het beleid begrepen. In mei pakte minister Schauvliege uit met het voornemen een ‘Betonstop’ in te voeren... Gerekend aan het gemiddelde van 6 voetbalvelden per dag, is de verklaring van de minister alweer zo’n 168 voetbalvelden geleden.

Als ze ervan overtuigd zijn dat die Betonstop er niet in 2050 maar vandaag al moet komen, waarom kondigen ruimtelijk ontwerpers en mobiliteitsexperts dan zelf geen onmiddellijke Betonstop af?

Kan de sector de Minister een gebrek aan politieke moed verwijten als ze zelf niet het lef en de creativiteit heeft de daad bij het woord te voegen?

Het zou trouwens alleen maar betekenen dat het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid ‘genormaliseerd’ worden, zoals de Nijmeegse professor Karel Martens het uitdrukt, want in geen ander domein ziet de overheid het als haar verantwoordelijkheid om te voldoen aan een ongebreidelde vraag.

Beleidsverantwoordelijken vinden het de normaalste zaak van de wereld dat budgettaire beperkingen het beleid bepalen, maar blijkbaar is het onmogelijk om hetzelfde te accepteren van ruimtelijke en ecologische beperkingen.

Maar dat is geen reden om bij de pakken te blijven zitten. Integendeel.

De ruimtelijke planners zouden zich moeten toeleggen op wat architecten Tim Vekemans en Dimitri Minten in hun ‘Pleidooi voor niet-bouwen’ “een cultuur van ruimteneutraal ontwerpen en bouwen” noemen.

Hun collega’s uit de mobiliteitssector zouden zich dan moeten bekwamen in het genereren van meer mobiliteit met minder ruimte en minder energie.

‘Less is more.’ Eigenlijk hoeven we het adagium van de Bauhausschool alleen maar te verbreden in zijn toepassing of gewoon op te houden met wat Geert Bekaert dik veertig jaar geleden al ‘huisjes morsen’ noemde.

Intussen hebben we met scha en schande geleerd dat ‘huisjes morsen’ leidt tot ‘auto’s morsen’ en dat op zijn beurt tot ‘wegen morsen’.

Het wordt tijd dat planologen, stedenbouwkundigen, architecten, wegenontwerpers en mobiliteitsexperts weer “proper op hun eigen worden” en stoppen met morsen: de ruimte is op, de lucht is op, de energie is op, de tijd is op.

In plaats van zich mateloos te ergeren aan elkaars flaters en tekortkomingen, zouden de disciplines ruimte en mobiliteit elkaar eindelijk kunnen versterken.

Met een vrijwillige Betonstop zouden we kunnen komen tot een Zachte Stedenbouw die haar vanzelfsprekende pendant vindt in Zachte Mobiliteit.

Want ruimteneutraal ontwerpen betekent natuurlijk dat het concept van ‘nabijheid’ ten volle wordt uitgeput. ‘Meer Activiteiten In de Centra’, afgekort MAIC, geheel toevallig het omgekeerde van CIAM, faciliteert te voet gaan, fietsen en het openbaar vervoer.

Mobiliteitsexperts hebben het in dit verband vaak over de ‘trage modi’, maar eigenlijk gaat het natuurlijk over snelle mobiliteit.

Jaren hebben we geprobeerd mobiliteit te winnen door de afstand tussen twee punten sneller af te leggen. Met als enige resultaat dat de afstand groter is geworden en dat de snelheid tendeert naar nul. Nu wordt het tijd om onder ogen te zien dat we aan mobiliteit én aan snelheid kunnen winnen door de afstand te verkorten.

Om het met de Amerikaanse planner Richard Register te zeggen: “De kortste afstand tussen twee punten is deze punten dichterbij elkaar brengen.”

In tijden die steeds gevoeliger zijn aan Zwarte Zwanen, onverwachte ontwikkelingen die niemand zag aankomen, hebben we misschien veel minder nood aan grote nieuwe ruimteplannen dan aan eenvoudige ‘shortcuts’, proxy’s en vuistregels. Een van cijfers achter de komma doortrokken MilieuEffectRapport of MobiliteitsEffectRapport, het resultaat van niets anders dan fysicanijd, kan vaak worden vervangen door een checklist met eenvoudige

vragen: levert het project voor z'n omgeving meer leefkwaliteit op of minder? Vergroot het de auto-afhankelijkheid of maakt het die kleiner? Maakt het de mobiliteitsketens langer of korter? Voor wie zijn de lasten en voor wie de lusten?

Behalve dat zo'n benadering minder tijd en geld kost, heeft ze ook het voordeel dat het debat niet langer wordt verstikt in technische tabellen en jargon, maar opnieuw begrijpbaar wordt voor iedereen die er belang bij heeft. Het zou toelaten om opnieuw gebruik te maken van ervaringsdeskundigheid – een bron waarvan zowel de sector mobiliteit als de sector ruimte zich de laatste decennia vrijwillig heeft afgesneden.

Bon.

Een vrijwillige Betonstop, een weigering om nog onderzoek te doen naar het bekende, een oproep voor Radicale Zachtheid en een democratisering van het debat over ruimte en mobiliteit... Wie denkt dat ik hier sta te pleiten voor **een** opstand van de experts, die heeft dat goed begrepen.

Mocht hieruit de indruk ontstaan dat ik hier ondankbaar sta te wezen: dat is allerminst de bedoeling.

Daarom wil ik graag besluiten met een woord van dank aan de Stichting MoRo in het algemeen en de jury in het bijzonder.

Niet in de eerste plaats omwille van de prijs zelf, wel omwille van het rijtje waaraan mijn naam nu wordt toegevoegd: Marcel Smets, Willy Miermans, Kris Peeters.

Ik kan alleen maar hopen dat de winnaar van volgend jaar zich even vereerd zal voelen als ik.

Kris Peeters

9 november 2016