DE STAD OP DE SCHOP

© Liesbeth Sluiter

Het Indiase beleid ten aanzien van sloppenwijken heet *slum redevelopment*, een veelzeggende naam. Sloppenwijken herontwikkelen, is dat niet gewoon een nederlaag? Volgens architect en stedenbouwkundige Ton Venhoeven bestaat er een alternatief. Hij schetst het perspectief van een duurzame stad, waar ook sloppenwijkbewoners uit de modder kunnen kruipen.

'Ik ben geen deskundige op het gebied van sloppenwijken,' zegt Ton Venhoeven, 'maar het huidige Indiase beleid is naar mijn idee niet goed. *Slum redevelopment* houdt in dat een projectontwikkelaar een deel van de grond in een sloppenwijk commercieel mag ontwikkelen, mits hij de handtekening van de bewoners verkrijgt en op het resterende terrein nieuwe en betere woningen voor hen bouwt. Aan het vrijspelen van grond in steden als Mumbai en Delhi hangen enorme belangen, iedere vierkante meter is goud waard. Die handtekeningen worden natuurlijk gekocht, en men verleidt de bewoners met een woning van 25 m^2 in plaats van de 15 m2 die ze nu hebben. Maar vaak bouwen ze schandalig dicht op elkaar. Een flatje van 6, 8 of 10 verdiepingen, drie meter verder weer een, enzovoort. Een legbatterij. Veel sloppenwijkbewoners verdienen hun geld op de begane grond, ze zijn afhankelijk van passanten; die flats maken dat onmogelijk. Ik denk dat je niet alleen moet praten over sloppenwijkherontwikkeling, maar over het opbouwen van duurzame steden, met een solide economie die niet volledig afhankelijk is van globalisering.'

Ton Venhoeven is oprichter van VenhoevenCS, een internationaal gerenommeerd bureau gespecialiseerd in duurzame architectuur, stedelijke ontwikkeling en infrastructuur. Van 2008-2012 was hij Rijksadviseur voor de Infrastructuur.

Delhi 2050

Zoals veel stedenbouwkundigen bekijkt Venhoeven het maatschappelijk gewoel graag vanuit vogelperspectief: in- en uitzoomend, voor- en achteruitkijkend. 'In mijn vak is in korte tijd veel veranderd,' zegt hij. 'De heersende opvattingen over stedenbouw zijn ontoereikend voor de nieuwe eeuw. De industriële wegwerpeconomie, nu nog wereldwijd dominant, leidt tot uitputting van grondstoffen en milieu. We moeten een ander type economie en een ander type stedenbouw ontwikkelen.'

« Je moet praten over duurzame steden, met een solide economie die niet volledig afhankelijk is van globalisering »

Een concreet voorbeeld voor een alternatief is Delhi 2050, een project dat in 2011 voortvloeide uit een samenwerking van Indiase en Nederlandse stadsontwerpers, waaronder VenhoevenCS.

Wat houdt Delhi 2050 in?

'2050 Is het jaar waarin de door de G8 voorgenomen halvering van de uitstoot van broeikasgassen moet zijn gerealiseerd. Het is internationaal een ijkpunt geworden voor allerlei doelstellingen, maar op de grond gebeurt nog weinig. Een aantal trends is verkeerd, en India is daarvan een voorbeeld: steeds meer CO_2-productie, groeiende sociaal-economische ongelijkheid. Wij denken dat Nederland een ondersteunende rol kan spelen in het ontwikkelen van alternatieven. Wij baseren onze plannen tegenwoordig op een breed gedragen langetermijnvisie, en op scenario's met samenhangende infrastructurele ingrepen. Ons deltamilieu heeft daartoe bijgedragen: 300 meter dijk is niet genoeg, in je eentje doe

© Meena Kadri

je niets. Boeren en monniken hebben polders, dijken, dijk- en vaarwegen ontwikkeld, iedereen droeg zijn steentje bij. De resultaten van die manier van plannen maken indruk in India, dus wil men graag met ons samenwerken.'

Wie is 'men'?

'Verschillende partijen, waaronder het *Ministry of Urban Development*, de *National Capital Regional Planning Board*, en de *Delhi Development Authority*, een soort Grondbedrijf. Voorlopige uitkomst is een Memorandum van Overeenstemming tussen het Indiase ministerie van Stedelijke Ontwikkeling en het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu. Een groep hoge ambtenaren gaat een gezamenlijk werkprogramma maken met aanzetten voor een maatschappelijk gedragen langetermijnvisie voor steden van 20, 30 miljoen mensen. Nederland is qua oppervlak en bevolkingsdichtheid te vergelijken met Delhi, Mumbai of Bangalore, daarom kan het een soort rolmodel zijn, zei de secretaris-generaal van het ministerie van Stedelijke Ontwikkeling.'

Worden sloppenwijkbewoners ook geraadpleegd?

'Participatie is onderdeel van het maken van een breed gedragen langetermijnvisie, maar eerlijk gezegd: in het geval van India en de sloppenbewoners wordt dat nog een uitdaging. Daarnaast is een goede *top-down*aanpak ook van groot belang. Veel partijen hebben alle kaarten gezet op een *bottom-up*benadering. Dat gaat traag, ik word daar ongeduldig van. En er zit een aanname in dat de overheid alleen verandert als het volk haar daartoe dwingt. Mijn aanname is dat de overheid wil veranderen, maar onhandig is in het gebruikmaken van de mogelijkheden. Richting geven aan overheidsacties, dat zie ik als mijn taak, en als het goed is, ontmoet die *top-down*benadering ergens de *bottom-up*aanpak. We leven in een tijd die schreeuwt om een rationele benadering, zoals van een ingenieur. Niet de ingenieur van de Deltawerken, maar de ontwerper van nieuwe typen steden, waar goed bestuur bij hoort en een robuuste stedelijke economie, waar een goed opgeleide bevolking de apparatuur en processen kan sturen en onderhouden.'

Hoe plant India nu?

'Ze werken met vijfjarenplannen en de master planning kijkt twintig jaar vooruit. Die tijdshorizon geeft geen greep op de verdere toekomst, je reageert dan alleen op trends. Meer auto's, dus bredere wegen. Een sloppenwijk in een park krijgt geen wc's omdat dat de situatie zou legaliseren. Twintig jaar is te kort om fundamentele problemen op te lossen. Een kolencentrale staat er voor vijftig jaar.'

Circulaire economie

Hoe ziet een duurzaam Delhi in 2050 eruit?

'Je kunt reële doelen stellen: in 2050 is er een grote middenklasse en heeft iedereen een behoorlijke minimum levenskwaliteit; er is voldoende drinkwater ondanks klimaatverandering. Alle plekken in de stad zijn veilig en goed bereikbaar dankzij duurzame mobiliteit. Dat wil zeggen dat de stad aantrekkelijk is voor voetgangers en fietsers, dat er goed openbaar vervoer is en dat het veilig is op straat. Energieopwekking gebeurt dichtbij en is duurzaam. Bij het realiseren van de doelstellingen is techniek niet het probleem. Financiën ook niet, India is rijk genoeg en ieder goed plan bevat een *business case*, waarin je aannemelijk maakt dat de investering zich terugbetaalt. Maar hoe voorkom je dat een goed plan gesaboteerd wordt door corruptie? Of dat infrastructuur slecht wordt onderhouden door een gebrekkig opgeleide bevolking? Die problemen hebben natuurlijk alles te maken met de schrijnende inkomensongelijkheid. Daarin kan een circulaire stedelijke economie veel betekenen, en daarvoor moet je de randvoorwaarden scheppen.'

Circulaire economie?

In een circulaire economie doe je alles dichtbij wat dichtbij kan. Dus niet voor ons biggenvoer het Amazone regenwoud kaalkappen, de biggen verkopen aan Rusland, waar je vervolgens olie haalt. Het betekent ook dat je grondstoffen van producten hergebruikt. Eerst repareren, dan de tweedehandsmarkt, dan terugwinnen van grondstoffen. Dat kan ongelimiteerd en goedkoop via internet. Ook afvalstromen kun je hergebruiken. Ik denk dat het voor Delhi gezond zou zijn om voor 80 procent zelfvoorzienend te worden. Dan ontstaan er miljoenen banen, zonder dat het tot uitputting leidt.'

Veel sloppenwijkbewoners doen al volop aan afvalrecycling.

'Daar wordt veel te romantisch over gedaan. Veel mensen noemen de afvalverwerking van Mumbai als model voor de duurzame samenleving maar daar geloof ik niet in, die bestaat bij de gratie van doodarme mensen. In het 2050-model is de stad een plek waar interne processen goed geregeld zijn.'

Een stad voor alle bewoners?

'Een stad als een goed werkend metabolisme. Het water dat valt wordt opgevangen en maximaal gebruikt, ook voor voedselproductie. CO_2 wordt gerecycled in kassen. Een stad waar alles en iedereen van elkaar leeft en die niet afhankelijk is van één kunstje dat toevallig op de wereldmarkt veel geld oplevert. Het geld dat in Bangalore wordt verdiend met helpdesks blijft maar voor een deel in India, als salarissen voor de middenklasse, de rest wordt afgeroomd door multinationals en aandeelhouders. Indiase steden moeten meer diverse economische activiteiten ontwikkelen, waardoor ze een robuust economisch profiel krijgen.'

Evenwichtsbalk

Wat zijn de randvoorwaarden voor zo'n circulaire economie?

'Alles. Infrastructuur, onderwijs, goed bestuur. Dat is de integrale benadering. Neem water. Een goede waterhuishouding is een voorwaarde voor voedselproductie. In Delhi kampt men in de droge tijd met grote watertekorten. Als er al water uit de kraan komt, is het van slechte kwaliteit, en veel gaat verloren door lekkage. Men voert water aan met tankwagens en mensen slaan zelf pompen, boeren voor de irrigatie van de uiterst dorstige katoen, rijken voor zwembaden. Daardoor daalt het grondwater alarmerend. Nu blijkt dat er tijdens de moesson voldoende water valt voor het hele jaar, maar die massa wordt direct afgevoerd via betonnen kanalen die tegelijk dienen als open riool. Je kunt in plaats daarvan het moessonwater opvangen en infiltreren in het grondwater. Dat betekent dat je parken en vijvers ontwikkelt en vergroening toepast bij parkeerterreinen, daken van gebouwen, alles wat nu verhard is. Daarmee daalt 's zomers ook de temperatuur in de stad met zo'n 7 graden. Je kunt daarnaast rioolwater zuiveren en in de grond pompen. Zo schep je een grondwatervoorraad waar 30 miljoen mensen het hele jaar mee vooruit kunnen. De uren die men nu in de rij staat voor de tankauto, kunnen dan productief worden.'

Maken zulke ideeën kans in een samenleving die hard de andere kant op lijkt te rennen?

'Ik merk regelmatig dat de Indiase bevolking de corruptie zat is en dat de bewustwording over de milieuproblemen groeit. Onlangs heeft de Congrespartij zich uitgesproken voor *transit oriented development*. Dat houdt in dat je de grote steden laat draaien op openbaar vervoer, met railknooppunten als plekken voor economische ontwikkeling. Het betekent ook ruim baan voor voetgangers en fietsers. Zo ontstaan er plekken in de stad waar mensen geld kunnen verdienen als groenteverkoper, bouwvakker of schoonmaker. Het ministerie van Stedelijke Ontwikkeling en de *National Capital Regional Planning Board* hebben *transit oriented development* omarmd. Het inzicht ontwaakt dat steeds meer auto's en *gated communities* geen leefbare samenleving opleveren. Ook in de media zien we hiervoor veel belangstelling.'

Zijn er al proefprojecten gaande?

'Nog niet. Vanwege de verkiezingen en politieke sores in India verloopt alles traag. In China, waar we nu ook met het 2050-model werken, hebben we in kortere tijd meer bereikt. Maar het voordeel van de verre horizon is dat die partijbelangen overstijgt. Lukt het een ministerie vandaag niet een project in gang te zetten, dan pakt een andere initiatiefnemer het op. Het is als lopen over een evenwichtsbalk: altijd naar het einde kijken, als je naar je tenen kijkt val je eraf.'

Liesbeth Sluiter

« Twintig jaar is te kort om fundamentele problemen op te lossen »