

Opinieartikelen voor Postbus BK kunt u sturen naar [info@blauwekamer.nl](mailto:info@blauwekamer.nl). Teksten zijn niet langer dan 700 woorden. De redactie behoudt zich het recht voor bijdragen in te korten en te redigeren.

Volgens **Han van de Wetering** is de stedenbouw een van de weinige lichtpuntjes in het moeizame veranderingsproces in Oekraïne. Er is behoefte aan mooie, ambitieuze, maar vooral ook pragmatische projecten die wortelen in de lokale structuur. De centrale aansturing van de stadsontwikkeling moet dan wel aan banden worden gelegd.

## Oekraïne / Stedenbouw als drijvende kracht achter modernise- ring

Ruimtelijke planning is in Oekraïne centralistisch georganiseerd. De meeste stadsontwikkelingsplannen worden door een planningsinstituut in Kiev gemaakt. Veel van deze concepten sluiten slecht aan bij de lokale context. Bevolkingsgroei of verkeerscapaciteit staan centraal. Identiteiten, kwaliteiten, maar ook lokale politieke structuren en mogelijkheden (financieel, economisch) spelen nauwelijks een rol.

Een van de eerste Oekraïense steden die het heft in eigen handen nam was de stad Vinnitsa, met 370.000 inwoners de twaalfde stad van het land. Vinnitsa stond al langer bekend om zijn progressieve en transparante politiek en is een van de weinige steden met een noemenswaardige demografische en economische groei. Veel van de huidige regeringsleden – die aantraden na het verjagen van oud-president Janoekovitsj in 2013 – komen uit Vinnitsa, zoals president Poroschenko (wiens levensmiddelconcern in Vinnitsa staat) en minister-president en minister voor regionale ontwikkeling Wolodomyr Hrojsman, de voormalig burgemeester van Vinnitsa.

Aanleiding voor het maken van een eigen stadontwikkelingsstrategie was het plan uit Kiev. Hierin werden

enorme Vinex-achtige stadsuitbreidingen voorgesteld, die door de verwachte verkeersstoename echter enorm kostbaar waren. Er waren vijf nieuwe stadsbruggen over de rivier Boeg nodig, twee bruggen over de spoorlijn naar Kiev en drie nieuwe rondwegen. Bij grote binnenstedelijke kruisingen werden fly-overs voorgesteld, voetgangers werden door tunnels geleid. Deze ontwikkeling was niet alleen onbetaalbaar, maar druiste ook in tegen de lokale visie voor de stad die een attractieve, duurzame stad naar West-Europees voorbeeld voorstond. Toenmalig burgemeester Hrojsman huurde – met financiële steun van het Zwitserse staatssecretariaat voor Economische Samenwerking (SECO) – internationale specialisten in. Zij ontwierpen samen met de lokale stedenbouwkundige dienst en met lokale organisaties een integrale stadsontwikkelingsstrategie.

In hun concept worden historische structuren, die van grote betekenis zijn voor de lokale identiteit, opgenomen in de nieuwe stadsstructuur. Landschappelijke elementen zoals de oevers van de rivier Boeg en zijn vele zijriviertjes, tot nu toe als restgebieden beschouwd, worden toegankelijker gemaakt en dragen bij aan de leefbaarheid van de aangrenzende buurten. De ontwerpers streven ook naar behoud van de grote diversiteit aan wijkstructuren, die door het landschap is ontstaan en die zorgt voor een veelzijdige stadsgemeenschap. De groene wijken in de heuvels blijven behouden, het stedelijk karakter van de wijken in de vlakke gebieden wordt versterkt.

De strategie laat ook zien dat één eenvoudig project een demografische en economische groei kan aanjagen en tegelijkertijd verkeersproblemen oplossen. Het idee is de transformatie van het radiale hoofdwegennet tot 'ste-

delijk corso'. De belangrijkste wijkontsluiting in het westen van de stad wordt via het centrum en het station met een bestaande hoofdweg in het noordoosten van de stad verbonden tot doorgaande stadsruimte. De stadsontwikkeling is een integraal onderdeel van dit corso. In het westelijk deel gaat het vooral om verdichting en opwaardering van de bestaande stadsstructuur, in het noordoosten zijn nieuwe uitbreidingen mogelijk in een compact bundeling met het corso.

Het corso volgt voor een groot deel een bestaande tramlijn. Alleen in het uiterste noordoosten is op lange termijn een verlenging nodig. In het centrum wordt het tramnetwerk met een bypass uitgebreid zodat de capaciteit van het tramsysteem verdubbeld kan worden en het systeem minder gevoelig is voor storingen. Met de integrale stadsontwikkelingsstrategie wordt het bestaande wegennet veel beter benut. Er is geen enkele nieuwe brug, viaduct of hoofdweg nodig.

De duurzame en betaalbare ontwikkelingsstrategie van Vinnitsa en de combinatie met eenvoudige, pragmatische oplossingen deden als snel de ronde in de Oekraïne, onder andere omdat de burgemeester inmiddels minister-president is. Hij ziet het concept als voorbeeld om de regionale economische dynamiek met beperkte overheidsuitgaven te versterken en zodoende het land uit het slop te halen. Met het coöperatieve karakter van het project zijn bovendien lokale instanties en belanghebbenden betrokken bij de ontwikkeling van hun stad. Het is een aanpak waarvan valt te hopen dat het een voorbeeld wordt voor andere veranderingsprocessen in Oekraïne.

Han van de Wetering is partner bij Van de Wetering Atelier für Städtebau in Zürich (Zwitserland)

