

Julie Mabilde

Van Leefstraten naar Leefbuurten



1
Leefbuurten zijn levendige, klimaatbuuste en autoluwe buurten waar het aangenaam wandelen, fietsen en wonen is. De inrichting van het publieke domein in Leefbuurten draagt mee bij aan de evolutie naar veilige, gezonde, sociale en duurzame gemeenten door de loutere verkeersfunctie te overstijgen en meer ruimte te bieden aan de vele ruimtevragen waarmee onze straten geconfronteerd worden. Leefbuurten zijn aangename verblijfsplekken op maat van jong en oud. De inrichting ervan geeft ruimte aan ontmoeting en activiteit, aan natuur en groen, aan water en bomen die de zomerse hitte en droogte kunnen temperen, aan gezondere lucht en aan stillere plekken. Fietsen en wandelen zijn er vanzelfsprekend. De auto is er niet dominant aanwezig.

In het kleine en dicht bebouwde Vlaanderen leggen uitdagingen op het vlak van mobiliteit, klimaat en kwaliteitsvol wonen een claim op dezelfde, beperkt beschikbare ruimte. Met het verkennend onderzoek naar Leefbuurten gingen we na hoe we die uitdagingen op een geïntegreerde manier kunnen aanpakken.

Het onderzoeksproject *Leefbuurten* is een initiatief van het Team Vlaams Bouwmeester en Fietsberaad Vlaanderen. Het is een voorbereiding om in de toekomst via een oproep aan lokale besturen concrete pilootprojecten te ondersteunen. Met het onderzoeksproject wilden we nagaan hoe we onze buurten leefbaar en toekomstbestendig kunnen maken door een nieuwe aanpak van het openbaar domein. In de publieke ruimte liggen belangrijke opgaven, zoals het organiseren van een duurzame mobiliteit en het terugdringen van de overmaatse verharding. Daarnaast is de kwaliteitsvolle inrichting van het openbaar domein een voorwaarde voor verdichting. Hoe dichter bebouwd de woonomgeving, of

hoe stedelijker de context, des te belangrijker wordt de publieke ruimte om het samenleven op een aangename en duurzame manier te organiseren.

In een reeks workshops en aan de hand van concrete cases aangebracht door lokale besturen gingen we na of we een theoretisch kader en ontwerpprincipes kunnen aanreiken waarmee gemeenten aan de slag kunnen gaan. We werden hierbij ondersteund door een onderzoeksteam met Artgineering en Cosmopolis. In onze definitie van Leefbuurten¹ zijn drie aspecten belangrijk: een aantrekkelijke en levendige woonomgeving, een autoluwe wijk en een klimaatadaptieve inrichting van onze ruimte.

De buurt, terug van (nooit echt) weggeweest

We zijn hypermobiel en hypergeconnecteerd. Met de opmars van eerst de auto en nadien het internet kunnen we ook overal wonen en werken. Dat wil nochtans niet zeggen dat de buurt aan betekenis heeft ingeboet. Integendeel, zelfs al is de bewegingsradius voor

activiteiten buitenshuis – cultuur, school, of werk – steeds groter geworden, de alle-daagse woonomgeving en de ankerpunten in de eigen buurt blijven essentieel. Zeker voor gezinnen met kinderen, maar ook voor het groeiende aantal wandelaars en fietsers, die zich trager verplaatsen en daardoor meer interactie hebben met hun directe omge-ving. Daarom is het belangrijk in te zetten op buurten met een grote leefkwaliteit.

Reeds in de jaren zestig benadrukten onderzoekers het belang van kwaliteits-volle buurten. Jane Jacobs, wier invloed tot vandaag voelbaar is, wierp zich op als de grote pleitbezorger van buurt en gemeen-schap. Ze vocht voor het behoud van stede-lijke buurten met veel sociale interactie, voor buurten met een mix van functies en een hoge densiteit en diversiteit aan gebouwen en mensen. Donald Appleyard bestudeerde de psychologische effecten van verkeer en het ontwerp van buurten en toonde aan dat straten met minder autodruk leiden tot meer sociale interactie en het gebruik van de straat als verblijfsruimte. Een recenter voorbeeld is het populaire discours van Jan Gehl, die pleit voor autoluwe en fietsvriendelijke steden ‘op mensenmaat’ en voor straten met leven-dige plinten waarin het ritme van gebouwen afgestemd is op de bewegingssnelheid van voetgangers en fietsers.

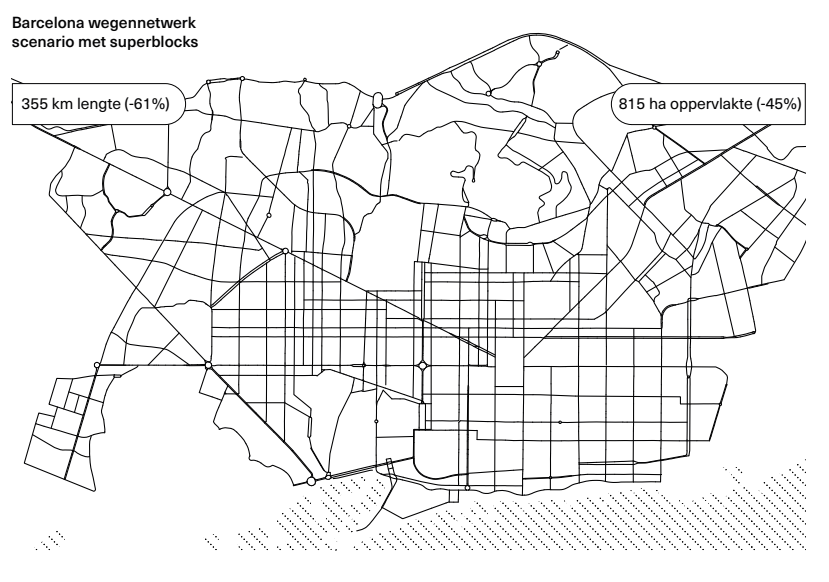
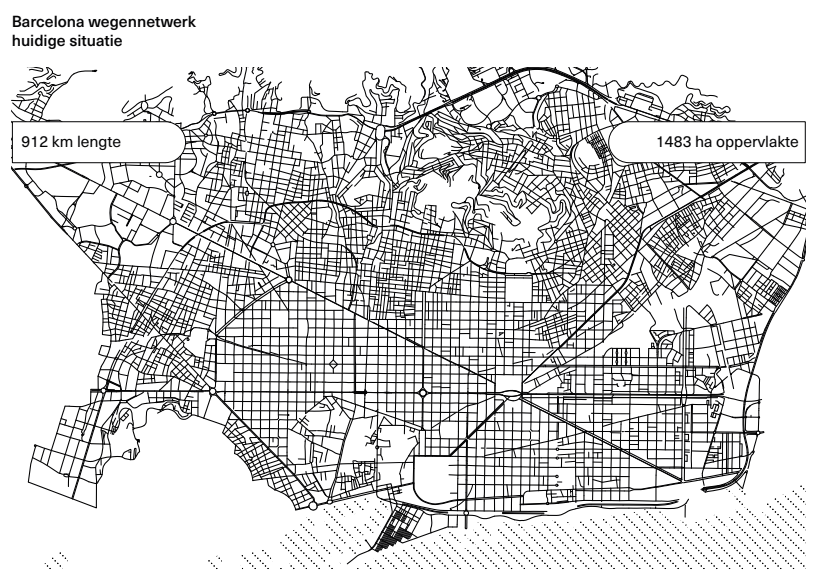
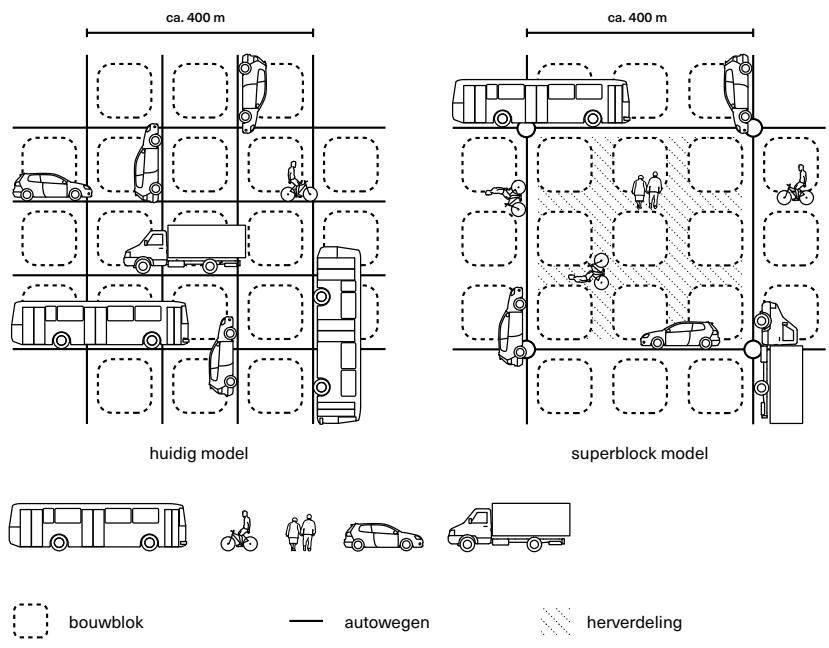
Dichter bij huis experimenteerde de Stad Gent met *Leefstraten*, en Antwerpen met *Tuinstraten*. In beide gevallen werd de straat heringericht in cocreatie met de bewoners. In Gent gebeurde dat tijdelijk, gedurende een aantal maanden, in straten met een hoge bewonersdichtheid en parkeerdruk, met als doel meer ruimte voor ontmoeting en verblijf te creëren. In Antwerpen is de herin-richting permanent. De publieke ruimte in de Tuinstraten werd er maximaal vergroend en onthard, met als voornaamste doel in te spelen op nieuwe klimaatuitdagingen, zoals wateroverlast en hittestress. Het zijn inte-ressante initiatieven. De straat is de kleinste korrel van het stadsweefsel waarop we kunnen ingrijpen om onze steden duurzamer en toekomstbestendiger te maken. Maar door de groeiende complexiteit van uitdagingen die zich op de publieke ruimte enten en door de urgentie van de klimaatopgave hebben we ook nood aan een ‘opschaling’ van Leef-straten naar Leefbuurten.

Knutselen met wegencategorieën, verkeersfilters en circulatieplannen

Aan het initiatief rond *Leefbuurten* gingen andere inspirerende onderzoeken vooraf. In samenwerking met de Stad Antwerpen startte LABO RUIMTE – een initiatief van het Team Vlaams Bouwmeester en het Depar-tement Omgeving – een onderzoekstraject op naar *Stratenclusters*. We gingen op zoek naar concepten die het doorgaand verkeer beperken door in stedelijke omgevingen klei-nere bouwblokken te verenigen tot grotere ‘superblocks’ of door de verkeerscirculatie – met ‘knips’ of door het omleiden van het doorgaand verkeer – aan te passen op basis van een bestaande of bijgestuurde wegen-categorisering. We lieten ons inspireren door de superblocks uit Barcelona, waarin een aantal klassieke bouwblokken worden samengevoegd tot een groter bouwblok met autovrije of -luwe straten. Binnen dit bouw-blok kunnen kinderen en zwakke weggebrui-kers zich veilig, zelfstandig en aangenaam verplaatsen. Parkeren gebeurt niet langer voor de eigen deur maar gegroepeerd aan de randen van het blok. Door de hoge dichtheid en de grotere korrel van de bouwblokken kunnen een aantal basisvoorzieningen zoals een crèche, basisschool of kleine super-markt binnen de wijk worden georganiseerd. Het verkeer gaat niet meer door de wijk, maar erlangs.

De inrichting van de woonbuurt, waar de *first mile* van elke verplaatsing ligt, is het sluitstuk van een duurzaam mobiliteits-beleid dat inzet op co-modaliteit (het vlot overstappen tussen verschillende duur-zame vervoersmodi), op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Wie van aan de voordeur in de eigen auto stapt, is moeilijker te over-tuigen om verderop nog over te stappen op een duurzamer vervoersmiddel. In het onderzoekstraject *Stratenclusters* wilden we nagaan wat de relevantie van het super-blockprincipe was wanneer toegepast op de Antwerpse context, die een heel andere dichtheid kent dan Barcelona. Kunnen we ook hier het fijnmazige netwerk van auto-wegen inruilen voor veel grotere mazen of wijken die wel doorwaadbaar blijven voor fietsers en voetgangers? En kunnen we bij het herinrichten van die wijken ook andere uitdagingen aanpakken? Het werd een zoek-tocht naar welke schaal, welke korrelgrootte of stadseenheid geschikt is om een *modal*

Het LABO RUIMTE onderzoek *Stratenclusters* vond inspiratie in Barcelona, waar negen klassieke bouwblokken zijn samengevoegd tot een groter, autoluw ‘super-block’. Het fijnmazige netwerk van autowegen wordt ingeruild voor veel grotere mazen die wel doorwaadbaar blijven voor fietsers en voetgangers. © Ellen Verbiest (+ p. 153)



shift en een duurzamere stad te organiseren. Waar moeten we eerst beginnen om de modal shift in te zetten: de woonstraten of toch de strategische assen? De discussie werd nooit helemaal beslecht, en dat is wellicht ook onmogelijk, maar ze werd wel verbreed: welke andere, niet mobiliteits-gerelateerde winsten zouden we kunnen boeken opdat het geen verhaal van inboeten zou worden, maar een verhaal van nieuwe kwaliteiten?

De straat herverdelen

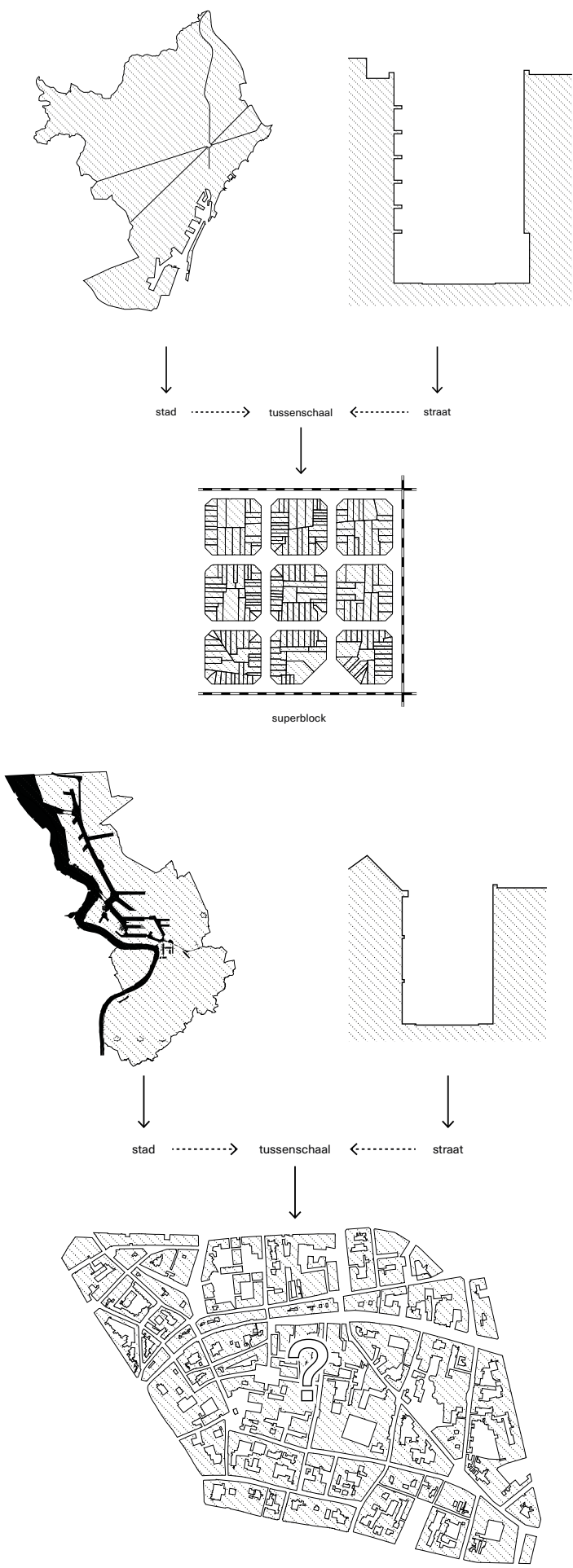
Het doel van een andere inrichting van straten en buurten is niet louter het autover-keer naar beneden te halen of wandelen en fietsen te stimuleren, maar ook om straten weer leefbaar en gedeeld te maken. De straat vervult namelijk vele rollen. Ze biedt plaats aan spel en ontmoeting, aan groene ruimte, ze is een uitbreiding van de woonruimte en moet aantrekkelijk en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen en leeftijden. Boven-dien zijn er tal van nieuwe uitdagingen waar we vandaag nog onvoldoende reke-ning mee houden, zoals het werken aan een betere luchtkwaliteit, minder hittestress, meer waterbuffering, minder geluidsover-last, enzovoort. Omdat de ruimte, ook in onze straten, een schaars goed is, ligt het antwoord op het verzoenen van die vele opgaven in een letterlijke *herverdeling* van de ruimte op straat.

Een tweede onderzoekstraject dat voor-afging aan *Leefbuurten* is *Fix the Mix*, een onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen voor veilig fietsen in gezonde buurten. Het fiets-verkeer groeit al jaren aan een stuk en zal in de toekomst nog verder moeten stijgen om de ambities van de Vlaamse overheid op vlak van klimaat en modal shift waar te maken. Om vervoersmodi met een kleine ruimte- en klimaatimpact, zoals wandelen en fietsen, te stimuleren, moeten we ook onze verkeers-infrastructuur aanpassen. Maar om alle straten te voorzien van gescheiden fiets-infrastructuur is er onvoldoende budget en ruimte. Bovendien zijn aparte fietsinfra-structuren op lokale wegen helemaal niet gewenst. De straat is er immers behalve een verkeersruimte ook een verblijfsruimte.

Door een combinatie van circulatie-plannen en de invoering van een snelheids-beperking tot 30 km/u wil *Fix the Mix* fietsen in gemengd verkeer veilig en aangenaam maken. Een van de voorstellen van *Fix the Mix*

is het idee van *luwere verkeerskamers* waar het doorgaand verkeer wordt geweerd en waar de ruimte gedeeld wordt door verschillende vervoersmiddelen. De schaal of grootte van zo'n verkeersluwe kamer is uiteraard afhankelijk van de ruimtelijke context en het vervoersaanbod. In Barcelona wordt, dankzij de hoge bebouwingsdichtheid, vooral ingezet op een combinatie van openbaar vervoer en wandelen. De maat van een superblock is er daarom afgestemd op de wandelafstand, 400 op 400 meter, en in een superblock wonen gemiddeld zo'n 6000 inwoners. In Vlaamse steden zoals Antwerpen ligt de bewoners- en bebouwingsdichtheid veel lager. Een gebied met eenzelfde aantal inwoners is al gauw twee tot vier maal groter dan een superblock in Barcelona. Omdat de afstand tussen functies er groter is, wordt het aandeel van de fiets in een duurzame vervoersmix ook belangrijker. De maaswijdte van buurten wordt ook bepaald door de categorisering van de wegen. Zowel in het onderzoek *Stratenclusters* in Antwerpen als in *Fix the Mix* stemt de wijk overeen met een geheel aan straten die vooral bestemd zijn voor lokaal bestemmingsverkeer, waar een snelheidsbeperking van 20 tot 30 km/u wordt ingevoerd, waar fietsen gebeurt in gemengd verkeer of zelfs op fietsstraten, en die omsloten worden door grotere verbindingssassen of stadswegen. Die wijken hebben een doorsnede van anderhalve tot twee kilometer.

Modal versus spatial shift
Het principe van de superblocks – het herstructureren en herinrichten van het stratenpatroon om het gebruik te sturen – is geen nieuw idee. Colin Buchanan presenteert in *Traffic in Towns* uit 1963 een theoretisch raamwerk voor de planning en het ontwerp van wegnettenwerken, waarbij *environmental areas* gevrijwaard zouden moeten worden van doorgaand verkeer. Het raamwerk bouwt verder op het onderscheid dat Buchanan maakt tussen wegen met een verbindingss- of doorstromingsfunctie en lokale wegen met een verblijfs- of toegangsfunctie. De auto-luwe zones zijn in het model van Buchanan enkel toegankelijk via een beperkt aantal toegangen tot de wijk. Het verkeerskundig raamwerk van Buchanan is een theoretisch en ideaalmodel om het conflict tussen doorstroming en verblijf op te lossen. De werkelijkheid blijkt weerbarstiger. Zeker



De schaal en morfologie van Barcelona is niet zomaar te vergelijken met de situatie in Vlaamse steden. Het onderzoek *Stratenclusters* was een zoektocht naar de meest geschikte schaal tussen straat en stad om nieuwe uitdagingen het hoofd te bieden en de publieke ruimte gezond, veilig en klimaatbestendig te maken. © Ellen Verbiest

in Vlaanderen, waar volop gebouwd wordt langs verbindingswegen, waar doorgaand verkeer ook door kleine dorpskernen moet en waar de verkeersdruk door de grote auto-afhankelijkheid zich ook laat voelen in gewone woonbuurten.

Het superblock is letterlijk een groter bouwblok, een groep woonstraten omsloten door grotere doorstromingssassen. In randstedelijke omgevingen zijn al heel wat wijken ingericht volgens de principes van *environmental areas* en zijn de mazen tussen de autowegen groter dan in een dichtbebouwde, stedelijke omgeving. Suburbane wijken zijn, door de vele doodlopende straten, vaak al zo ontworpen dat ze het doorgaand verkeer weren en meer garantie bieden op de kalme en groene omgeving die bewoners verlangen van hun woonbuurt. Op dit idee van afbakening en het naar binnen keren van wijken is al heel wat kritiek gekomen, omdat het gevaar bestaat dat het publieke domein geprivatiseerd wordt. Dat is uiteraard niet de opzet van het *Leefbuurten*-project. Leefbuurten worden niet minder, maar net meer bereikbaar en doorwaadbaar, tenminste voor de actieve modi, wandelen en fietsen. In een stedelijke context kan dat door filters te plaatsen die het autoverkeer wel, maar fietsers niet tegenhouden. In suburbane omgevingen kunnen doodlopende straten met elkaar verbonden worden met een doorlopend netwerk van trage wegen. Leefbuurten worden ook niet minder maar meer publiek, door van de straat, die vandaag een vooral door de auto gedomineerde verkeersruimte is, weer gedeelde verblijfsruimte te maken voor alle bewoners en bezoekers.

Maar het gevaar van afbakening verdient wel een uitvoerigere discussie, die ook in het onderzoekstraject *Stratenclusters* niet uit de weg werd gegaan. Op de eerste prille ideeën rond stratenclusters of *Fix-the-Mix*-wijken kwam al eens het commentaar dat je het verkeer, door de afbakening van buurten of wijken, naar buiten duwt en daarmee ook de overlast naar de grote assen verplaatst, terwijl ook daar mensen wonen. Maar het uiteindelijke doel is om de verkeersdruk in zijn totaliteit naar beneden te halen. Een wandel- en fietsvriendelijke inrichting van straten in de wijken, in combinatie met een andere organisatie van het parkeren, kan mensen uit de wagen halen, en hen aanzetten om de fiets of het openbaar

vervoer te nemen. Op termijn gaat daardoor onmiskenbaar ook de leefkwaliteit op de grote assen omhoog, al zal er ook hier gesleuteld moeten worden aan het ontwerp en de inrichting om de verschillende vervoersmiddelen en publieke functies met elkaar te verzoenen. In het verdere traject *Leefbuurten* gingen we daarom minder uit van een afgebakende wijk of buurt, maar verkenden we aan de hand van concrete cases hoe we kunnen bouwen aan groeiende Leefbuurten, vertrekkend van belangrijke of strategische assen en plekken, zoals schoolstraten of marktpleinen, maar evenzeer vanuit doodgewone woonstraten. Zo kunnen experimenten met Leefstraten op termijn ook uitgroeien tot heuse Leefbuurten.

Stedelijk of landelijk?
Het onderzoekswerk van Artgineering en Cosmopolis stipuleert dat een Leefbuurt overal kan gerealiseerd worden, in gewone woonwijken, in meer gemengde en densere stadswijken of in dorpscentra. Maar het onderzoeksteam benadrukt ook dat de slaagkansen voor het realiseren van levendige en autoluwe buurten groter worden naarmate de buurt goed ontsloten is via openbaar vervoer, en naarmate de densiteit en diversiteit van de buurt groter is. We mogen immers niet vergeten dat veel ruimtelijke uitdagingen waarmee Vlaanderen te kampen heeft – zoals de hoge kost van infrastructuur, watertekort of -overlast, versnippering van open ruimte, het moeilijk te organiseren openbaar vervoer, de grote auto-afhankelijkheid en de slechte luchtkwaliteit – hun oorzaak vinden in het verspreide verstedelijkingspatroon. De startcondities voor een buurt met een hogere bevolkingsdichtheid en in de nabijheid van een openbaarvervoersknooppunt zijn compleet verschillend van die van een landelijke buurt of een suburbane wijk.

Hoewel we in het traject met Artgineering en Cosmopolis nooit echt diep zijn ingegaan op de verschillen in aanpak en ontwerpprincipes voor die verschillende contexten, spreken de verschillen in morfologie voor zich. In stedelijke en gesloten bouwblokken valt de grens tussen bebouwd en onbebouwd samen met de grens tussen publiek en privaat. In een landelijke of perifere omgeving is die grens veel minder scherp af te bakenen. Het publieke domein heeft er een ander karakter en vergt dus een andere

aanpak. In een stedelijke omgeving is er ook een veel grotere nood aan en vraag naar publieke verblijfsruimte dan in suburbaan gebied, waar de meeste woningen over een voldoende grote eigen tuin beschikken.

Toch vormt het concept Leefbuurten ook voor meer perifere gebieden een goede leidraad voor ruimtelijk beleid. Die gebieden kampen evenzeer met een stijgende verkeersdruk en slechte luchtkwaliteit. Het concept van Leefbuurten kan hier van pas komen om de omslag te maken naar een betere inrichting van de ruimte die bewoners stimuleert de shift te maken van de auto als evidentie naar een combinatie van openbaar vervoer en fiets als meest duurzame, maar ook comfortabele en gezonde manier van verplaatsen.

Never waste a good crisis

De klimaatverandering heeft het debat over de nood aan een andere ruimtelijke ontwikkeling de voorbije jaren op scherp gesteld. Onze ruimtelijke ordening is oorzaak van en dus ook een potentiële oplossing voor onze te grote ecologische voetafdruk. Maar niet enkel voor *klimaatmitigatie* – het tegengaan of beperken van klimaatverandering door het reduceren van de broeikasgasuitstoot – is er nood aan een andere ruimtelijke ontwikkeling. Na een reeks hittegolven en droge zomers op rij worden we er ons steeds meer van bewust dat we via de inrichting van onze ruimte ook moeten werken aan *klimaatadaptatie*: de aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van de klimaatverandering.

Klimaatadaptatie is een herinrichtingsopgave waarbij onder meer groenstructuren en voldoende ruimte voor waterinfiltratie van belang zijn. Een buurt is geen eiland, maar een onderdeel van een groter ecologisch netwerk, een plek met een specifieke ondergrond en hydrologisch systeem. Om onze steden weerbaar te maken, moeten we het regenwater niet versneld afvoeren naar riolen, maar het zoveel mogelijk infiltreren en vasthouden in de bodem. Maatregelen voor klimaatadaptatie worden nog te weinig in verband gebracht met een omslag in mobiliteit. Nochtans zullen beide opgaven terecht moeten komen in dezelfde, beperkt beschikbare publieke ruimte van onze straten en pleinen. Er bestaat ook een logi-

sche samenhang tussen beide: in buurten met minder auto's en meer fietsen wordt de voetafdruk kleiner (en werken we dus aan klimaatmitigatie), maar komt er door die omslag ook meer ruimte vrij die we kunnen ontharden voor natuurlijke waterinfiltratie of voor het aanplanten van verkoelende bomen-rijen (noodzakelijk voor klimaatadaptatie). Deze ingrepen, nodig om het publieke domein klimaatbestendig te maken, zorgen tegelijk ook voor een veel grotere leef- en woonkwaliteit. Het zijn straten en pleinen met ruimte voor ontmoeting, spel en rust, schaduw, wandelen en fietsen. De aanpassing van onze buurten aan klimaatverandering is geen verhaal van inboeten, maar creëert nieuwe kansen en kwaliteiten.

Hoe overtuigen we lokale besturen en bewoners om aan de slag te gaan? Er zijn veel momenten in het dagelijkse leven van burgers of in beleidscycli die een concrete aanleiding kunnen zijn om de transitie naar Leefbuurten in gang te zetten: de geplande heraanleg van een straat, de invoering van een lage-emissiezone, de nood aan een veiligere schoolomgeving, de roep van burgerbewegingen om gezondere lucht, minder geluidsoverlast of veiligere straten, de opkomst van autodelen, een verbetering in het aanbod van openbaar vervoer, een gewijzigde fiscale situatie zoals rekeningrijden, een nieuwe job of woning, enzovoort. Voor overheden is het belangrijk om in die momenten van verandering ook het waarom van de maatregel goed te duiden. Met een proefopstelling is het vaak ook mogelijk om de aanvankelijke weerstand om te buigen in een stevig draagvlak.

Niet alles hoeft in een keer op de schop, een transitie kan ook een geleidelijk proces zijn dat start met een tijdelijke inrichting die door de bewoners getest en goedgekeurd wordt. Maar die opeenvolgende veranderingen vormen elk een stukje van de puzzel, en die moeten we vandaag aangrijpen, willen we binnen twintig tot dertig jaar in een duurzamer en gezonder Vlaanderen wonen.

Julie Mabilde is ingenieur-architect en werkt sinds 2013 bij het Team Vlaams Bouwmeester.