

'We moeten mobiliteit ruimtelijk benaderen'

Interview Vlaams Bouwmeester Erik Wieërs

BART VAN MOERKERKE

Vlaams Bouwmeester Erik Wieërs wil de elektrificatie van het wagenpark aangrijpen om ruimtelijk te sturen, via het zorgvuldig inplanten van de laadpunten. "Alleen op die manier kunnen we de auto uit de woonomgevingen weghalen en de deelauto een boost geven. Het zou een grote gemiste kans zijn als straks iedereen voor de eigen deur zijn auto oplaadt."

Erik Wieërs is hoofddocent architectonisch ontwerpen aan de faculteit Ontwerpwetenschappen van de UA, was stichtend venoot van Huiswerk architecten en in 2011 medeoprichter van Collectief Noord architecten. Hij volgde in de zomer van 2020 Leo Van Broeck op als Vlaams Bouwmeester. Enkele maanden geleden stelde hij zijn ambitienota 'Kansen scheppen voor ontmoeting' voor: "Het creëren van ontmoetingsmogelijkheden is een belangrijk aspect van de ruimtelijke ordening. We zullen om ecologische redenen dener moeten gaan wonen en dat opent kansen om elkaar te ontmoeten en zaken met elkaar te delen. Vandaar de titel van de nota. Ik pleit voor ruimte om de ontmoeting te stimuleren omdat je op die manier een samenleving opbouwt."

Zet Covid-19 die insteek niet onder druk?

"Als het ontmoeten van andere mensen gevaarlijk wordt, komt heel mijn verhaal natuurlijk onder druk te staan. In een pandemie en als je kunt telewerken, lijkt ver weg van iedereen wonen in een ruim huis met een tuin en een zwembad natuurlijk het ideale. Vrijstaande woningen waren het afgelopen anderhalf jaar zeer gegeerd. Maar er zijn ook andere mogelijkheden. Waar ik woon delen we een tuin met drie gezinnen. We zijn elkaar blijven ontmoeten voor koffiemomenten, dankzij die collectieve ruimte. In je eigen tuin met zwembad moet het eenzaam geweest zijn."

U zegt dat we mobiliteit ruimtelijk moeten benaderen. Wat bedoelt u daarmee?

"Iedereen weet dat onze verspreide bebouwing voor veel problemen zorgt op het gebied van mobiliteit. Niet alleen voor de individuele verplaatsingen maar ook voor het openbaar vervoer dat veel makkelijker en goedkoper te organiseren zou zijn als we allemaal in duidelijk afgebakende kernen woonden. Daarnaast wordt heel veel ruimte ingenomen door wegen en parkeerplaatsen. Dat is een esthetisch probleem omdat je bijvoorbeeld de ruimtelijkheid van een historisch plein niet meer ziet als dat

volstaat met auto's. Het zorgt ook voor een soort psychologische druk want er is constant beweging en je moet altijd alert zijn. In Venetië kan het zeer druk zijn, maar je ervaart er niet de continue dreiging van de auto die om de hoek kan komen. En natuurlijk nemen de auto en de wegeninfrastructuur plek in waar kinderen zouden kunnen spelen en mensen elkaar zouden kunnen ontmoeten, waar je zou kunnen vergroenen.

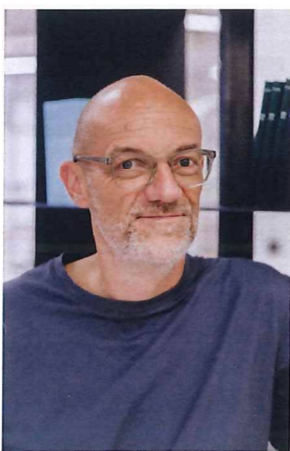
De eerste incentive voor de aanleg van de ruimte tussen twee gevels moet zijn hoe ze kan fungeren als woonmilieu en ontmoetingsplek. Pas daarna kan je kijken of en hoe je de auto een plek geeft. Door de aanleg zorg je ervoor dat je er alleen maar heel traag kan rijden, dat je er niet kan parkeren of dat je moet afstappen van je fiets. Het publiek domein ruimtelijk benaderen en niet vanuit snelheid vraagt een grote mentaliteitsverandering."

In veel steden is die toch al aan de gang?

"Je ziet overal in Europa een evolutie naar minder auto's in de steden en meer aandacht voor de alternatieven. Dat kan enorme winsten opleveren. Als we meer openbaar vervoer gebruiken en minder individuele auto's die we voor de deur parkeren, dan komt er ongelooflijk veel ruimte vrij. Ook in Vlaanderen verandert er veel, van de grote steden hinkt alleen Antwerpen achterop. Er wordt vaak gezegd: 'Je hebt Antwerpen en al de rest is parking'. Als er geen versnelling komt, zou die uitspraak in de toekomst wel eens omgedraaid kunnen worden, waarbij alleen nog Antwerpen als parking overblijft."

In meer landelijke gebieden zijn er geen files en kan je overal gratis parkeren. Daar de mentaliteit veranderen wordt nog veel lastiger. Of niet?

"Je mag de druk van het verkeer in kleinere gemeenten toch niet onderschatten. Omdat er soms maar weinig alternatieven



Erik Wieërs: "De eerste incentive voor de aanleg van de ruimte tussen twee gevels moet zijn hoe ze kan fungeren als woonmilieu en ontmoetingsplek. Pas daarna kan je kijken of en hoe je de auto een plek geeft."



"Velen gebruiken hun auto om door het stads- of dorpscentrum naar de bakker vlakbij te rijden en vervolgens naar de kruidenier. Dat is te gek voor woorden. Als mensen al een paar honderd meter moeten stappen voordat ze bij hun auto zijn, dan zullen ze hem ook niet meer nemen om naar de buurtwinkel te gaan."

zijn voor de auto, leidt de drukte tot grote problemen van veiligheid en leefbaarheid. Bijvoorbeeld tijdens de schoolspits, omdat ouders hun kinderen tot letterlijk aan de schoolpoort brengen en ze daar 's avonds ook weer oppikken. Je zou de kinderen iets verder van de school kunnen opvangen op een parkeerplek van waar ze eventueel onder begeleiding veilig verder stappen. Zo vermijd je de grote drukte en de chaos aan de schoolpoort. Tegelijkertijd zou je de dorpskern kunnen herinrichten zodat de snelheid verlaagt en je er niet kan parkeren. Dat vraagt moed van gemeentebesturen."

Hoe kijkt u naar de elektrificatie van het wagenpark?

"Voor de CO₂-uitstoot kan de elektrische auto een oplossing zijn, al heb je nog altijd delfstoffen nodig om die in elkaar te steken. Maar voor de mobiliteit en het ruimtebeslag is hij natuurlijk geen oplossing. We weten dat een auto het grootste deel van de tijd stilstaat. Dus is delen de voor de hand liggende oplossing. De deelwagensystemen worden steeds performanter. In een stad moet je qua comfort niet inboeten, want je vindt overal deelwagens vlakbij de deur. En het is financieel veel voordeliger. Ik denk dat we het idee van de vrijheid van de eigen auto voor de deur moeten doorbreken. Dat zal even lastig zijn, maar op termijn zullen we veel beter af zijn. Als we auto's delen en die gegroepeerd stallen, dan zijn de winsten enorm op het vlak van veiligheid, groen, ontmoeting. Niemand zal daar nog over klagen. Zelfs in de typische verkaveling kan je de deelauto's groeperen en de straat ontharden, waardoor je voordelen krijgt die zeker opwegen tegen het feit dat je even moet stappen voordat je bij de auto bent."

Het idee van vrijheid dat aan een eigen auto vasthangt, is natuurlijk heel sterk.

"Sinds de Tweede Wereldoorlog zijn velen dankzij de auto niet meer afhankelijk van een organisatie om zich te verplaatsen. Het idee van vrijheid om je te verplaatsen op het moment dat je het best past, mag je niet onderschatten. Als ik om negen uur denk ik ga een dag naar zee, dan kan ik met de auto meteen vertrekken. Met de trein moet ik veel meer plannen en wachten, ik moet aan het station geraken, met mijn spullen sleuren. Maar diezelfde vrijheid heb je ook met een deelwagen die op honderd meter van je deur geparkeerd staat."

Wat met het argument dat sommige mensen niet zonder een auto kunnen?

"Als je in het holst van de nacht op je werk moet zijn, is de auto vaak de enige mogelijkheid. Daar moeten we rekening mee houden. Maar dat wil nog niet zeggen dat de auto voor de deur moet staan. En het argument van niet zonder de auto te kunnen, gaat slechts voor een minderheid van de autobezitters op. Velen gebruiken hun auto om door het stads- of dorpscentrum naar de bakker vlakbij te rijden en vervolgens naar de kruidenier. Dat is te gek voor woorden. Als mensen al een paar honderd meter moeten stappen voordat ze bij hun auto zijn, dan zullen ze hem ook niet meer nemen om naar de buurtwinkel te gaan."

De auto is natuurlijk ook snel, meestal toch.

"Er is een ongelooflijk idee fixe dat elk alternatief voor de auto dezelfde snelheid moet hebben. Als je met de fiets naar het werk gaat, langs een veilige weg in het groen, in plaats van in de file te staan op de gewestweg, dan maakt het toch niet uit dat je

Foto: Wolters Rührer

er tien minuten langer over doet. Bovendien weet je met de fiets of te voet nagenoeg exact hoe lang je reistijd zal zijn, met de auto ben je daar niet zeker van."

Vlaanderen gaat voor de elektrische wagen, maar raakt niet aan de eigen auto of de bedrijfswagen. Een gemiste kans?

"Ik heb de indruk dat de elektrificatie, eerst van de bedrijfswagens en later van alle auto's, een manier is om iets aan het klimaat te doen en ervoor te zorgen dat voor de rest alles zoveel mogelijk blijft zoals het is. Ik heb zelfs eens het argument gehoord dat we gelukkig lintbebouwing hebben omdat iedereen zijn auto voor de deur zal kunnen opladen. Ik viel bijna van mijn stoel. De elektrificatie en het plaatsen van al die laadpalen zijn een enorme kans om ruimtelijke ingrepen te doen. Die mogen we niet missen."

Hoe bedoelt u?

"Ik zag op televisie iemand die een systeem had uitgedokterd met een oplaadkast aan de voorgevel van zijn rijwoning en een structuur zodat de elektriciteitskabel over het voetpad hing. Als voetganger kon je eronder door en die man kon zonder probleem de batterij van zijn auto opladen. Iedereen blij. Maar eigenlijk gaat die man een publieke parkeerplaats voor zijn deur privatiseren. Wat als er iemand anders op 'zijn' plekje staat? Daar komt ruzie van."

Dat iedereen zijn eigen auto met zijn eigen energie moet kunnen opladen, is waanzin. Het zou veel verstandiger zijn om het opladen aan een publiek oplaadpunt aan de rand van een wijk goedkoper te maken dan bij de mensen thuis. Zo geef je een

stimulus om auto's uit de woonomgevingen weg te halen en krijgen deelwagens een boost. Ik begrijp niet dat niemand bij de overheid de inplanting van laadpalen aangrijpt als een middel om ruimtelijk te sturen. Want als we dat niet doen, wordt het in de toekomst nog moeilijker om een straat autovrij te maken. Iedereen zal opwerpen dat hij toch zijn auto moet kunnen opladen."

'Dat iedereen zijn eigen auto met zijn eigen energie moet kunnen opladen, is waanzin. Het zou veel verstandiger zijn om het opladen aan een publiek oplaadpunt aan de rand van een wijk goedkoper te maken dan bij de mensen thuis.'

Ook rekeningrijden lijkt er op korte termijn niet te komen.

"Het gebruik van een eigen auto is te goedkoop in verhouding tot de milieulast die hij veroorzaakt. Als we straks met zijn allen elektrisch rijden, zal de kostprijs nog zakken want je hebt geen dure brandstof meer nodig. Dan is rekeningrijden een logische maatregel. Of je zou de elektriciteit voor het laden van auto's zeer duur kunnen maken."

Wat vindt u van de vervoerregio's die worden uitgebouwd?

"Ik ben geen mobiliteitsexpert, maar het lijkt me logisch om het openbaar vervoer op een stads- of regionaal niveau te organise-

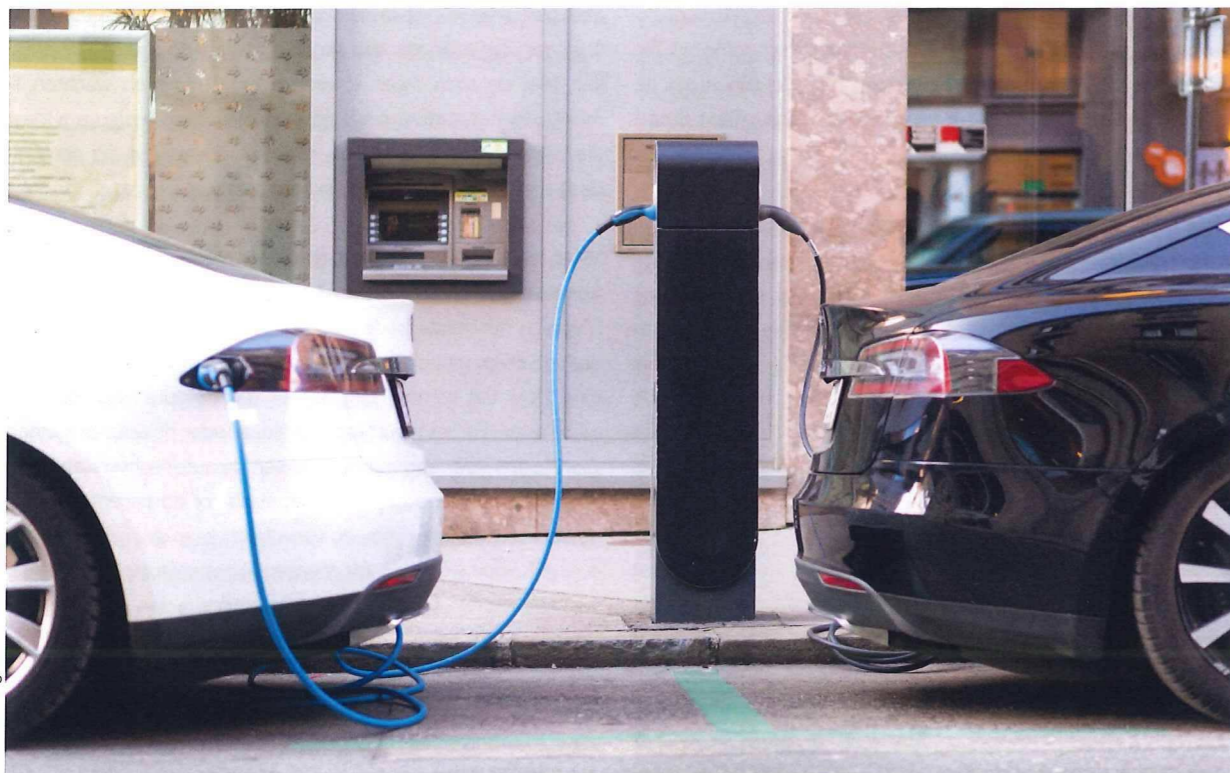


Foto: TSG Charge

Erik Wieërs: "De elektrificatie en het plaatsen van al die laadpalen zijn een enorme kans om ruimtelijke ingrepen te doen. Die mogen we niet missen. Want als we dat niet doen, wordt het in de toekomst nog moeilijker om een straat autovrij te maken. Iedereen zal opwerpen dat hij toch zijn auto moet kunnen opladen."

ren. Veel woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen spelen zich af in een regio. Het is ook een geschikte schaal om vervoersmodi op elkaar af te stemmen. Er is vooral nog veel winst te halen in de combinatie fiets-trein, zeker op plekken waar het busvervoer niet goed is uitgebouwd. Dat veronderstelt wel dat de stations goed uitgerust zijn zodat je met je fiets op het peron en vervolgens op de trein geraakt. Maar dat is dan weer iets waar de regio maar weinig greep op heeft."

Welke ruimtelijke kansen bieden de Hoppinpunten waar verschillende modi samenkomen?

"De plekken waar je van vervoersmodus verandert, openen mogelijkheden om zaken te centraliseren en gezamenlijk te organiseren. De kerk of het station kan een plek zijn waar de bus stopt, de deelfietsen en -auto's staan, er een pakjesmuur van de post is en een koffie- of sandwichbar. Dat kan een ontmoetingsplek worden, afgestemd op de noden van vandaag. En het is een goede plek om te verdichten."

Hoe kijkt u naar het succes van de fiets?

"De elektrische fiets maakt fietsen over langere afstanden makkelijk, de infrastructuur verbetert. Dat is een goede evolutie. We moeten alleen opletten dat we niet op dezelfde manier als voor de auto fietsinfrastructuur aanleggen die alleen maar focust op vlotte verbindingen en snelheid. Belangrijker dan fietssnelwegen langs de spoorwegen is fietsinfrastructuur in stervorm die naar de stations leidt. Daar moet je dan je fiets veilig kunnen stallen of meenemen op de trein. Een ander aandachtspunt zijn de snelle fietsverbindingen in een stedelijke context. Een fietssnelweg zou moeten stoppen aan de rand van de stad of het dorp. In het centrum kan je dan de verschillende modi mengen, aan een zeer lage snelheid. Want anders krijg je straks infrastructuur voor fietsen, voor snelle fietsen, voor de occasionele auto, voor de bus en wordt oversteken voor de voetganger bijna nog gevaarlijker dan vandaag. En dus moet je, zoals gezegd, mobiliteit ruimtelijk benaderen en niet vanuit snelheid zoals we nu nog vaak doen. Ook voor de fiets."

Trefwoorden: autodelen, fiets, elektromobiliteit, openbaar vervoer, ruimtelijke planning, verplaatsingsgedrag.

Kort

BELEID

Eerste interfederaal plan voor verkeersveiligheid

De federale, Vlaamse, Brusselse en Waalse ministers van Mobiliteit hebben een interfederaal plan voor verkeersveiligheid voorgesteld op de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid op 23 november. Het is de eerste keer dat er zo'n plan komt over de verschillende beleidsniveaus heen. Het plan moet de basis vormen van een structurele samenwerking tussen de vier overheden met één doel: 0 verkeersdoden tegen uiterlijk 2050. Het bevat op zich geen nieuwigheden, maar bouwt voort op de regionale en federale doelstellingen en actieplannen. Wel zet het plan uitdrukkelijk in op samenwerking. "Hokjesdenken heeft nog geen enkele verkeersdode kunnen vermijden", zegt federaal minister Georges Gilkinet.

➔ Het volledige interfederaal plan (21 p.) is te vinden op <https://all-for-zero.be/>. Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 (59 p.) is beschikbaar op <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025>. Het federaal plan (39 p.) vindt u via <https://gilkinet.belgium.be/nl> (nieuwsbericht van 13 november 2021).



Foto: Jerry De Brie

"De elektrische fiets maakt fietsen over langere afstanden makkelijk, de infrastructuur verbetert. Dat is een goede evolutie. We moeten alleen opletten dat we niet op dezelfde manier als voor de auto fietsinfrastructuur aanleggen die alleen maar focust op vlotte verbindingen en snelheid."

De ambitienota 2020-2025 'Kansen scheppen voor ontmoeting' vindt u via <https://vlaamsbouwmeester.be/nl/publicaties/erik-wieërs-kansen-scheppen-voor-ontmoeting>.

