

Adem



Het vernieuwde straatprofiel van de Martelarenweg in Leuven is een voorbeeld van aangenaam fietsen en wandelen in gemengd verkeer. © Michiel De Cleene

In twee onderzoekstrajecten – ‘Leefbuurten’ en ‘Stratenclusters’ – werd in kaart gebracht welke uitdagingen er op tafel liggen als we de publieke ruimte rondom onze buurten een boost willen geven. Wat zijn, met andere woorden, de opgaven als we bestaande buurten willen transformeren tot plekken die aangenaam zijn om te verblijven, te wandelen, te fietsen en andere mensen te ontmoeten? Hoe zijn die opgaven aan elkaar gelinkt en op welke manier ze kunnen aangepakt worden? Een relaas.

ruimte

in de verdichtende stad

JULIE MABILDE [TEAM VLAAMS BOUWMEESTER]

Sinds de eerste, strenge lockdown als gevolg van de coronacrisis, toen we gedurende enkele weken enkel voor essentiële verplaatsingen de wagen van stal konden halen en voor ontspanning aangewezen waren op de eigen buurt, zijn velen zich bewust geworden van het belang van een kwaliteitsvol en gevarieerd ingericht publiek domein in de onmiddellijke woonomgeving. Vooral in dens bebouwde buurten, waar woningen en private buitenruimtes beperkt zijn in oppervlakte, is er nood aan ruimte voor een dagelijkse wandeling of fietstocht en aan groen en rustplekken.

Nooit eerder gingen Vlamingen zo massaal aan het wandelen en fietsen als het voorbije jaar. Niet alleen uit noodzaak – er waren tijdens de wisselende lockdownregimes immers geen cafés, restaurants en soms zelfs geen winkels of musea geopend – maar ook omdat we het leuk zijn gaan vinden. Afgaand op de vele beelden die mijn vrienden en kennissen delen via sociale media lijkt wandelen zowat de nieuwe (inter)nationale hobby te zijn geworden.

Het belang en de kwaliteit van de publieke ruimte, die meer is dan louter verkeersruimte en die voor iedereen beschikbaar en toegankelijk is zonder verplichting tot consumptie, stond en staat weer bovenaan de agenda. Over de ‘stad na corona’ werden het voorbije jaar vele digitale debatten gevoerd. Of de crisis een blijvende impact zal hebben op het denken over en het inrichten van de publieke ruimte, is op dit moment moeilijk te voorspellen. Het debat over die publieke ruimte was in Vlaanderen hoe dan ook al langer gaande. In twee onderzoekstrajecten in opdracht van het Team Vlaams Bouwmeester – ‘Stratenclusters’ in samenwerking met het Departement Omgeving en de stad Antwerpen en ‘Leefbuurten’ in samenwerking met Fietsberaad Vlaanderen – hebben we de opgaven en mogelijke denkrichtingen in beeld gebracht. Beide onderzoeken werden opgestart vóór de pandemie, maar de crisis heeft de uitdagingen urgenter en zichtbaarder gemaakt.

Grosso modo hielden we drie belangrijke uitdagingen onder de loep. Ze vormden naderhand ook de aanleiding om in samenwerking met minister Bart Somers een projectoproep Leefbuurten te lanceren, en zo ook concrete realisaties voor de kwaliteitsvolle herinrichting van het publieke domein te ondersteunen.

Door in het ontwerp rekening te houden met zowel kinderen als ouderen, maak je de buurt aantrekkelijk en comfortabel voor een brede groep stadsbewoners.

Van verkeersruimte naar verblijfsruimte

De eerste uitdaging werd scherp gesteld door de coronacrisis: hoe kunnen we de leefkwaliteit in de eigen woonbuurt vergroten door een aantrekkelijke inrichting van de publieke ruimte met meer ruimte voor ontmoeting, spel, rust- en verblijfsplekken? Sinds velen verplicht thuis moesten werken, zijn de ruimtelijke kwaliteit en de betekenis van de onmiddellijke woonomgeving en de mate waarin die ruimte biedt tot verpozing, tastbaarder geworden. Dat thuiswerken is wellicht – minstens deeltijds en voor bepaalde groepen – een blijver. De publieke ruimte is er uiteraard niet alleen voor de thuiswerker. Zelfs wanneer onze bewegingsradius voor activiteiten buitenshuis weer groter wordt, zijn ankerpunten in de eigen buurt essentieel. Er is nood aan ontmoetingsruimte in vele vormen en voor verschillende doelgroepen, aan hangplekken, aan bankjes en rustpunten op geregelde afstand, aan voldoende buurtgroen binnen wandelafstand, aan koele en schaduwrijke plekken, aan stille en levendige locaties. Zeker in stedelijke woonmilieus en in dichtbebouwde wijken kan een gevarieerd ingerichte publieke ruimte de leefkwaliteit enorm verbeteren en zo een waardevol alternatief bieden voor suburbane woningen met private tuinen.

Door in het ontwerp rekening te houden met zowel kinderen als ouderen, maak je de buurt aantrekkelijk en comfortabel voor een brede groep stadsbewoners. De publieke ruimte moet veilig en toegankelijk ingericht zijn, zowel voor kinderwagens, rollators en elektrische rolstoelen als voor fietsende, skatende en spelende kinderen. Niet alles hoeft tot in het detail bedacht en ontworpen. Een zekere mate van onbestemdheid biedt mogelijkheden voor tijdelijke toe-eigening en veranderende behoeften. Elke buurt is anders, de verwachtingen en wensen zijn verschillend in een studentenbuurt of een rustige woonwijk, en het zal, zeker in dichtbevolkte wijken, steeds een uitdaging blijven om het evenwicht te bewaken tussen de behoefte aan stilte en rust en de levendigheid van een buurt. Buurtwerkers en wijkregisseurs, of de bewoners zelf, kunnen de vinger aan de pols houden en betrokken worden in het ontwerpproces.



Voor verplaatsingen van 1 tot 2 kilometer neemt de helft van de Vlamingen vandaag de wagen, voor een afstand van 3 tot 5 kilometer ligt dat aandeel zelfs op drie vierde.

Om de leef- en woonkwaliteit in een buurt te verhogen, is het van belang de straat en het publieke domein niet langer als louter verkeersruimte, maar als volwaardige verblijfsruimte te zien. Dat houdt een omkering van de ontwerplogica in. Vandaag worden woonstraten nog te vaak ingenomen door en ingericht op maat van rijdende én geparkeerde wagens, terwijl speelpleintjes verderop liggen en afgebakend en beschermd moeten worden tegen het drukke verkeer. De verkeersdruk is een van de redenen waarom het gebied waarbinnen kinderen zich zelfstandig mogen verplaatsen, de afgelopen eeuw enorm is gekrompen. In het boek *De nieuwe generatie stadskinderen* draait Bureau Feld die logica om: de ontwerpers reiken voorstellen aan om niet de speelpleintjes, maar wel de (buurt)parkings tot afgebakende plekken te maken, zodat kinderen weer op straat kunnen spelen terwijl ouders door het raam een oogje in het zeil houden.

Op maat van fietser en wandelaar

Om plaatsen te creëren waar mensen ook echt willen verblijven, is ingrijpen in de verkeers- en parkeerdruk nodig. Dat brengt ons bij de tweede aanleiding voor de projectoproep Leefbuurten. De Vlaamse overheid wil werk maken van een *modal shift*, een verschuiving naar meer duurzame vervoermiddelen zoals het collectief vervoer of de fiets. De tijdelijke afwezigheid van gemotoriseerd verkeer in de eerste lockdown maakte het belang daarvan plots

wel heel duidelijk: er was minder geluidshinder, betere luchtkwaliteit en meer bewegingsruimte voor voetgangers en fietsers.

De huidige *modal split*-cijfers tonen dat er vooral voor korte verplaatsingen, van 1 tot 5 kilometer, nog heel wat winst kan worden geboekt. Voor verplaatsingen van 1 tot 2 kilometer neemt de helft van de Vlamingen vandaag de wagen, voor een afstand van 3 tot 5 kilometer ligt dat aandeel zelfs op drie vierde. Over die korte afstanden kan het aandeel wandelen en fietsen drastisch omhoog. Het gaat dan niet alleen om verplaatsingen naar een bestemming in de buurt, maar ook om het voortraject om daarna op openbaar vervoer over te stappen.

De *modal shift* vraagt daarom ook – naast ingrepen op de grote structuren – om verandering in gewone woonstraten en -buurten, waar elk traject begint of eindigt. Het is belangrijk dat de meest duurzame mobiliteitsoptie ook de meest nabije is. Dat kan door straten in te richten op maat van voetganger en fietser, door doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk uit woonbuurten te weren, door te werken aan een veilige menging van verschillende vervoermiddelen en aangepaste snelheden, door een evolutie van straatparkeren naar buurtparkeren, en door het uitbouwen van een versterkt aanbod van collectief of gedeeld vervoer.

Het concept van de *superblocks* in Barcelona biedt inspiratie: door klassieke bouwblokken samen te voegen tot grotere verkeersvrije gehelen, evolueert het fijnmazige netwerk van autowegen naar een stratenweefsel op maat van wandelaars en fietsers. Parkeren gebeurt niet meer voor de eigen deur, maar gegroepeerd in of aan de rand van de buurt. Op de voorheen drukke kruispunten binnenin de superblocks komt ruimte vrij om er verblijfspleinen van te maken voor alle mogelijke zachte gebruikers en activiteiten.

Vlaanderen is evenwel Barcelona niet, en zelfs de meeste dense steden in Vlaanderen kennen een veel lagere bewoners- en



In het Zeenpark in Sterrebeek werd een autoweg omgevormd tot een wandel- en fietspad. De ingekokerde beek werd weer opengelegd, wat tegelijk een mooier landschap oplevert. © Vlaamse Landmaatschappij

voorzieningendichtheid. In Vlaanderen wordt daarom het aandeel van de fiets in een duurzame vervoermix belangrijker. Toch weerspiegelen de gewenste *modal split* en het STOP-principe¹, dat al jarenlang een leidraad is voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid, zich tot op vandaag nog te weinig in de inrichting van de straat en het aandeel ruimte dat een vervoermiddel daarin toegekend krijgt. Een autoluwere inrichting en een lagere verkeersdruk, waar parkeren met de eigen wagen niet zomaar op straat gebeurt, maar waar fietsenstallingen, deelfietsen en deelwagens wel ter beschikking zijn, kan bewoners stimuleren om te wandelen of te fietsen.

Nieuwe uitdagingen op vlak van klimaat en gezondheid

Een derde uitdaging is gelegen in de problemen op vlak van milieu, klimaat en gezondheid waar onze steden en woonbuurten mee worden geconfronteerd. Wateroverlast en droogte, hittestress, povere luchtkwaliteit, geluidsoverlast en het verlies aan biodiversiteit... ze zijn al langer gekend, maar we houden er nog onvoldoende rekening mee. In het debat over de publieke ruimte gaat de laatste jaren, mede dankzij burgerinitiatieven, veel meer aandacht naar een gezonde leefomgeving. Om onze woonbuurten gezonder én klimaatbestendig te maken, moeten we niet alleen de verkeersdruk aanpakken, maar ook werk maken van ontharding en vergroening, met meer ruimte voor verkoelende bomen en waterinfiltratie in onze straten, zodat we beter gewapend zijn tegen periodes van hitte en droogte.

Ook dit soort ingrepen vergt een aanpak op maat van de straat en de buurt. De stedelijke morfologie, de geometrie en inrichting van straten, de mate waarin straten geventileerd worden zodat

luchtverontreiniging en hitte er niet blijven hangen, beïnvloeden immers mee het stadsklimaat. Daarnaast moet meer aandacht gaan naar de studie van de bodem en het plannen van de ondergrond, waar ook rioleringen en in de toekomst steeds vaker warmtenetten een plek moeten vinden, en naar de wijze waarop het watersysteem in elkaar zit en welke bomen of plantensoorten je op welke plekken voorziet. Ontwerpers van het publieke domein moeten met deze kwesties aan de slag, en dat vereist afstemming met heel wat andere disciplines. Elke straat of buurt maakt ook deel uit van een groter ecologisch netwerk en dus kunnen ingrepen op straat- of buurniveau best gekaderd worden binnen een water- en groenstrategie op stedelijk of gemeentelijk niveau.

De projectoproep Leefbuurten

Met de projectoproep Leefbuurten willen we de drie genoemde uitdagingen geïntegreerd aanpakken in de inrichting van het publieke domein. Leefkwaliteit, mobiliteit en klimaat zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en vragen – zeker in steden – een letterlijke herverdeling van de ruimte op straat. In buurten met minder auto's en meer fietsen gaat de ecologische impact van mobiliteit omlaag, en werken we zo aan klimaatmitigatie, maar komt er ook meer straatruimte vrij die we kunnen ontharden voor meer natuurlijke waterinfiltratie en meer ruimte voor verkoelende bomenrijen, die dan weer noodzakelijk zijn voor klimaatadaptatie. Hoe hoger de bomen, hoe groter hun kruin- en wortelvolumes, hoe meer schaduw en verkoeling ze kunnen bieden en hoe meer water ze in de bodem vasthouden. In buurten die minder onder hittestress te lijden hebben, is het ook aangenamer wandelen en fietsen. Minder verkeersdruk en meer groen en water in de straat zorgen dan weer voor een hogere leef- en woonkwaliteit.

¹ Mobiliteitsprincipe waarbij in hiërarchische volgorde voorrang wordt gegeven aan Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Personenwagens.



Eva Lanxmeer in Culemborg is een autovrije woonwijk ontworpen rond een samenhangend ecologisch netwerk. Parkeren gebeurt aan de rand, maar er is wel een dicht netwerk van wandel- en speelroutes en fietspaden. © Stefan Dewickere

Op een congres over fietsmobiliteit hoorde ik een mobiliteitsexpert ooit opmerken dat we te snel wennen aan banaliteit en lelijkheid. Hij hield een pleidooi voor kwaliteitsvolle publieke ruimte, voor goede architectuur en levendige straten met ruimte voor ontmoeting. Het was fijn om iemand uit een ander expertisedomein te horen pleiten voor de missie van het Vlaamse bouwmeesterschap: het bevorderen van de architectuurkwaliteit van de gebouwde omgeving. Waar de beschikbare ruimte te beperkt is om aan de optelsom van alle behoeften te voldoen, zullen keuzes gemaakt moeten worden. Net daarom is het belangrijk om de inrichting van de publieke ruimte niet louter als een verkeerskundig of technisch probleem te benaderen, maar als een volwaardige ontwerpogave.

Kunnen Leefbuurten overal?

Het concept van aantrekkelijk ingerichte en autoluwe buurten is niet nieuw. Met de groei van het gemotoriseerd verkeer ontstond ook een tegenbeweging en raakten in steden autoluwe centra, voetgangerszones en winkelwandelstraten min of meer ingeburgerd. Voor de optimalisering van de publieke ruimte in functie van toerisme en citymarketing worden nog vrij makkelijk draagvlak en middelen gevonden, maar in 'gewone' woonbuurten blijven de initiatieven beperkt. Met de projectoproep Leefbuurten richten we ons bewust op buurten waar de woonfunctie dominant is. Een Leefbuurt kan dus, in theorie, overal. Niet enkel in stadscentra of dorpskernen.

Daar is ook een kanttekening bij te maken. Het idee van

Leefbuurten vertoont wel wat verwantschap met het concept van de 15 minutenstad, waar basisvoorzieningen en groen op wandelafstand ter beschikking zijn. De omslag naar autoluwe woonbuurten, waar bewoners niet van de auto afhankelijk zijn voor hun dagelijkse verplaatsingen en woon-werkverkeer, lukt beter in dichtbebouwde buurten met veel voorzieningen en een hoogwaardig aanbod aan openbaar vervoer dan in de typische verkaveling. Daarom is het zinvol om de logica ook eens om te draaien. In plaats van de 15 minutenstad of het Leefbuurten-model als utopische concepten op Vlaanderen toe te passen, kunnen we ook detecteren waar de condities of kiemen al aanwezig zijn om kwaliteitsvolle en duurzame leefomgevingen te ontwikkelen. Door vooral daar bijkomende en betaalbare woonontwikkelingen te stimuleren en gericht te investeren in het publieke domein, behalen we misschien sneller resultaat.

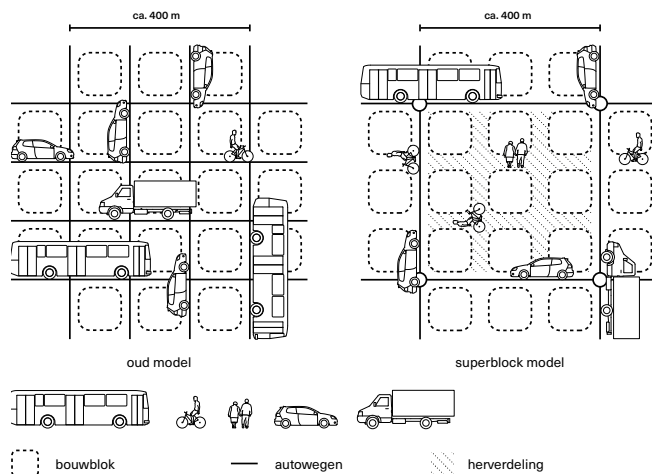
Publiek, privaat en de schaal tussenin

Tot slot nog een aantal bedenkingen voor de toekomst. In Leefbuurten beperken we ons tot de herinrichting van de publieke ruimte. Onze woonomgeving vraagt nochtans om tal van andere aanpassingen. We hebben nood aan een betaalbaar woonaanbod in goed ontsloten kernen. Dat aanbod moet kwaliteitsvoller worden, en ontworpen met meer aandacht voor de plaatselijke context. Er is nood aan nieuwe types stadswoningen, compacter en gestapelder, met private of gedeelde tuinen die net als de publieke ruimte klimaatadaptiever ingericht worden. Ontwerpers moeten rekening houden met veranderende gezinssamenstel-



Straten met minder autodruk leiden tot meer sociale interactie en meer gebruik van de straat als verblijfsruimte. De Paternosterstraat in Leuven werd in samenspraak met de bewoners autoluw én parkeervrij gemaakt.

© Stefan Dewickere



In Barcelona worden negen klassieke bouwblokken samengevoegd tot een groter, autoluw superblock op maat van voetgangers en fietsers.
Bron: Eindrapport Stratencusters, beeld opgesteld door Ellen Verbiest.

lingen, de woningen moeten ruimte bieden voor thuiswerken en hittestegbestendig zijn. Hoewel lokale overheden heel wat instrumenten in handen hebben om de kwaliteit van die woonomgeving te sturen, blijft het ingrijpen op het publieke domein, waar de overheid zelf opdrachtgever is, de meest evidente manier om snel effect te sorteren. Toch kan je publieke en private ruimte om mogelijk los van elkaar zien.

Door verdichtings- en inbreidingsprojecten in kernen gaat het stads- en dorpsweefsel muteren. Behalve verdichtingsprojecten aan de randen van bestaande gesloten bouwblokken zien we ook collectieve woonprojecten ontstaan aan de binnenzijden van bouwblokken, waardoor eerste en tweede linies ontstaan en achterkanten voorkanten worden. In wijken die voorheen gekenmerkt werden door vrijstaande woningen, verrijzen 'urban villas'. De optelsom van al die kleinschalige metamorfosen heeft een impact op de grotere structuur van de bouwblokken en op het wijkweefsel, en bijgevolg ook op het publieke raamwerk en de relatie tussen het private en het publieke. Op sommige plekken gaat dat gepaard met een verarming in die relatie, omdat de verticale ritmering en rijke detaillering van de gevels van stadswoningen plaats moeten ruimen voor uniforme en glad gepleisterde appartementen. Op andere plekken ontstaat de

Waar de beschikbare ruimte te beperkt is om aan de optelsom van alle behoeften te voldoen, zullen keuzes gemaakt moeten worden.

potentie om dat publieke raamwerk te laten evolueren naar een rijker, fijnmaziger en meer geschakeerd weefsel, dat niet louter samenvalt met het autonetwerk, maar ook doorsteken biedt die enkel voor voetgangers en fietsers toegankelijk zijn en die achterkanten en verborgen publieke tuinen via trage wegen en doorheen bouwblokken met elkaar verbinden.

Voormalig bouwmeester Marcel Smets schuift in zijn *Fundamenten van het Stadsontwerp* de 'archipel' naar voor als figuur die het best aansluit bij de hedendaagse urbanisatie, gebaseerd op de vrije markt. Wanneer het niet lukt om de gebouwde omgeving stedenbouwkundig vorm te geven, wanneer men geen vat heeft op de uitkomst van de bebouwing, moet men zich concentreren op de tussenliggende ruimte, die veelal in eigendom is van de overheid. Een nauwgezet ontwerp van dit stedelijke landschap beïnvloedt, aldus Smets, de aard en de kwaliteit van de bebouwing die erlangs ligt. Het omgekeerde kan evenzeer gesteld worden. Zo poneert de huidige bouwmeester Erik Wieërs in zijn ambitienota *Kansen scheppen voor ontmoeting* dat de gebouwen de pleinen bepalen als de wanden van een kamer. 'De wijze waarop gebouwen zich door hun inplanting, volume en verschijning verhouden tot hun omgeving, bepaalt mee hoe de gebruikers of bewoners van die gebouwen het omliggende openbare domein zullen beleven en gebruiken.'

In Leefbuurten focussen we op het publieke domein, in de hoop en de veronderstelling dat dit een stimulans kan zijn om op termijn ook de kwaliteit van de gebouwde omgeving in de buurt te verbeteren. Maar ook omgekeerd geldt dat de mutaties in het bebouwde weefsel een aanleiding kunnen zijn om op een andere manier over de publieke ruimte na te denken, om ademruimte te bieden aan de verdichtende stad, waar nieuwe noden en nieuwe doelgroepen hun plek zullen vinden.