



Leren van Leefbuurten

Het Team Vlaams Bouwmeester en Fietsberaad Vlaanderen sloegen de handen in elkaar om zeven steden en gemeenten te ondersteunen in de transformatie van een van hun woonbuurten tot een echte Leefbuurt. Het traject loopt nog en de realisaties zullen pas vanaf 2024 zichtbaar worden. Maar ook deze belangrijke voorbereidingsfase leverde al veel inzichten op. In deze brochure tonen we de tussentijdse resultaten in twee delen: (1) zeven Leefbuurten, (2) twaalf lessen voor de praktijk; aangevuld met een handleiding voor de aanstelling van een ontwerpteam.

In de digitale versie wordt gebruik gemaakt van klikbare links die het makkelijk maken van het ene naar het andere onderdeel te springen.

De brochure is opgevat als naslagwerk en leidraad voor eenieder die een Leefbuurt wil realiseren.

<u>Voorwoord</u>	3
<u>Leren van Leefbuurten</u>	4
Zeven Leefbuurten	7
<u>De Moortebeek-Palokewijk in Dilbeek</u>	8
<u>Het dorp Ottenburg in Huldenberg</u>	12
<u>Wijk De Posthoorn in Wevelgem</u>	16
<u>De markt in Tessenderlo</u>	20
<u>Wijk Bosveld in Mol</u>	24
<u>De Mechelse deelgemeente Muizen</u>	28
<u>De Don Boscowijk in Halle</u>	32
<u>Lessen uit de praktijk</u>	36
Bijlage: Handleiding voor de aanstelling van een ontwerpteam	

Voorwoord

Bij woonkwaliteit denken we bijna automatisch aan het comfort van de individuele woning. Maar wonen doe je ook in een straat of aan een plein en in een buurt. De buitenruimte die aan je woning grenst, maakt deel uit van je woonmilieu. De kwaliteit van die straat en die buurt, kortom de publieke ruimte waarin je woont, draagt in hoge mate bij aan de kwaliteit van het wonen. Wonen in een buurt **verbindt mensen**. Een buurt is niet alleen de ruimte waarin je je verplaatst. Het is ook de plek waar je andere bewoners ontmoet en waar wonen een sociale dimensie krijgt. De herinrichting van de publieke ruimte in een woonbuurt vormt een uitgelezen kans om ontmoeting te stimuleren en de samenhang van de buurt te bevorderen door de verkeersfunctie te overstijgen.

Wat mensen aan de buurt waarderen, wat er volgens hen de sterke kanten van zijn, kan verschillen. Lokale besturen die wijzigingen aan het openbaar domein plannen, botsen vaak op uiteenlopende individuele belangen. De uitdaging ligt er dan in te detecteren en te benoemen welke **gemeenschappelijke belangen** de bewoners van de buurt **verbinden**. Wat maakt samenleven in een buurt prettig en kwaliteitsvol? Door te luisteren, lokale kennis te verzamelen en belanghebbenden elkaars – soms botsende – standpunten te tonen, creëer je betrokkenheid. Wanneer omwonenden inzicht krijgen in de keuzes voor het ontwerp van de ruimte rondom hun woning (in functie van de gemeenschappelijke belangen), is de kans groter dat ze die ruimte meer gaan waarderen en onderhouden.

Maar het lokale bestuur moet die gemeenschappelijke belangen ook **verbinden met uitdagingen** in de gemeente als geheel, uitdagingen voor de regio, voor Vlaanderen, Europa enzovoort. Voor al die uitdagingen bestaan er tal van doelstellingen in verband met klimaat, mobiliteit, gezondheid en betere woon- en leefkwaliteit die allemaal samenkomen in de buurt. Van vergroenen en ontharden om de omgeving aan te passen aan droge, warme periodes en periodes van hevige regenval, tot aanzetten tot wandelen en fietsen in een veilige en aangename omgeving om de modal shift te realiseren, in de buurt moet het allemaal gebeuren.

De publieke ruimte verbindt dus niet alleen mensen, maar ook gemeenschappelijke belangen en maatschappelijke uitdagingen. Hoe beter het lukt om al deze aspecten samen te brengen in een integraal verhaal, hoe aangenamer de buurt wordt voor iedereen, jong en oud.

We wensen u veel leesplezier en inspiratie!

Het Team Vlaams Bouwmeester en
Fietsberaad Vlaanderen

Leren van Leefbuurten

Het concept Leefbuurten

In 2019, nog voor er sprake was van de coronapandemie, lanceerden het Team Vlaams Bouwmeester en Fietsberaad Vlaanderen het concept Leefbuurten. *Leefbuurten zijn levendige, klimaatrobuuste en autoluwe buurten waar het aangenaam wandelen, fietsen én wonen is. De inrichting van het publieke domein in Leefbuurten draagt bij aan de evolutie naar veilige, gezonde, sociale en duurzame gemeenten door de verkeersfunctie te overstijgen en ruimte te bieden voor de vele noden en claims waar onze straten het voorwerp van zijn. Het zijn aangename verblijfsplekken op maat van jong en oud. De inrichting ervan biedt ruimte voor ontmoeting en activiteit, natuur en groen, water en bomen die de zomerse hitte en droogte kunnen temperen, gezonde lucht en stille plekken. Fietsen en wandelen zijn er vanzelfsprekend. De auto is er niet dominant aanwezig.*

Tijdens een verkennend onderzoek, ondersteund door Artgineering en de Vrije Universiteit Brussel, werden de uitdagingen en kansen geschetst om van een gewone wijk een Leefbuurt te maken. Dit onderzoek vond zijn neerslag in de brochure Buurten vol lef, buurten vol leven. Aan de hand van inspirerende voorbeelden, concrete bouwstenen en heldere strategieën maakte die eerste brochure het concept Leefbuurten inzichtelijk. Met die brochure wilden de Vlaamse Bouwmeester en Fietsberaad Vlaanderen alle initiatiefnemers inspireren die een bijdrage kunnen leveren aan het ontwerp en de realisatie van Leefbuurten.

Op zoek naar verbeeldingskracht en praktijkvoorbeelden

De COVID-19-crisis zette de relevantie van dit verkennend onderzoek extra in de verf. Tijdens de lockdown hebben veel mensen hun eigen buurt op een bijzondere manier herontdekt. Dat er opeens zoveel minder gemotoriseerd verkeer was, had veel positieve effecten: minder geluidshinder en een betere luchtkwaliteit, meer bewegingsruimte voor voetgangers en fietsers. Buurten met veel groen werden sterker gewaardeerd dan andere. Maar iedereen ondervindt ook dat de periodes van droogte en hittegolven steeds frequenter voorkomen. Ook los van de pandemie beseft de bevolking dus ook almaar meer hoe belangrijk het is dat water voldoende in de bodem kan dringen en dat er verkoelende bomen beschutting bieden tegen direct zonlicht. Argumenten genoeg om aan een aangename, klimaatbestendige publieke ruimte in de eigen buurt te werken.

Sommige beleidsmakers zijn ondertussen wel vertrouwd met concepten als de 15 minutenstad, 8-80 Cities en Jan Gehls 'Steden voor mensen'. De centrumsteden, waar grote vernieuwingen traditioneel eerder hun intrede doen, tonen in recente realisaties dat ze het belang

van goede publieke ruimte op maat van voetganger en fietser hoog op de agenda hebben staan. Maar in kleinere steden en gemeenten blijkt de kloof tussen denken en doen soms nog groot. In niet-verstedelijkte gemeenten en kleinere kernen hebben ze meer goede voorbeelden nodig. Een vaak gehoord argument is dat grootstedelijke referenties niet geëxtrapoleerd kunnen worden naar de eigen, kleinere gemeente. Natuurlijk kan een stedelijke inrichting niet zomaar gekopieerd worden in een kleinere kern, maar de complexiteit van een project in de publieke ruimte van een kleinere gemeente is wel gelijkaardig aan die in een stad. Voorbeelden van geslaagde projecten van vergelijkbare schaal kunnen de discussie een andere richting geven. Want meer dan ooit komen diverse actuele uitdagingen samen in die publieke ruimte: werken aan klimaatadaptatie en de modal shift én tegelijk de leefkwaliteit verhogen. Voor al deze aspecten formuleren ook hogere overheden verwachtingen en doelstellingen. Het is aan het lokale bestuur om die doelstellingen uit te voeren. Maar daar is maatwerk voor nodig, zowel op het vlak van analyse als op dat van ontwerp en uitvoering.

Oproep Leefbuurten

Vanuit de gedeelde overtuiging dat grensverleggende realisaties een sneeuwbaaleffect op gang kunnen brengen, lanceerde het Team Vlaams Bouwmeester in 2021 samen met Fietsberaad Vlaanderen, het Agentschap Binnenlands Bestuur en Vlaams minister van Binnenlands Bestuur Bart Somers de projectoproep Leefbuurten. Die richtte zich tot gemeenten die zich wilden engageren voor een geïntegreerde herinrichting van de publieke ruimte in een van hun buurten. De overstap van verkennend onderzoek naar praktijk dus. In juni 2021 koos een selectiecommissie uit veertien kandidaturen een gevarieerde mix van zeven projecten die ondersteuning konden gebruiken en die representatief zijn voor andere buurten: van residentiële wijken aan de rand van grotere gemeenten tot een kleine landelijke dorpskern, van een sociale woonwijk met erfgoedwaarde tot een typisch Vlaams marktplein als bovenlokaal centrum. Dilbeek, Huldenberg, Wevelgem, Tessengerlo, Mol, Muizen (bij Mechelen) en Halle worden begeleid in de transformatie van een van hun woonbuurten tot een echte Leefbuurt.

Leefbuurten worden Leerbuurten

In juli 2021 begon er een intensief begeleidingstraject dat uiteindelijk leidde tot de aanstelling van een ontwerpteam voor iedere Leefbuurt. Tien maanden lang stelden de steden en gemeenten de opgaves op maat van hun specifieke buurt stap voor stap scherp. Daarbij konden ze rekenen op de ondersteuning van een projectregisseur vanuit het Team Vlaams Bouwmeester, maar ook op de begeleiding door een groep experts in mobiliteit, participatie, landschap en ecologie. Gelijktijdig met de opmaak van ieder projectdossier schreef het Team Vlaams Bouwmeester een oproep aan ontwerpers uit. Uit een lijst van geïnteresseerde en beschikbare ontwerpteam koos elke opdrachtgever vier ontwerpteam die in tekst en beeld hun visie op de transitieopgave voor de Leefbuurt in kwestie mochten toelichten. Na de presentatie van deze wedstrijdofferte duidde elke opdrachtgever één laureaat aan waarmee ze in zee zijn gegaan voor de realisatie van hun Leefbuurt.

Maar het doel van de oproep Leefbuurten is meer dan de realisatie van zeven voorbeeldige projecten: ook uit het proces zelf kunnen we leren. Uit de projectbegeleiding zijn lessen te trekken die het mogelijk maken bestaande werkwijzen te verbeteren. Aan de begeleiding werd dan ook een leertraject gekoppeld dat inzichten oplevert voor andere projecten en toekomstig beleid. De integrale benadering van de inrichting van openbaar domein zou een evidentie moeten worden. De zeven

Leefbuurten zien we als proefprojecten aan de hand waarvan we in kaart proberen te brengen wat er nodig is om van die geïntegreerde benadering een reguliere praktijk te maken, en die inspirerend kunnen zijn voor andere lokale besturen, maar ook voor de Vlaamse overheid die via subsidies, projecten, regelgeving of instrumenten allerhande vaak ook bij de herinrichting van de publieke ruimte betrokken is.

Behalve de projectregisseur en de betrokken deskundigen is er bij het leertraject ook een stuurgroep actief waarin naast de initiatiefnemers ook vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Departement Omgeving, het Agentschap Natuur en Bos, Infopunt Publieke Ruimte, het kabinet van minister Jan Jambon en het kabinet van minister Zuhair Demir zetelen.

Ontwerpvoorstellen en praktijklessen

Afgezien van wat kleinschalige proefopstellingen en quick wins zullen de realisaties van de zeven Leefbuurten pas vanaf 2024 zichtbaar worden op het terrein. In afwachting brengt deze brochure al een overzicht van de winnende voorstellen en enkele praktijklessen voor eenieder die ook met een Leefbuurt wil beginnen.

In het eerste hoofdstuk schetsen we de specifieke context van elk project, we geven inzicht in de belangrijkste ambities van het bestuur en in de manier waarop het gekozen ontwerpteam daaraan beantwoordt. Daarnaast geven we ook mee op welke problemen we gebotst zijn en op welke manier je daarmee kan omgaan. Nogal wat uitdagingen zullen andere lokale besturen bekend in de oren klinken.

Het begeleidingstraject loopt nog door, maar ook deze eerste, belangrijke fase leverde al heel wat inzichten op. In het tweede hoofdstuk hebben we de ervaringen tot nu toe gebundeld in twaalf algemene aanbevelingen voor de praktijk: daar zijn zowel aandachtspunten met betrekking tot het proces en het bepalen van de ambities bij als tips voor het organiseren van participatie.

Als bijlage geven we een beknopt overzicht van de benodigde stappen om een goed projectdossier op te maken en een geschikt ontwerpteam aan te stellen.

Met dit traject willen we aantonen dat het mogelijk is om ook in gewone, alledaagse woonbuurten de inrichting van de publieke ruimte niet enkel met een verkeerskundige blik te bekijken, maar er een ontwerpogave van te maken waarin evenwaardige aandacht gaat naar actieve mobiliteit, ontharding en vergroening én een hoge leef- en omgevingskwaliteit. Met deze brochure bij de hand vindt u zeker ook in uw gemeente toekomstige Leefbuurten. Laat u dus inspireren.

Zeven Leefbuurten



Waar het heraangelegde Molenbeekse openbaar domein grenst aan het verouderde Dilbeekse openbaar domein wordt de gewestgrens zichtbaar op het terrein.

In de MoortebEEK-Palokewijk, een residentiële wijk aan de grens met Brussel, wil de Gemeente Dilbeek iets doen aan het sluipverkeer en de nadrukkelijke aanwezigheid van de auto, om meer ruimte over te houden voor ontmoeten en verblijven, voor water en groen. Het reliëf en de waterhuishouding vormen de basis voor het nieuwe ontwerp, en testopstellingen leidden al tot meer dialoog met én tussen de bewoners.

Verkavelingswijk tussen ring, steenweg en natuurgebied

De MoortebEEK-Palokewijk is een typische verkavelingswijk aan de rand van de gemeente Dilbeek. De woonwijk ligt ingesloten tussen de Ring rond Brussel en de Ninoofsesteenweg aan de ene kant, en de grens met het Brussels Gewest en het Scheutbospark aan de andere. Hoewel het maar 1,7 kilometer fietsen is tot in het centrum van Dilbeek, vormt al die auto-infrastructuur een grote barrière. De bewoners hebben het gevoel 'niet bij Dilbeek te horen'. De grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest loopt letterlijk door de as van een aantal wijkstraten, en de wijk grenst maar liefst aan drie Brusselse gemeenten: Sint-Agatha-Berchem, Sint-Jans-Molenbeek en Anderlecht. Dat maakt ingrijpen in de mobiliteit complex en afstemming met de buurgemeentes des te belangrijker. De straten met laanbomen geven dan wel een groene indruk, de wijk is volledig bedacht op maat van de auto: het openbaar domein is erg verhard en het wordt grotendeels ingenomen door geparkeerde auto's – ze staan soms zelfs op de stoep – omdat parkeren er gratis is voor iedereen. Het openbaar domein is dus niet uitnodigend of aantrekkelijk ingericht voor voetgangers en fietsers. De aanwezigheid van vier lagere scholen aan de rand van de wijk, net over de grens in Molenbeek, draagt bij aan de parkeerdruk, en de invoering van de lage-emissiezone in Brussel heeft die nog verhoogd. Met het Scheutbospark is recreatief groen niet veraf en rond de steenweg liggen allerlei commerciële voorzieningen, maar in de wijk zelf ontbreekt het aan ontmoetingsruimte. De wijk ligt in gloeiend gebied, op de flank van de vallei van de MoortebEEK. Op het

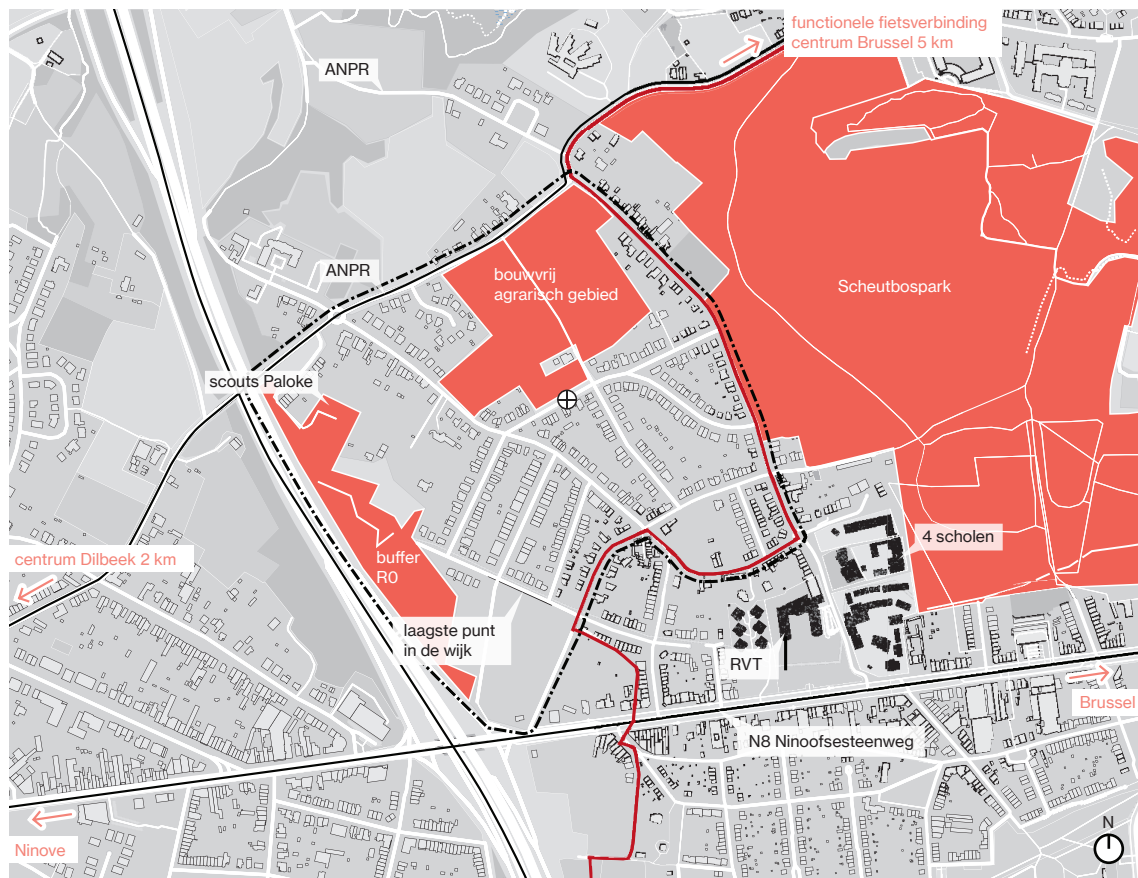
plateau ten noorden van de wijk bevindt zich een agrarisch gebied dat met erosie en afstromend water kampt. Bij zware regenval veroorzaakt dit – samen met de grote verharding in de wijk zelf – wateroverlast in de kelders in de André Waucquezlaan, het laagste punt van de wijk.

Klimaatambities hoog op de agenda

Voor Dilbeek staan klimaatmitigatie en -adaptatie boven aan de lijst met ambities voor de Leefbuurt. Om de CO₂-uitstoot te verminderen moeten voetgangers en fietsers een centrale positie krijgen in de toekomstplannen voor de buurt. Maar dat kan alleen als je de wijk ook in haar ruimere omgeving bekijkt. Voor korte verplaatsingen naar het centrum van Dilbeek wil de gemeente de fiets zoveel mogelijk promoten, en ook de fietsverbinding naar Brussel via de Kasterlindenstraat moet beter. In de wijk zelf wil de gemeente de parkeermogelijkheden duidelijker afbakenen en het overaanbod parkeerplaatsen op het openbaar domein afbouwen. Veel woningen beschikken immers over een eigen oprit of een vaak onderbenutte garage. Parkeren op openbaar domein kan dus in principe beperkt worden tot bezoekersparkeren of het parkeren van een tweede wagen. Ook door het aanbod aan deelauto's te versterken zal de behoefte om op straat te parkeren verminderen én geef je bewoners een zetje om hun tweede auto weg te doen. De gemeente wil het residentiële karakter van de wijk behouden en versterken door aan een betere sociale cohesie en een grotere betrokkenheid van bewoners te werken. De heringerichte publieke ruimte moet nieuwe en aantrekkelijke beleef- en rustplekken bieden, zodat mensen er meer met elkaar in contact komen. Een groenere

Het gemeentebestuur heeft de expliciete doelstelling geformuleerd om 80% van het regenwater in de wijk te houden.

- projectgebied
- gewestgrens
- belangrijke open ruimte
- belangrijke gebouwen
- belangrijke as
- ⊕ filter



Straten met laanbomen geven een groene indruk, maar de wijk is bedacht op maat van de auto.



Het openbaar domein is erg verhard en het wordt ondanks de aanwezigheid van opritten veel ingenomen door geparkeerde auto's.

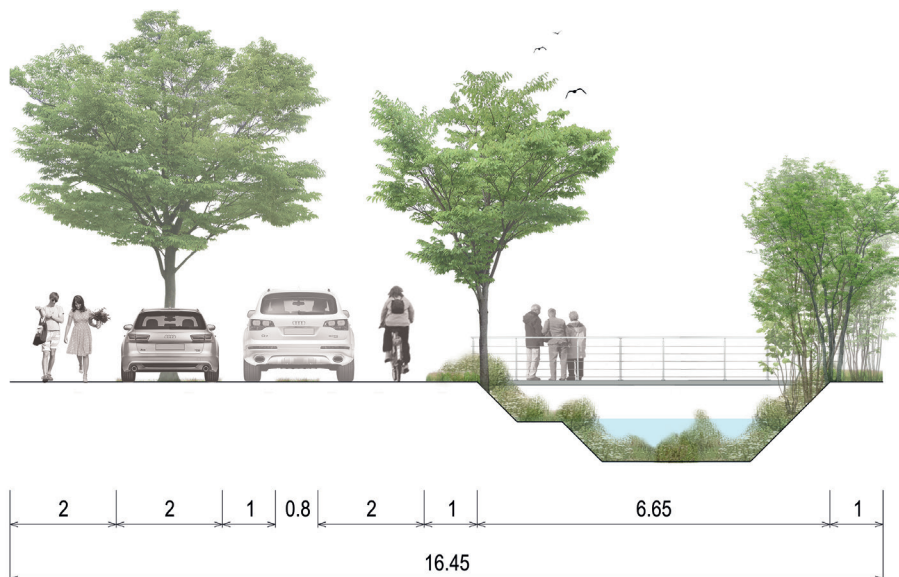


Op het hoogste punt in de wijk bevindt zich een agrarisch gebied dat met erosie kampt.

publieke ruimte verbetert de beeldkwaliteit en schept meer eenheid in de buurt. De biodiversiteit in de buurt moet beter, en bestaande groenstructuren kunnen zichtbaarder en beter met elkaar verbonden worden door het laanbomennetwerk uit te breiden. Het gemeentebestuur heeft de expliciete doelstelling geformuleerd om 80% van het regenwater in de wijk te houden en wil bewoners daarom sensibiliseren en motiveren om ook hun tuinen anders in te richten. Het is de ambitie van de gemeente om haar doelstellingen in samenspraak met de buurt uit te testen en nog te verfijnen. Laagdrempelige communicatie is daarbij onmisbaar.

Reliëf en waterhuishouding als basis voor de ruimtelijke visie

Het winnende ontwerpteam, Vectris in samenwerking met Evolta, hanteert in zijn voorstel het concept van de wijkkamer als leidend principe. Door alle wijkstraten zonder verbindende functie om te vormen tot woonerf wordt de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie. Doorgaand autoverkeer – en dus sluisverkeer – hoort er niet thuis. De toegangen of 'poorten' tot de wijk worden duidelijker gemarkeerd, zodat bezoekers en bewoners zich ervan bewust zijn dat ze de wijk binnenkomen. De Berchemstraat



Principesnede voor de herprofilering van de André Waucquezlaan met een open gracht ter hoogte van de vroegere Moortebeek. (Vectris)

Door alle wijkstraten zonder verbindende functie om te vormen tot woonerf wordt de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie.

en Kasterlindenstraat liggen buiten de grenzen van de wijk, maar ze maken wel deel uit van de lokale fietsroute die Dilbeek met Brussel verbindt. Ze zijn dus belangrijke schakels om de modal shift te realiseren. De fietser krijgt er meer plaats op de weg en gemotoriseerd verkeer wordt er afgeremd. Door de verkeers- en parkeerafwikkeling in de wijk anders te organiseren komt er ruimte vrij om buurtplekken te creëren. De invulling van deze verblijfs- en ontmoetingsplekken zal in overleg met de bewoners gebeuren, maar met in het achterhoofd steeds de regel van drie die het team ontwikkelde: een gelijke verdeling voor verblijven, bewegen en natuur (ontharding, vergroening en waterbuffering). Niet alleen in het openbaar domein zijn er ingrepen nodig: het ontwerpteam wil ook de burger motiveren om voortuinen te ontharden en vergroenen, en het zal met de landbouwer die het plateau ten noorden van de wijk pacht, op zoek gaan naar oplossingen voor de erosieproblemen. Met het reliëf en de waterhuishouding van de wijk als basis, brengt Vectris een visie die echt bij de wijk past. Het eerste uit te voeren herinrichtingsproject is een nieuw straatprofiel voor de André Waucquezlaan: de asfaltlaan die nu 17 meter breed is, krijgt een smaller wegprofiel met een open gracht op de plek waar de vroegere Moortebeek liep. De problematiek

van wateroverlast is een sterk argument om ook tot duurzamer mobiliteitsgedrag aan te zetten: je moet wel wat verder van huis parkeren, maar je kelder loopt niet meer om de haverklap onder water. Het hefboomproject in de André Waucquezlaan biedt veel potentieel om draagvlak te creëren bij zowel bewoners als politici.

Testopstellingen leiden tot dialoog

Op mobiliteit had de gemeente Dilbeek al een sterke beleidsvisie, en de operationele doelstellingen uit het mobiliteitsplan zullen in de Leefbuurt ook vorm krijgen. De ontwikkeling van een bredere toekomstvisie voor de wijk in het kader van Leefbuurten, heeft een aantal zaken versneld. Om het sluipverkeer in de Kasterlindenstraat ten noorden van de wijk te weren was zo al eerder een testopstelling met een ANPR-trajectcontrole gepland. Het intensieve begeleidingstraject om tot een heldere projectdefinitie voor de Leefbuurt te komen heeft ertoe geleid dat deze versneld werd ingevoerd. Om te vermijden dat er andere sluiproutes door de wijk ontstaan om de camera's te omzeilen, werd er in de Marie-Henriettelaan een eenvoudige filter geplaatst: betonnen new jerseys (veiligheidsboordstenen)



Visualisatie van de toekomstige inrichting van de André Wauquezlaan met een zo beperkt mogelijke verhardingsoppervlakte. (Vectris)

maken de doorgang van gemotoriseerd verkeer onmogelijk. De ambitie is om de vrijgekomen ruimte met de groendienst en de dienst Vrije Tijd tijdelijk in te richten, maar dat is nog niet helemaal gelukt. Toch werd er hier al eens spontaan een paaseierenraap georganiseerd. En naar verluidt is er door deze eenvoudige ingreep nu al meer communicatie tussen buurtbewoners. De straatambassadeurs praten met elkaar en er zijn verschillende whatsappgroepen

opgericht. Daar zijn soms ook protestgroepen bij, maar door een proefopstelling in te voeren breng je in ieder geval een dialoog op gang die ook waardevolle informatie kan opleveren over hoe de bewoners hun buurt gebruiken en beleven. Ondertussen krijgt de filter na de testfase een definitief statuut en is ook het stoeparkeren afgeschaft. Dit voorbeeld bewijst dat de durf om te testen loont. Ook kleine acties kunnen bijdragen tot meer sociale verbinding.

Opdrachtgever
Gemeentebestuur Dilbeek

Budget
Deelopdracht 1:
Masterplan met inrichtingsvisie voor de wijk en ontwikkelingsstrategie voor de gefaseerde uitvoering van de visie (vast)
€50.000 excl. btw

Deelopdracht 2:
Volledige studieopdracht voor de 1e uitvoering van het masterplan (vast)
€950.000 excl. btw investeringsbudget / 7% ereloon

Uitgenodigde bureaus
Metapolis + Made i.s.m. Corridor + Suunta

Vectris i.s.m. Evolta (Studiebureau Jouret)
Plusoffice architects i.s.m. Basil Descheemaeker en ARA

Laureaat
Vectris i.s.m. Evolta (Studiebureau Jouret)



De Leuvensebaan doorkruist het centrum van Ottenburg.

Ottenburg wil het mooiste dorp van Vlaanderen worden. Het is de ambitie om de dorpsidentiteit te versterken en van de publieke ruimte opnieuw het hart van het sociale leven te maken. Daaraan werkt de Gemeente in samenspraak met bewoners op vele fronten tegelijk: de aanleg van trage en kindvriendelijke verbindingen dwars op de steenweg door het dorp, versterking van groenstructuren én de inrichting van twee grote groene publieke verblijfsruimtes: de dorps tuin en het nieuwe Florivalpark.

Landelijke dorpskern in de Druivenstreek

Ottenburg is een landelijk kerkdorp in de Vlaams-Brabantse Druivenstreek. Met 2300 inwoners is het de op één na grootste kern in de gemeente Huldenberg. De dorpsbewoners noemen het een levendig dorp: er zijn nog een bakker, een slager en een aantal cafés. Net als in veel andere dorpskernen heeft de leefkwaliteit er wel sterk geleden onder de opmars van koning auto in de twintigste eeuw. Trottoirs ontbreken of zijn te smal en in slechte staat, de publieke ruimte wordt overmatig tot parkeerplaats gedegradeerd. De Leuvensebaan snijdt het dorps hart van noord naar zuid in tweeën. Met al het doorgaande verkeer vormt die een barrière tussen de schoolomgeving en de omgeving van de pastorij. Daar komt de nabijheid van het farmaceutisch industrieel bedrijf GlaxoSmithKline (GSK) nog bovenop, dat grote verkeersdrukte veroorzaakt op die Leuvensebaan. Ondanks de ligging tussen grote groenstructuren maakt de dorpskern een erg verharde indruk. Er staan enkele historische en waardevolle woningen, maar verder vooral rijwoningen en vrijstaande villa's met weinig coherentie. Recent verzezen er ook enkele nieuwe, private woonontwikkelingen van bedenkelijke kwaliteit. Toch zijn Ottenburgenaars fier op hun dorp en dromen ze ervan er het mooiste dorp van Vlaanderen van te maken. Niet vanwege de toeristische aantrekkingskracht, maar om de leefkwaliteit voor de eigen dorpsbewoners te verbeteren. Het idee voor deelname aan het traject Leefbuurten kwam trouwens voort uit een burgerinitiatief: Ottopia.

De publieke ruimte als hart van het sociale leven

Het gemeentebestuur wil het openbaar domein van de dorpskern transformeren, zodat het sociale leven zich weer in de publieke ruimte kan afspelen. Daarom is betere leesbaarheid van de dorpskern ter hoogte van de Leuvensebaan een van de belangrijkste doelstellingen van het Leefbuurtproject in Ottenburg. Dorpspoorten moeten automobilisten erop attent maken dat ze een woon- en verblijfsgebied doorkruisen. De inrichting van het dorps hart moet beter afgestemd worden op de zachte weggebruiker. Om de oversteekbaarheid te verbeteren heeft de Gemeente de concrete doelstelling geformuleerd dat een kind van het vierde leerjaar veilig zonder begeleiding naar school moet kunnen gaan of fietsen. Vanzelfsprekend ben je in een dorp sterker afhankelijk van een auto dan in een stad, maar ook hier is een modal shift nastrevenswaard, en ook mogelijk door duurzame vervoersmiddelen aantrekkelijker te maken dan de privéwagens. Een betere en veiligere verbinding met het nabijgelegen treinstation Florival biedt potentie. Het reliëf is misschien wat nadelig, maar elektrische fietsen maken dit al minder lastig. De parkeermogelijkheden in de dorpskern moeten integraal herbekeken worden: minder versnippering en uitfasen waar mogelijk. In ruil moeten er dan comfortabele en leesbare routes naar randparkings komen. De omvorming van de publieke ruimte moet ook de dorpsidentiteit versterken: markante plekken zoals de Lindeboom, de kerktuin, de pastorijtuin en de oude school verdienen eerherstel. De gemeente heeft handzame richtlijnen nodig in verband met typologie en beeldkwaliteit van mogelijke verdichtingsprojecten. Een visie op de toekomstige conversie van het voetbalveld is ook onderdeel van het ontwerp voor de Leefbuurt. Dat het project tot stand komt in cocreatie met de dorpsraad, jeugd, lokale handelaars, school en verenigingen is een belangrijke voorwaarde voor het bestuur.



Kerk, lindeboom en pastorie dragen bij aan de dorpse identiteit.

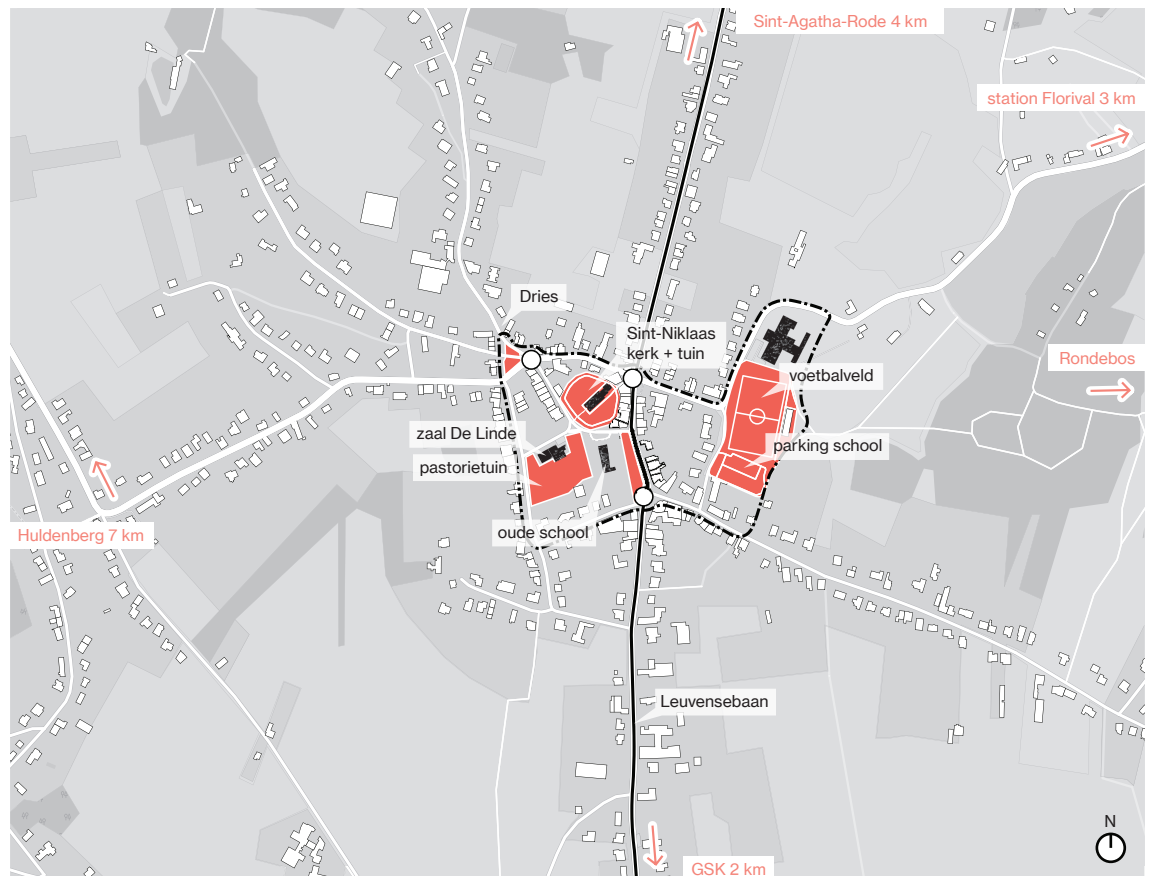


Het voetbalveld tussen de school en de parking komt in de toekomst vrij.



Het kruispunt van de Leuvensebaan met de Florivalstraat wordt veel gebruikt voor verkeer van en naar de school.

- projectgebied
- belangrijke open ruimte
- belangrijke gebouwen
- belangrijke as
- gevaarlijk kruispunt



Trage verbindingen om de barrière van de steenweg weg te werken

Laureaat 1010 Architecture Urbanism, in samenwerking met Plant en houtgoed, TML en PREO, heeft goed begrepen dat de barrièrewerking van de Leuvensebaan op verschillende manieren moet worden weggewerkt. Onder andere door de herinrichting van kruispunten komt een veilig zacht netwerk haaks op de Leuvensebaan tot stand. Visuele dwarse connecties versterken die oost-westverbinding nog. In zijn voorstel plaatst het ontwerpteam de voetganger en fietser centraal en de volledige

inrichting van het dorpshart volgt het 'shared space'-principe, een concept van gemengd verkeer waarbij de beschikbare ruimte door alle gebruikers wordt gedeeld. Het kerkplein wordt de centrale ontmoetingsplek en Kerkstraat en Pastorijstraat worden autoluw. Het oneigenlijk gebruik van publieke ruimte als parking wordt teruggedrongen, en voor elke geschrapte parkeerplaats wordt gezocht naar een nieuwe invulling die een concrete verbetering voor de dorpsbewoners oplevert. Het team stelt voor de publieke voorzieningen rond twee landschapskamers te clusteren: de dorpsstuin en het Florivalpark. De verblijfskwaliteit van deze plekken wordt



Eerste aanzet voor het ruimtelijk en programmatisch raamwerk waarin de gewenste ontwikkelingen in Ottenburg op zowel korte als middellange termijn gekaderd kunnen worden. (1010 architecture urbanism)

verhoogd met groen, water en meubilair. Nieuwe groenstructuren zullen beide plekken met elkaar en met het omliggende landschap verbinden. 1010 voegt inclusiviteit toe als bijkomende bouwsteen voor deze Leefbuurt met oog op de programmering van functies. Het bevorderen van een robuust sociaal weefsel in de dorpskern wordt hoog op de agenda geplaatst, bijvoorbeeld door betaalbaar en compact wonen te combineren met intergenerationele woonvormen. Het voorstel omvat dus niet enkel ingrepen in het openbaar domein maar ook strategieën voor de bebouwde omgeving, zoals het invullen van leegstaande panden, kleinschalige reconversieprojecten of kwalitatieve nieuwbouwprojecten met collectieve doelstellingen. Op die manier komt het ontwerpteam tot een ruimtelijk en programmatisch raamwerk dat als werkinstrument voor het beleid kan dienen om de Leefbuurt uit te rollen in acties op zowel korte als middellange termijn (10 à 15 jaar).

Heldere beleidsambities zorgen voor een duidelijk participatiekader

Een van de lessen uit het begeleidingstraject voor deze Leefbuurt is het belang van een duidelijke rolverdeling tussen de verschillende betrokken partijen.

De delicate verhouding tussen een geëngageerde dorpsraad en het lokale bestuur vereist een behoedzame omgang. Transitie-opgaven als deze lokken onvermijdelijk reacties uit, soms zelfs hevige. En ook al is de dorpsraad een belangrijke speler en trekker voor de Leefbuurt, het is niet aan hem om al die reacties en belangen af te wegen. Het is belangrijk dat ook de dorpsraad zelf zich in de toekomst nog kritisch kan uitspreken over de plannen. Dat het initiatief om een Leefbuurt te realiseren, zoals hier in Ottenbrug, van een burgerbeweging komt is hoopvol en zorgt onmiddellijk voor een interessante dialoog, maar het lokale bestuur blijft de uiteindelijke opdrachtgever van het project. Participatie kan en mag beleidsmakers niet ontslaan van de plicht om duidelijke politieke keuzes te maken. Het is belangrijk dat het bestuur zélf een duidelijke visie ontwikkelt en die ook uitdraagt. Omdat mobiliteit vaak beladen materie is, bestaat immers het gevaar dat het de moeilijke keuzes uitbesteedt aan een toegewijde partner. Dat kan een bewonersvereniging zijn, maar ook een ontwerpteam of een gemotiveerde ambtenaar. Als het lokale bestuur zélf heldere ambities formuleert, ontstaat er een duidelijk kader waarbinnen op cocreatieve wijze aan het Leefbuurtproject gewerkt kan worden.

Een betere leesbaarheid van de dorpskern ter hoogte van de Leuvensebaan is een van de belangrijkste doelstellingen van het project in Ottenburg.



Toekomstbeeld van op de hoek van de Tommestraat en de Leuvensebaan naar de dorpskern. (1010 architecture urbanism)

Voor elke geschrapte parkeerplaats wordt gezocht naar een nieuwe invulling die een concrete verbetering voor de dorpsbewoners oplevert.



Toekomstbeeld vanuit het park Florival (voormalig voetbalveld) naar het woonproject op de site van de K+R-parking. (1010 architecture urbanism)

Opdrachtgever
Gemeentebestuur Huldenberg

Budget
Deelopdracht 1:
Masterplan met ruimtelijke ontwikkelings-
visie voor de dorpskern (vast)
€65.000 excl. btw

Deelopdracht 2:
Volledige studieopdracht 1e uitvoering
herinrichting dorpshart (voorwaardelijk)
€750.000 excl. btw investeringsbudget /
7% ereloon

Uitgenodigde bureaus
1010 architecture urbanism i.s.m. Plant en
houtgoed, TML, PREO
De Strip Architects i.s.m. Karibu Architec-
ture, Elise Candry, Kind & Samenleving

Plusoffice architects i.s.m. Anyways
Overlant landschapsarchitecten i.s.m.
PLOT, The New Drive

Laureaat
1010 architecture urbanism i.s.m. Plant en
houtgoed, TML, PREO

De Posthoorn is vandaag een klassieke verkavelingswijk, maar heeft alles in zich om een klimaatrobuuste wijk vol buurtleven te worden. De Gemeente schaaft zich helemaal achter het STOP-principe en een klimaatadaptieve inrichting. Ook een sterker sociaal weefsel dat bijdraagt aan de zelfredzaamheid van de ouder wordende bewoners, staat op de werkagenda. Via een intensief participatief proces krijgen alle belanghebbenden medezeggenschap en mede-eigenaarschap over de buurt van de toekomst.

Uitgestrekte verkavelingswijk aan de gewestweg

De Posthoorn is met zo'n 500 woningen een relatief jonge en grote verkavelingswijk met een lage densiteit, in verschillende fases ontwikkeld van eind jaren zestig tot eind jaren negentig. Ze ligt op fietsafstand van het centrum van Wevelgem, aan de gewestweg N8 die Wevelgem met Menen verbindt. Via het Groen Lint is er ook een veiligere, parallelle fietsroute naar het centrum. Het hart van de wijk bestaat uit de vrije basisschool die een belangrijke sociale verbinder vormt, de Sint-Theresiakerk waarvan een herbestemming als uitbreiding voor de school wordt onderzocht, en het oude parochiecentrum dat onder meer onderdak biedt aan het filiaal van de bibliotheek. Maar ondanks de aanwezigheid van die voorzieningen maakt de wijk een weinig levendige indruk. Vandaag staat het openbaar domein hoofdzakelijk in het teken van de automobilist. Sommige straten zijn wel vier auto's breed. Als er al trottoirs zijn, zijn ze smal en vol obstakels. Onder doorgaand of sluipverkeer heeft de buurt niet te lijden. Veel straten lopen dood en zijn dus enkel gericht op plaatselijk verkeer voor een handvol adressen. Vijf wijkstraten geven uit op de gewestweg en vormen de wijkpoorten voor het gemotoriseerd verkeer. De parkeerdruk is laag omdat bijna alle woningen beschikken over een oprit of garage op eigen terrein. Toch wordt de publieke ruimte vaak ingenomen door geparkeerde wagens. De overmatige verharding maakt dat het in de zomer in de wijkstraten zonder laanbomen enkele graden warmer aanvoelt. Bijzonder is de



In de meeste wijkstraten komt er enkel plaatselijk verkeer.



Ter hoogte van de school is er al een filter voor gemotoriseerd verkeer ingevoerd.

aanwezigheid van een netwerk van smalle wegels die de deelwijken aan de kant van de achtertuinen ontsluiten. Deze paadjes verbinden enkele groene openbare plekken die zijn ingericht als speelpleintje of natuurgebiedje. Maar omdat ze verborgen liggen tussen schuttingen en hagen en omdat er geen druk verkeer op de rijwegen in de wijk is, worden deze trage wegen niet overal frequent gebruikt. Succesvoller is de recent aangelegde speelzone ter hoogte van de verkeersfilter aan de school, een populaire ontmoetingsplek voor ouders.

Het hart van de wijk moet weer harder kloppen

Wijk De Posthoorn heeft nu al veel troeven in handen om een Leefbuurt te worden. Door gelijktijdig in te zetten op diverse aspecten zoals het STOP-principe en verkeersveiligheid, meer ruimte voor water en groen, en meer ruimte voor ontmoeting wil de Gemeente een aantrekkelijke buurt creëren waar het gezond en aangenaam wonen en toeven is voor jong en oud. Zeker met betrekking tot klimaatadaptatie liggen de kansen hier voor het grijpen. Er is voldoende ruimte om te ontharden en het hitte-eilandeffect te temperen, om te vergroenen en de biodiversiteit te versterken, om hemelwater te bufferen en verdroging van de natuurgebiedjes tegen te gaan. De wijk heeft de potentie om van de groene ruimtes, de trage wegen en het speelweefsel één verbindend netwerk te maken dat de identiteit van de buurt versterkt.



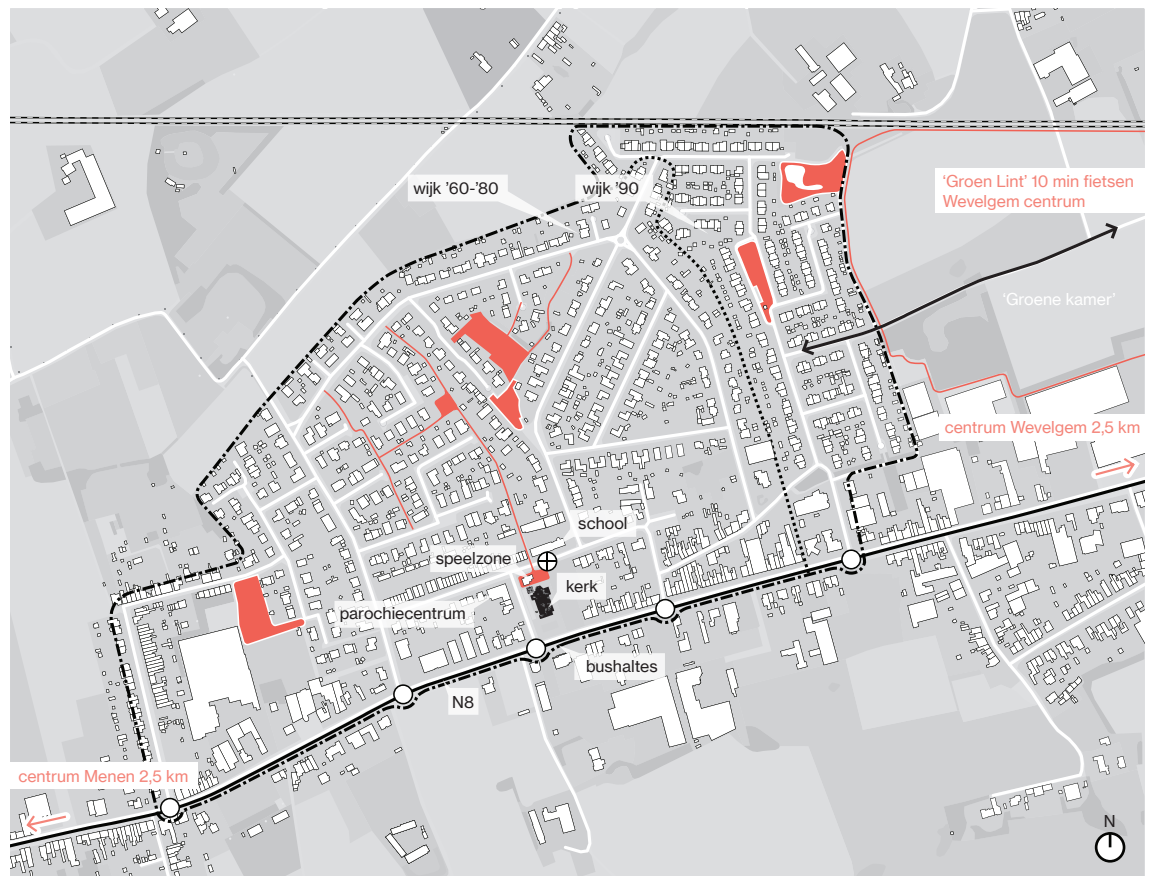
Het openbaar domein is overmatig verhard.



Een secundair netwerk van paden tussen schuttingen en hagen ontsluit de deelwijken langs de achtertuinen.

De wijk heeft de potentie om van de groene ruimtes, de trage wegen en het speelweefsel één verbindend netwerk te maken dat de identiteit van de buurt versterkt.

- projectgebied
- belangrijke open ruimte
- trage wegen
- belangrijke gebouwen
- belangrijke as
- huidige "wijkpoorten"
- ⊕ filter voor autoverkeer



Maar hoe bereik en motiveer je de wijkbewoners, bij wie de behoefte aan herinrichting van het openbaar domein duidelijk niet sterk leeft? Het lokale bestuur gelooft sterk in buurtgericht werken. Een uitdagende publieke ruimte met een sterker sociaal weefsel moet de zelfredzaamheid van de ouder wordende bevolking bevorderen en de buurt veilig maken voor kinderen en jongeren. De Gemeente wil de transformatie in gang zetten vanuit het hart van de wijk. De omgeving van de kerk biedt mogelijkheden om de verkeersluwe zone uit te breiden en nog te vergroenen. Kinderen moeten zich zelfstandig en veilig van en naar school kunnen bewegen. En met

een centrale ontmoetingsplek wordt dit gebied ook werkelijk het sociale hart van de buurt. Maar ook in de rest van de uitgestrekte wijk wil het bestuur de toekomstige transformatie tot een Leefbuurt snel tastbaar maken door al quick wins te realiseren.

Een Leefbuurt staat ten dienste van haar bewoners

De tijdelijke vereniging Overal Architectuur, GRASland en Tweeperenboom, laureaat voor deze Leefbuurt, onderscheidt zich in haar strategie om de opgave uit te werken. In plaats van een pasklaar



Door te ontharden wordt er ruimte gemaakt voor spelprykkels in het dorpshart.

Het ontwerpteam is ervan overtuigd dat je een Leefbuurt niet kan bouwen, maar dat die moet groeien.



In de wijkstraten worden strategische asverschuivingen in de rijweg ingericht en parkeerplaatsen geschraapt. (Overall Architectuur)

ontwerpvoorstel te presenteren zet dit ontwerpteam het proces om tot een duurzame transitie te komen op de eerste plaats. Het zal samen met de opdrachtgever en de belangrijkste betrokkenen een ambitiekader ontwikkelen om de bewoners mee te doen denken en plannen. Daarbij wil het meer tonen wat kan dan sturen naar wat zou moeten. Dit ambitiekader, waarbinnen inspraak of medezeggenschap mogelijk is, wordt wel scherp afgebakend: het moet duidelijk zijn wat wel en wat niet ter discussie staat. Het hele project rust op twee solide pijlers: enerzijds 'de klimaatrobuuste wijk' en anderzijds 'de wijk met buurtleven'. De daarbij horende leidende principes, die nog uitgebreid en verfijnd zullen worden, zijn bijvoorbeeld ontharding, aanplanting, regenwatercaptatie, voorzieningen en diensten, zacht netwerk, publieke verblijfsruimte, aansluiten op het fietsnetwerk. Uit die principes vloeien allerlei inspirerende

mogelijkheden voor de inrichting voort zoals het woonerf, de speelstraat, de landschapsslinger, de regentuin of de buurtboomgaard. Van de leidende principes afwijken kan niet, maar uit al die inspirerende mogelijkheden wil het team samen met alle betrokkenen keuzes maken om het project maximale gedragenheid en kans op slagen te geven. Het ontwerpteam is ervan overtuigd dat je een Leefbuurt niet kan bouwen, maar dat die moet groeien. Een leefomgeving die ook op langere termijn duurzaam en wendbaar blijft, moet geënt zijn op de behoeften van de gebruikers. Verwachten dat je de hele wijk overtuigd krijgt, is niet realistisch, maar een dynamiek en mindshift op gang brengen kan je wel. Met een coalitie van geëngageerde belanghebbenden bepaal je dan quick wins en proefopstellingen die op kleine schaal doen aanvoelen hoe de gedroomde toekomst vorm zou kunnen krijgen.



Er is veel ruimte voor vergroening in de jaren 90-wijk.

Ga het gesprek met potentiële partners niet uit de weg

De Gemeente Wevelgem heeft al langer ervaring met het opzetten van ruimtelijke projecten vanuit een structurele langetermijnvisie en met het organiseren van een grondig voortraject vóór een concrete uitvoering. De manier waarop de bouw van een nieuw ontmoetingscentrum in Gullegem tot stand kwam, is daar een sprekend voorbeeld van. Voordat ze de bouwopgave voor dat ontmoetingscentrum in de markt zette, organiseerde de Gemeente een ontwerpvooronderzoek om de potenties voor een bredere centrumvernieuwing in kaart te brengen. Daarbij werd duidelijk dat aan de bouwopgave voor het ontmoetingscentrum een opgave gekoppeld moest worden voor de herinrichting van de aanpalende publieke ruimte en voor het openleggen van een beek. Dit bewijst hoe belangrijk het is zulke voorstudies uit te voeren en daarbij dan ook nog eens voldoende aandacht te hebben voor de contouren van het onderzoeksgebied. Aanvankelijk wilde de opdrachtgever de gewestweg waaraan de wijk De Posthoorn grenst niet opnemen in het onderzoeks-

gebied waarvoor het ontwerpteam een toekomstvisie moet opmaken. De gewestweg valt immers onder de bevoegdheid van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Al bij voorbaat ging de Gemeente ervan uit dat ingrepen hier onbespreekbaar zouden zijn en ze wilde ze daarom niet eens ter sprake brengen in de opgave. Nochtans is het belang van deze gewestweg voor de Leefbuurt niet te onderschatten. Veel voorzieningen, zoals een dokter en een supermarkt, zijn eraan gelegen. De gewestweg vormt de primaire verbinding met het centrum van Wevelgem. Ter hoogte van de kerk is er een bushalte van de Lijn Menen-Wevelgem-Kortrijk die frequent bediend wordt en die dus een belangrijke rol speelt in de ambitie om het verplaatsingsgedrag duurzamer te maken. De steenweg is ook van belang voor de schoolgaande kinderen. Goede oversteekbaarheid is hierbij dan ook essentieel en verdient dus de nodige aandacht in de projectdefinitie. Omdat de toegangspoorten aan en de oversteekbaarheid van de N8 wezenlijk zijn binnen de toekomstvisie voor de wijk, heeft de Gemeente er belang bij het gesprek met AWV toch te voeren. Het ontwerpteam kan haar daarbij ondersteunen.

Opdrachtgever
Gemeentebestuur Wevelgem

Budget
Deelopdracht 1:
Masterplan met toekomstvisie en ruimtelijke ontwikkelingsstrategie (vast)
€60.000 excl. btw

Deelopdracht 2:
Volledige studieopdracht voor de 1e uitvoering van het masterplan (vast)
€700.000 excl. btw investeringsbudget in 2 fasen – eerste fase minimum €350.000 (deze legislatuur) / 7% ereloon

Uitgenodigde bureaus
Basic City A+U i.s.m. Buro LITH advise
De Strip Architects i.s.m. Karibu

Architecture, Elise Candry en
Younes Rifaad
Buro 4D i.s.m. studiebureau Lobelle
TV Overal Architectuur, GRASland en
Tweeperenboom

Laureaat
TV Overal Architectuur, GRASland en
Tweeperenboom



De markt doet vandaag dienst als parking en voelt meer als een verkeersknooppunt dan een centrumplein.

Het gemeentebestuur van Tessenderlo droomt van een klimaatrobuust en bruisend marktplein. De Looienaaars komen er met de fiets of te voet naartoe om elkaar te ontmoeten. Met de inzet op een robuuste groene infrastructuur grijpt het ontwerpteam de kans om het groene imago van de gemeente ook in het centrum voelbaar te maken. De markt zal een stapsgewijze gedaanteverwisseling ondergaan tot een collectief, veelzijdig en groen centrumerf. Alle gebruikers worden in een vroeg stadium aangesproken om het ontwerp van het marktplein beter te maken.

Gemeentekern met levendig maar autogericht winkelaanbod

Met een goed ontwikkeld handelaanbod, goede scholen en veel socio-culturele voorzieningen heeft de compacte kern van de gemeente Tessenderlo een bovenlokale uitstraling. In het centrumgebied vormen drie handelsstraten samen de zogenaamde T van Tessenderlo. Verkeer met de Markt als bestemming komt aan via de Neerstraat en de Diesterstraat en verlaat het centrum door de Stationsstraat. Deze centrumstraten zijn nog recent heraangelegd en kregen onlangs de bestemming fietsstraat. De Markt met het gemeentehuis, de Sint-Martinuskerk en de aanpalende Witherenpastorie ligt op het knooppunt van deze drie straten. Om de hoek in de Kerkstraat, officieel een woonerf en belangrijke verbinding met de Vismarkt, bevindt zich de toegangspoort van de lagere school. De wanden van de Markt herbergen voornamelijk horeca en handelsfuncties. De aantrekkelijkheid van het winkelaanbod van Tessenderlo hangt sterk samen met de bereikbaarheid per auto. In het huidige mobiliteitsbeleid probeert het gemeentebestuur beide dan ook te combineren. Met maar liefst vier grote parkings op minder dan vijf minuten wandelen van het marktplein, is er een groot parkeeraanbod in het centrum. Kleine steegjes bieden voetgangers en fietsers een autoluwe doorsteek naar een aantal van deze centumparkings. De auto is dominant in het verplaatsingsgedrag van de Looienaar. Fietsgebruik ligt ruim onder het Vlaamse gemiddelde. Er stoppen dagelijks 150 lijnbussen

aan de markt, maar die bieden geen snelle regionale openbaarvervoerverbindingen. Ook het marktplein zelf doet vandaag dienst als centumparkeerterrein, met een aanzuigefect tot gevolg. Waar de Markt het bruisende hart van de gemeente zou moeten vormen, voelt deze belangrijke publieke ruimte meer als een verkeersknooppunt dan als de mooiste kamer van de gemeente. Gemotoriseerd verkeer hypothekeert het actieve gebruik. Het plein wordt enkel autovrij gemaakt tijdens de wekelijkse markt, de kermissen en andere grote evenementen. Met uitzondering van wat kleine groenperken aan de pastorie, vormt de Markt één grote verharde ruimte.

Klimaatrobuust verblijfsgebied met hoge belevingswaarde

Met de herinrichting van de Markt, de Kerkstraat en een aantal doorsteken wil de Gemeente Tessenderlo een kwaliteitssprong maken voor actieve mobiliteit en klimaatadaptatie. Het bestuur heeft de ambitie om van de Markt en haar omgeving een klimaatrobuuste verblijfs- en ontmoetingsruimte te maken. Het moet een levendige, groene, gevarieerde, gezonde en autoluwe omgeving worden waar het aangenaam winkelen, wandelen, fietsen en wonen is. De Markt moet uitnodigen om met de fiets naar het centrum te komen en koning auto in de garage te laten of verderop te parkeren. Ze moet uitgroeien tot een belangrijke schakel in het bovenlokale wandel-, fiets- en groennetwerk. Het bestuur heeft de ambitie om het huidige gebruik van het plein (parking, horeca, handel, kermis, markt, evenementen...) te herbekijken en op zoek te gaan naar een nieuw evenwicht. Essentieel in dat evenwicht is dat het marktplein het jaar rond een plek met belevingswaarde wordt, een plaats waar je zomer en winter wil vertoeven, niet enkel op de braderij of tijdens de kermis. Een groen plein dat ook buiten de openingsuren van winkels



Smalle doorsteken verbinden de markt met de andere nabijgelegen centrumparkings.

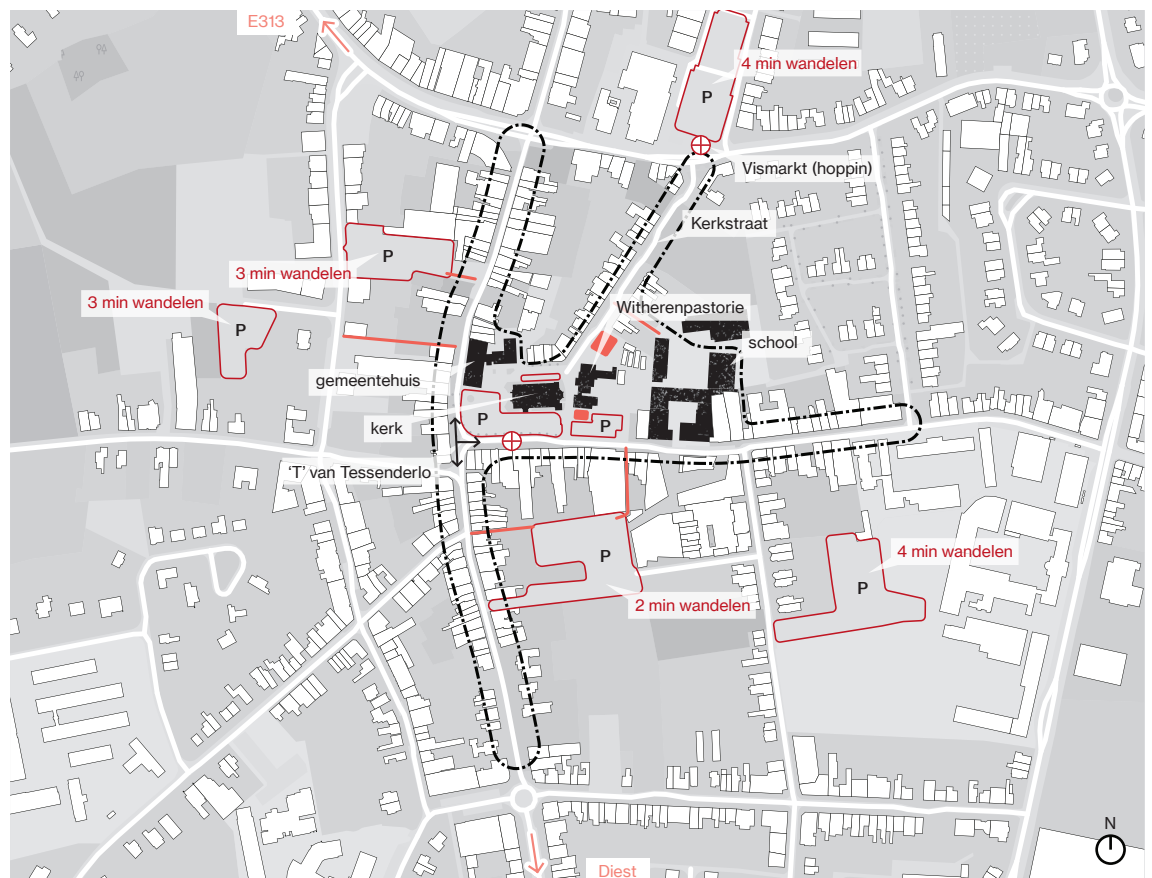


In de Kerkstraat bevindt zich de toegang tot de school.



Verkeer naar de markt komt aan via de recent heraangelegde Neerstraat en Diesterstraat.

- projectgebied
- groenzone
- trage verbinding
- belangrijke gebouwen
- centrumparking
- ⊕ bushalte



jong en oud uitnodigt tot verblijven. Maar alle functies op de Markt behouden is niet mogelijk, beseft het bestuur en dus moet het op zoek naar volwaardige of betere alternatieven. Enkel zo kan deze openbare ruimte ruimtelijke kwaliteit krijgen. Uit vrees voor omzetverlies pleit de lokale handel voor het behoud van de parking Markt. Een doordacht Leefbuurtplan moet oplossingen opleveren waar ook het handelsleven brood in ziet. Bereikbaarheid voor alle vervoersmodi is belangrijk, maar de modal shift moet er wel komen. Alle belanghebbenden aanspreken en een wervend verhaal uitwerken is daarom doorslaggevend voor deze Leefbuurt.

Van groen naar groeninfrastructuur

In feite is Tessenderlo al een 15 minutendorp, stelt laureaat Overlant terecht. Alle voorzieningen zijn op vijf minuten fietsen of een kwartier wandelen te bereiken. Er zijn voldoende parkeerplaatsen op wandelafstand van de Markt beschikbaar, maar de routes ernaartoe zijn nu nog niet aantrekkelijk en veilig genoeg. In het centrum is het imago van groene bosrijke gemeente niet voelbaar. Dat keert het ontwerpteam om door resoluut in te zetten op groen als infrastructuur. Niet alleen in functie van ecosysteemdiensten, waarvoor het team werk wil maken

van continue ondergrondse en bovengrondse groenstructuren en een doorlopend waternetwerk. Het groen moet ook de identiteit en leesbaarheid van het centrum verbeteren. Al vanaf de randparking moet groen bijdragen tot het gevoel dat je verblijfsgebied binnenkomt. Op de Markt definieert het ontwerpteam twee deelruimtes: enerzijds de dorps tuin ter hoogte van het vroegere kerkhof en de pastorijtuin, en anderzijds het dorpsplein voor de kerk. Hier moet elke ingreep gericht zijn op ontmoeting. Markt en kermis krijgen er nog steeds hun plaats, zij het herschikt. Voetgangers en fietsers staan centraal in de ontwikkelingsvisie. Het autogebruik wordt niet afgeblokt maar gestroomlijnd: de auto is te gast op de markt en enkel als bestemmingsverkeer. Om het autoverkeer te doen dalen zet het team in op één doorslaggevende circulatiemaatregel: een verkeersfilter in de Kerkstraat. Als maximaal ontharde tuinstraat wordt de Kerkstraat een voortuin van het verblijfsgebied op de Markt. De bestaande doorsteekjes rond de Markt worden opgewaardeerd en waar mogelijk komen er nieuwe bij. Voor het openbaar vervoer ligt de klemtoon op de haltes aan het Hoppinpunt op de Vismarkt, met een te onderzoeken scenario waarbij de bus niet langer tot de markt rijdt. Het team heeft een heldere en duidelijke ambitie om op gefaseerde wijze tot een parkeervrije Markt te komen, zodat ook het zoekverkeer in de gemeentekern verdwijnt. Zo kan 'De Met' weer de plek worden waar bewoners elkaar ontmoeten en hun bezoekers verwelkomen.

Met lokale kennis aan de mental shift werken

De plannen van het gemeentebestuur om parkeren op het marktplein gefaseerd te laten uitdoven veroorzaken veel beroering. Markt- en kermiskramers vrezen dat bomen hun opstelruimte zullen inperken. Handelaars vrezen omzetverlies vanuit het idee dat ze minder bereikbaar zullen zijn. Tegelijk heeft Tessenderlo veel sleutels in handen om de verblijfskwaliteit van het marktplein te verhogen. Er is ruim voldoende parkeeraanbod in de directe omgeving, wat eerder uitzonderlijk is voor een gemeentekern. Volgens het bestuur kan de Markt enkel parkeervrij worden als er voldoende draagvlak is. Maar wat betekent dat: 'voldoende' draagvlak? Uit de burgerbevraging in het voorjaar van 2022 blijkt dat 39% van



De markt transformeert van een verkeersknooppunt naar een collectief groen centrumerf. (Overlant)

de inwoners niet tevreden is over de huidige inrichting van de Markt. Meer nog: 85% geeft aan liever 200 meter te stappen naar een gratis parkeerplaats, dan te moeten betalen op het marktplein. Het belang van participatie is in dit soort trajecten zeer groot. Maar draagvlakcreatie is niet het doel van dit participatietraject, hoogstens het resultaat. Belangrijker is het een wervend verhaal uit te dragen zodat je tegelijk aan de mental shift kunt werken. Bewoners, gebruikers en handelaars beschikken dikwijls over belangrijke lokale kennis. Om de projectdefinitie te voeden werd in juni 2022 een eerste overleg georganiseerd met afgevaardigden van de lokale handelsraad, de marktkramers, de kermis, de scholen en de kerkfabriek. Daarbij werden gesprekstafels opgezet over belevingswaarde, over ecologie en over bereikbaarheid in plaats van het over parkeren te hebben. Het is immers niet omdat het bestuur een autovrije markt ambieert, dat die niet meer bereikbaar is. Tijdens de sessie leerden de stakeholders te kijken met de bril van de beleidsmaker: hoe ga je om met botsende belangen? Hoe laten we het algemeen belang primeren op het individuele belang? Door naar elkaar te luisteren groeide het besef dat het onmogelijk is alle functies op de Markt te behouden. Met deze werkwijze mondde de stakeholdersessie uit in een constructieve dialoog.

Opdrachtgever
Gemeentebestuur Tessenderlo

Budget
Deelopdracht 1:
Ontwikkelingsstrategie met nadruk op duurzaamheid en mobiliteit om de modal shift in het ruimere gebied rond de markt te bewerkstelligen (vast)
€45.000 excl. btw

Deelopdracht 2:
Volledige studieopdracht voor de herinrichting van het Marktplein en de Kerkstraat (voorwaardelijk)
€985.209 excl. btw investeringsbudget / 7% ereloon

Uitgenodigde bureaus
Brut architecture and urban design cvba
i.s.m. Witteveen+Bos Belgium

Voids urbanism i.s.m. OTO landscape architects en Endeavour
Overlant i.s.m. PLOT en France ingenieursbureau
Studiebureau Omgeving

Laureaat
Overlant i.s.m. PLOT en France ingenieursbureau



Het vroegere kerkhof en de pastortuin worden opnieuw verbonden en als dorpstuin ingericht. (Overlant)

Als maximaal ontharde tuinstraat wordt de Kerkstraat een voortuin van het verblijfsgebied op de Markt.



Het autovrije dorpsplein biedt nog steeds ruimte voor evenementen. (Overlant)



De zaagtandwoningen zijn geschikt rond grote, anonieme groenzones.

De unieke sociale woonwijk Bosveld in Mol is toe aan een grondige opwaardering. Het rijkelijk aanwezige groen en het netwerk van trage wegen worden opnieuw bekeken, maar de integrale toekomstvisie streeft ook naar betere sociale cohesie en een grotere belevingswaarde. Daarbij fungeert het kind als kompas. Met de krachtlijnen van het oorspronkelijke ontwerp als basis, maar met de uitdagingen van vandaag in het achterhoofd wordt Bosveld klaargestoomd voor de toekomst.

Sociale parkwijk geïnspireerd op het Radburnprincipe

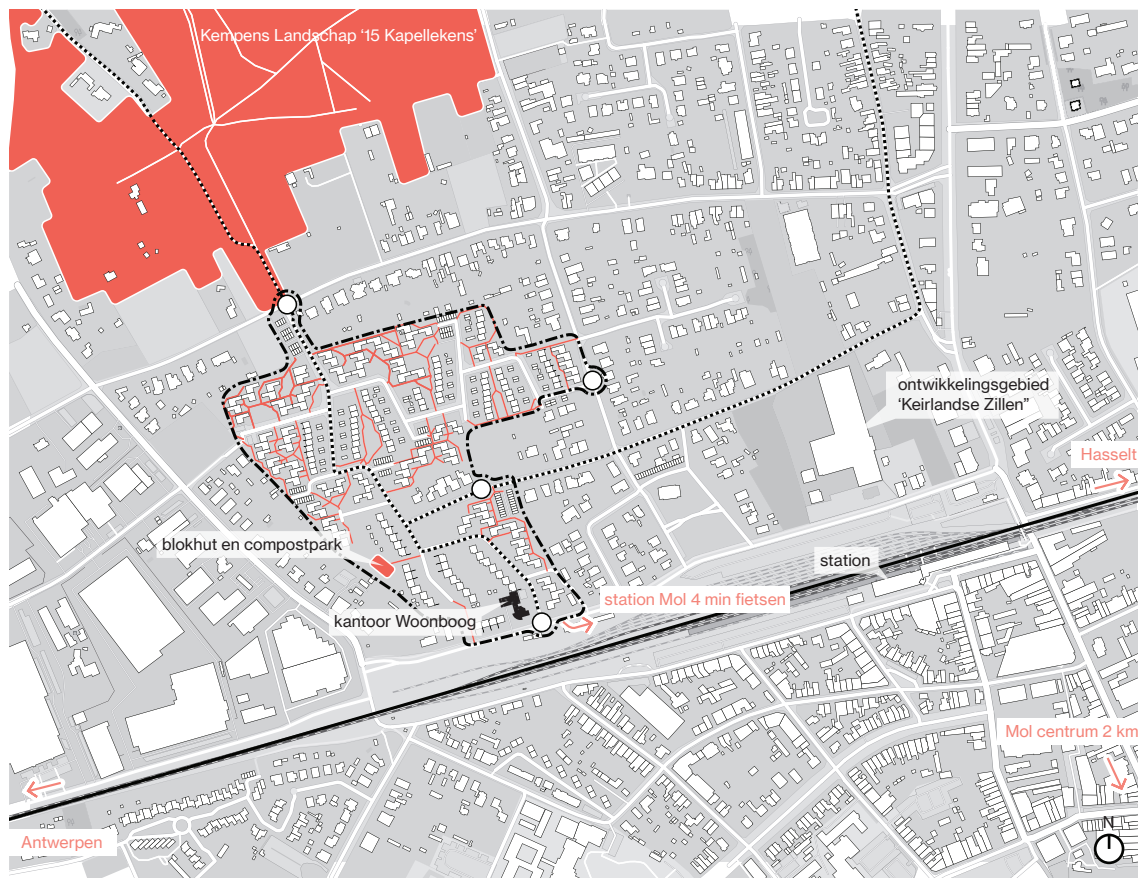
De woonwijk Bosveld/ Kerkelanden, met haar kenmerkende grijze coloriet van betonstenen gevels en golfplaten daken, ligt tussen de spoorlijn Antwerpen-Hasselt en het Mols stadsbos aan de noordzijde van de Kempense gemeente Mol, op loopafstand van het station. De parkwijk telt een 200-tal sociale eengezinswoningen, waarvan het grootste gedeelte verhuurd wordt door de woonmaatschappij Woonboog. Ten tijde van de realisatie, in 1984, was architect Leo Verbist zijn tijd vooruit met het ontwerp van deze wijk: een laagbouw parkwijk met experimentele woontypes die op een inventieve manier geschakeld werden, een landschapsontwerp met zeer veel groen en een innovatief wijkcirculatiepatroon gebaseerd op het Radburnprincipe. Dit principe gaat uit van een scheiding van voetgangers- en autoverkeer, maar keert de klassieke ontsluiting om: de voordeuren liggen aan een groene publieke ruimte; je bereikt ze via een padenstructuur. De achteringen liggen aan straten die toegankelijk zijn voor autoverkeer. Bijzonder is dat het vele groen in deze wijk bijna volledig openbaar domein is. De woningen beschikken maar over beperkte private tuintjes of patio's. Er zijn veel garages, zowel gegroepeerd op enige afstand voor de patiowoningen, als individueel aan de zaagtandwoningen. Ondanks de sterke basisideeën, waarin de elementen voor een hoge leefkwaliteit intrinsiek aanwezig zijn, wordt de wijk vandaag niet zo ervaren. Het Radburnsysteem is enigszins uitgehold: de auto-ontsluiting doorkruist en fragmenteert

de publieke ruimte. Het afgelijnde ontwerp van tuinen en landschapsarchitect Rik Carlier bevat een overdaad aan haagmassieven, waardoor er weinig open grasveld overblijft. De paden zijn in slechte staat en het netwerk is zodanig uitgebreid dat het voor de bezoeker onduidelijk is welke paden toegang geven tot woningen en welke door de wijk lopen. Op papier is de publieke ruimte genereus, maar in werkelijkheid stimuleert ze de ontmoeting niet. De moeilijke leesbaarheid creëert ook spanningen met en tussen de bewoners die zich reststukjes toe-eigenen met schuttingen en kinderspeeltuigen of door er fietsen te stallen. Bovendien is de huidige groenaanleg niet overal ecologisch waardevol en is het onderhoud heel duur voor de Gemeente.

Naar een nieuw evenwicht tussen onderhoudsvriendelijk groen en verblijfsgroen

Hier is een grondige opwaardering nodig met aandacht voor het bijzondere sociale en ruimtelijke weefsel dat de parkwijk typeert. Het is de ambitie om de sterke basisideeën van het ontwerp te bekrachtigen, maar met meer nadruk op de leefkwaliteit van de huidige en toekomstige bewoners. Het gemeentebestuur van Mol wil tot een nieuw evenwicht komen tussen onderhoudsvriendelijk groen en groen dat aanspreekt om te verpozen. Op strategische plekken kan kijkgroen (waar je enkel naar kan kijken) transformeren naar gebruiksgroen (dat recreatie mogelijk maakt). Op andere plaatsen is verwildering om de biodiversiteit te verhogen zeker een goede keuze. De gemeente wil de mogelijkheden onderzoeken om eventuele toe-eigening van het openbaar domein op georganiseerde wijze mogelijk te maken in plaats van ze te gedogen. De leesbaarheid en hiërarchie van het padennetwerk kan beter. Het doel is een netwerk van voetpaden te doen ontstaan dat sociale interactie stimuleert zonder de privacy van de bewoners onder druk te zetten. Het 8-80-principe – het principe dat zowel iemand van acht als iemand van tachtig straten en plekken zelfstandig moet kunnen gebruiken – is daarbij een belangrijke leidraad. De paden moeten veilig zijn, en toegankelijk voor kinderwagens en

- projectgebied
- belangrijke groene ruimte
- belangrijke plek
- ⋯ fiets- en wandelknooppuntenroute
- huidige wijktoegang voor gemotoriseerd verkeer

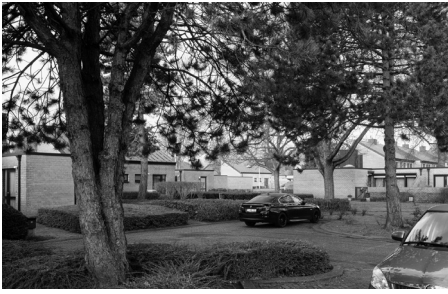


rolstoelen. Door op gerichte plekken een pakjesmuur, collectieve afvalvoorzieningen, fietsstallingen, deelwagens, zit- en speelgelegenheden of misschien zelfs een buurtbarbecue te plaatsen kan de publieke ruimte activerend werken en aanzetten tot ontmoeting. Hoewel in deze wijk bijna uitsluitend bestemmingsverkeer voorkomt, is het straatbeeld erg auto-gericht met afgescheiden stoepen. Vanwege de lage snelheid en beperkte verkeersdruk is het logischer om hier een systeem van gemengd verkeer in te voeren. De grote afstand tussen sommige parkeerboxen en woningen in combinatie met een gedoogbeleid maakt het voor bewoners vandaag verleidelijk om in de berm te parkeren. Parkeerplaatsen moeten dus beter gestructureerd worden, maar in de eerste plaats moet ook actieve mobiliteit een zetje krijgen door de routes van, naar en door de wijk fietsvriendelijker te maken. De bestaande fiets- en wandelknooppuntenroute naar het aanpalende Mols stadsbos en de openlucht-kruisweg 'de 15 Kapellekens' vormen een goed vertrekpunt.

Genereuze publieke ruimte op maat van het spelende kind

Een doorlopend centraal park vormt de ruggengraat in het ontwerpvoorstel van het winnende team Maarch en CLUSTER landschap & stedenbouw. Barrières, zoals haagmassieven of schuttingen die doorzicht en overzicht verhinderen, moeten weg

om de verrommelde ruimte weer vrij te maken. De padenstructuur wordt eenvoudiger en er komt hiërarchie in door te spelen met breedte en materialisatie. Lokale toegangen tot woningen krijgen een andere inrichting dan de doorgaande parkstructuur die de wijk verknoopt met de omgeving, zodat het verschil duidelijk is. Het team voert ook enkele strategische filters in: autoverkeer kan er niet meer doorrijden, fietsers wel. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede, maar nog belangrijker is dat er hierdoor nergens nog autoverkeer de park-as kruist. Het team stelt als duidelijk doel dat een kind zich opnieuw zonder gevaar vrank en vrij door de wijk kan bewegen. De rijweg bedient voortaan gemengd verkeer door de afgescheiden trottoirs te verwijderen en het autoluwe karakter van de wijk wordt versterkt door deze integraal als woonerf te bestemmen. Naast het centrale park ontstaat er één helder leesbare route voor auto's, waaraan ook infrastructurele elementen zoals afvalvoorzieningen, fietsenstallingen of strategisch geclusterde parkeerplaatsen kunnen worden gekoppeld. Ook de connectie met de omgeving wordt onder handen genomen: door enkele afgelegen parkeerboxen te verwijderen ontstaat er een bredere en betere zichtbaarheid en dus betere oversteekbaarheid van de Postelarenweg richting 'de 15 Kapellekens'. De groene tussenruimtes aan de patiowoningen worden collectieve tuinen, waarvan de bewoners de invulling en programmatie mee kunnen bepalen. Zij zullen zich ook de beperkte zone



Als gevolg van de aanzienlijke afstand tot de parkeerboxen wordt bij de patiowoningen veel op straat geparkeerd.

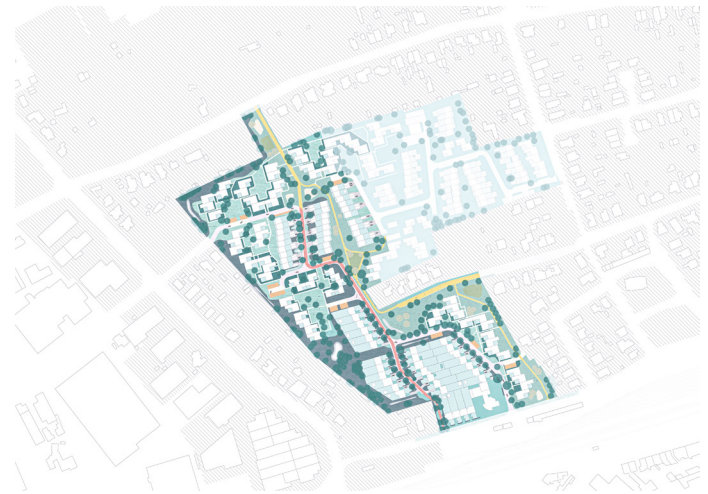


De rijwegen zijn autogericht met een afgescheiden trottoir.



Het netwerk van paden is zeer uitgebreid, waardoor de leesbaarheid verloren gaat.

Door ingrepen zoals de heraanleg van voetpaden in een bredere toekomstvisie te kaderen, kunnen veel meer aspecten worden meegenomen die ook van invloed zijn op de leefkwaliteit van de wijk.



Eerste aanzet voor het masterplan waarin de vier landschappelijke structuren verenigd worden. (Maarch + CLUSTER landschap & stedenbouw)

tussen het pad en de gevels bij de zaagtandwoningen op dynamische wijze kunnen toe-eigenen. Een op te richten ambassadeursgroep van bewoners zal de schouders mee onder de uitwerking zetten. Door de aanleg van wadi's vergroent de wijk nog meer en krijgt water de kans te infiltreren. De wadi's langs de rijbanen vormen ook een strategische hindernis voor wildparkeerders. Als complement voor de toegankelijke collectieve tuinen en het centrale park krijgen plant en dier prioriteit in de robuuste rand van de wijk.

Een integrale benadering biedt winst

De aanleiding om met de wijk Bosveld deel te nemen aan het traject Leefbuurten was voor de Gemeente Mol zeer concreet. De stoepen in de wijk zijn in zeer slechte staat, boomwortels duwen de tegels op en groeien in de riolering met wateroverlast tot gevolg. De aanplantingen hebben hun beste tijd gehad en de onderhoudskosten worden er niet minder op. Het gemeentebestuur heeft dit momentum aangegrepen om een grondige visie op de toekomst van de wijk op te maken. Maar terwijl de klemtoon aanvankelijk vooral lag op de transformatie naar een onderhoudsvriendelijker openbaar domein, werd het in de loop van het begeleidingstraject ook voor de Gemeente

duidelijk dat een integrale benadering meer kan opleveren. Door ingrepen zoals de heraanleg van voetpaden in een bredere toekomstvisie te kaderen, kunnen veel meer aspecten worden meegenomen die ook van invloed zijn op de leefkwaliteit van de wijk. De voetpaden worden nu niet enkel veiliger, het hele padennetwerk zal leesbaarder worden en daarmee het sociale contact in de wijk bevorderen. Niet enkel het onderhoud van de groenstructuren wordt gereduceerd, ook de biodiversiteit gaat erop vooruit en de waterhuishouding wordt verduurzaamd. Die bredere toekomstvisie maakt het ook mogelijk gefaseerd te werk te gaan. Het ontwerpteam zal een actieprogramma opmaken voor zo'n gefaseerde realisatie van het masterplan, aangevuld met quick wins en proefopstellingen. Met het beschikbare investeringsbudget is het niet mogelijk grote ingrepen aan rijwegen en riolering op korte termijn uit te voeren. In de visie van het ontwerpteam krijgen de parkstructuur en de collectieve tuinen daarom voorrang. Het budget zal in de eerste plaats besteed worden aan het weghalen van overtollige haagsmassieven en paden en aan de aanleg van goede beplanting. Zonder de rijwegen volledig heraan te leggen zal de potentie van de toekomstvisie al wel getoond worden met een eenvoudige verkeersfilter.



1e landschappelijke structuur: het centrale park.
(Maarch + CLUSTER landschap & stedenbouw)



2e landschappelijke structuur: de (be)leefbare woonstraat.
(Maarch + CLUSTER landschap & stedenbouw)



3e landschappelijke structuur: collectieve tuinen.
(Maarch + CLUSTER landschap & stedenbouw)



4e landschappelijke structuur: de robuuste rand.
(Maarch + CLUSTER landschap & stedenbouw)

Opdrachtgever
Gemeentebestuur Mol

Budget
Deelopdracht 1:
Masterplan met investeringsprogramma
(vast) €65.000 excl. btw
Deelopdracht 2:
Volledige studieopdracht voor de
gefaseerde uitvoering van het masterplan

FASE 1 (vast) €387.233 excl. btw
investeringsbudget / 7% ereloon
FASE 2 (voorwaardelijk) €395.000 excl.
btw investeringsbudget / 7% ereloon

Uitgenodigde bureaus
Maarch + CLUSTER landschap &
stedenbouw i.s.m. Createlli en Mattias
De Backer
H+N+S landschapsarchitecten

a2o-omgeving i.s.m. Antea Belgium en
Universiteit Hasselt
Studio Thomas Willemse + Endeavour
i.s.m. Driekwart Groen en Kalk Architecten

Laureaat
Maarch + CLUSTER landschap & steden-
bouw i.s.m. Createlli en Mattias De Backer



De Magdalenasteenweg doorkruist het dorp en ontvangt veel doorgaand verkeer.

Het oude centrum van Muizen, in het stedelijk randgebied van Mechelen, is wat ingedommeld en ondergaat de druk van de mobiliteitsassen in de buurt. Samen met de Muizenaar werkt het bestuur aan een toekomstvisie om het dorp levendiger te maken en de mobiliteit met gerichte ingrepen te verbeteren. De uitkomst is een methodiek waarmee de Stad straks ook in andere deelgemeenten aan de slag kan.

Dorpskern in verstedelijkt gebied

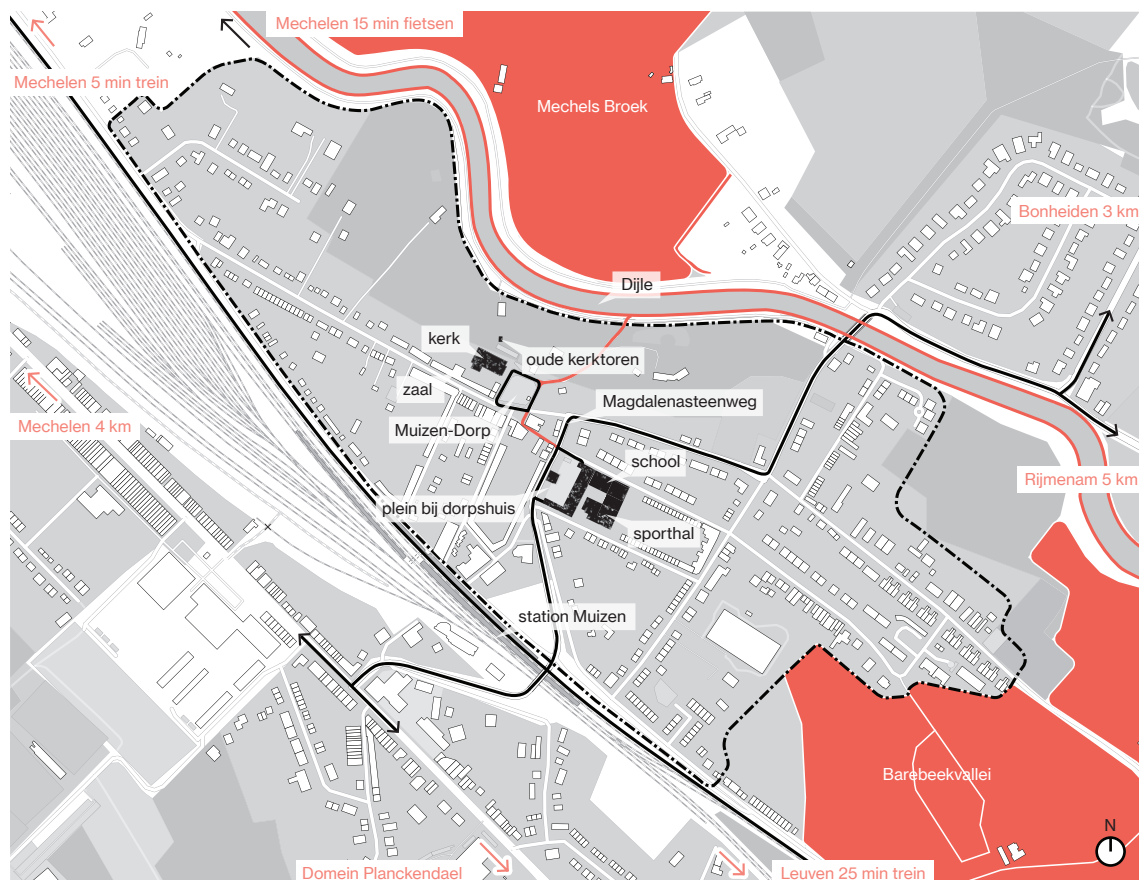
Muizen is een deelgemeente ten zuidoosten van de stad Mechelen, bekend van de natuurgebieden Mechels Broek, de Barebeekvallei en niet het minst Domein Planckendael. Door de deelgemeente, die ondanks het vele groen toch al erg verstedelijkt is, loopt een hele rist infrastructuurassen: het kanaal Leuven-Dijle, de Leuvensesteenweg, de spoorlijn Mechelen-Leuven en de Dijle. Het onderzoeksgebied voor de Leefbuurt bestrijkt het vroegere gelijknamige dorp in het noordelijke deel van Muizen, ingesloten tussen Dijle en spoorweg, met station Muizen op loopafstand. Dit deel van Muizen is zich de afgelopen decennia steeds meer op het centrum van Mechelen gaan richten. De toename van activiteiten buiten het dorp heeft het gemeenschapsgevoel in Muizen met de jaren doen afnemen. Dit heeft zijn weerslag op de publieke ruimte en het openbare leven in het dorp. Ooit werd Muizen om zijn bruisende gemeenschapsleven 'Klein Parijs' genoemd, maar na de Tweede Wereldoorlog is het langzaam ingedommeld. De directe omgeving is wel erg groen, maar er ontbreekt een directe relatie: de groenstrook langs de Dijle is ontoegankelijk en privaat, en de grotere groengebieden zijn vanuit het dorpscentrum niet zichtbaar. Omdat er geen enkele beperking op parkeren geldt, voelt het dorp de parkeerdruk van treinpendelaars. De dorpskern is sterk versteend en gericht op doorgaand autoverkeer. De Magdalenasteenweg, die het dorp doorkruist, vormt een belangrijke verbinding voor Bonheiden en Rijmenam met de Leuvensesteenweg. Tijdens de spitsuren veroorzaakt de verkeersdruk er conflicten met voetgangers en fietsers. Dwars daarop ligt de Sint-Lambertuslaan,

een as die een aantal belangrijke plekken op de mentale kaart van de Muizenaar verbindt, zoals het plein Muizen-Dorp aan de kerk – nu gebruikt als parkeerterrein – en het verhoogde dorpsplein tussen het dorpshuis en de lagere school. Het ontwerp van dit in 2009 heraangelegde, maar volledig verharde plein is veel Muizenaars een doorn in het oog. De voorstellen van bewoners in het kader van het initiatief De Grond Der Dingen om het plein opnieuw onder handen te nemen, vormden voor het stadsbestuur dan ook de aanleiding om een bredere visie te ontwikkelen om de leefkwaliteit in de dorpskern van Muizen te verhogen.

Nieuw leven in het dorpshart

Met een duidelijke visie en gerichte ingrepen kan dit deel van Muizen opnieuw een gezellig, authentiek en toekomstbestendig dorp worden. Het stadsbestuur wil dan ook inzetten op het versterken van de sociale cohesie, het herstellen van de verbinding met de open ruimte en een gezonde publieke ruimte op maat van de actieve weggebruiker. Het inclusieve 8-80-principe indachtig – het principe dat zowel iemand van acht als iemand van tachtig straten en plekken zelfstandig moet kunnen gebruiken –, is er vraag naar meer ontmoetingsplaatsen en speelzones in het centrum. Er zijn zowel infrastructuur- als beleidsmaatregelen nodig om het parkeren beter te organiseren. De impact van het doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk beperkt worden, met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en de veiligheid voor fietsers en voetgangers, maar mobiliteitsproblemen oplossen is maar een deel van de opgave. De stad wil met de ontwikkeling van groene vingers vanuit de valleigebieden een robuust groen-blauw netwerk tot stand brengen dat bijdraagt aan biodiversiteit, waterberging en -zuivering en dat de hittestress vermindert. Betekenisvolle historische plekken, zoals de oude kerktoren, maar ook de voormalige herberg en het oud gemeentehuis (nu dorpshuis), moeten opnieuw goed met elkaar worden verbonden via een traag netwerk. Ook de potentie van een zachte connectie tussen de schilderachtige Dijleberg en het station moet beter uitgespeeld

- projectgebied
- belangrijke groene ruimte
- trage weg
- belangrijke gebouwen
- belangrijke as



Het verhoogde dorpsplein tussen het dorpshuis en de school werd in 2009 aangelegd.



Het plein Muizen-Dorp aan de kerk wordt vandaag vooral gebruikt als parking.



Het smalle Ruggebroodstraatje verbindt het plein Muizen-Dorp met het verhoogde dorpsplein.

worden. Omdat er op korte termijn geen middelen beschikbaar zijn om de dorpskern opnieuw aan te leggen, wenst het bestuur in de eerste plaats een globale visie uit te werken die de ruggengraat kan vormen voor een gefaseerde transformatie. Deze ambitieuze ruimtelijke ontwikkelingsstrategie moet ertoe leiden dat alle kleine en grote toekomstige projecten in het werkingsgebied binnen deze visie passen en zo bijdragen aan de realisatie ervan. Daarnaast wordt al een schetsontwerp opgemaakt voor de herinrichting van het dorpshart, gevormd door de twee pleinen en het Ruggebroodstraatje dat beide verbindt. Door middel van een participatief kunstproject komt er alvast een eerste tastbare realisatie in het dorpshart.

Ruimtelijke toekomstperspectieven als discussiemiddel

Om tot een integrale toekomstvisie voor Leefbuurt Muizen te komen hanteert laureaat Voids urbanism een overtuigende en methodische werkwijze. Op basis van de drie belangrijkste kwaliteiten van Muizen definieert het ontwerpteam drie zogenaamde ruimtelijke dragers voor de toekomstvisie. Dat zijn de Dijle en het aanliggende landschap, de 'leefstraten' in het hart van het dorp en het spoor met station. Voor elk van deze drie dragers werd een eerste perspectief opgemaakt vanaf het plein Muizen-dorp. Elk perspectief toont de situatie zoals ze nu is, hoe ze morgen zou kunnen zijn, en dan nog



Plein Muizen-dorp NU.

Plein Muizen-dorp MORGEN: quick wins verbeteren de zichtbaarheid van de Dijleberg.

De toename van activiteiten buiten het dorp heeft het gemeenschapsgevoel in Muizen met de jaren doen afnemen.

eens in de verdere toekomst. Voor elk van de drie gezichtspunten, en voor elke tijdsdimensie, wordt concreet verbeeld hoe de leefkwaliteit kan verbeteren. Het team maakte de drie perspectieven ook met het doel een debat met bewoners uit te lokken over welke van die ruimtes voorrang moeten krijgen. Ligt de prioriteit bij het plein zelf dat omgevormd kan worden tot een park-plein als poort naar de Dijle? Of moet de aandacht vooral gaan naar de herinrichting van de as Sint-Lambertusstraat en het Ruggebroodstraatje op maat van de zachte weggebruiker? Of kan het station van Muizen een meer centralere rol spelen door een heraanleg van de August Lenaertsstraat? Aan deze drie dragers koppelt het team een keuzematrix in vier thema's: mobiliteit en parkeren, beleving, sociaal en groen. Circulatiemaatregelen, terrasuitbreidingen, een dorpspodium of tegeltuintjes zijn enkele van de mogelijkheden. Omdat er niet overal op alles tegelijk kan worden ingezet, dienen de perspectieven als startpunt voor een gesprek met alle belanghebbenden. Aan de hand van de beelden verkennen ze de gewenste toekomst van Muizen gezamenlijk en leggen ze vast wat er eerst moet gebeuren. Een intensief participatief proces moet leiden tot een raamwerk dat met verschillende instrumenten kan worden uitgevoerd: quick wins, beleidsmaatregelen en concrete ruimtelijke ingrepen op langere termijn. Deze benadering sluit goed aan bij de vraag van het bestuur om een dialoog te voeren over de toekomst van Muizen voordat er concrete ingrepen op concrete locaties gebeuren. Bovendien kan de stad met deze methodiek ook in andere deelgemeenten aan de slag.

Een kunstproject maakt de toekomstvisie tastbaar

Mechelen heeft al behoorlijk wat ervaring met vooruitstrevende herinrichtingsprojecten in de publieke ruimte. De stad is de laatste decennia enorm veranderd. Er zijn heel wat belangrijke straten en pleinen heraanlegd en zo ontstonden er ook nieuwe, bruisende plekken. In het kader van het ruimere onthardingsplan van Mechelen 'Re-move' werden ook al concrete onthardingsprojecten gepland nabij de oude dorpskern van Muizen: in de Muizenhoekstraat en de wijk Ter Donck. Voor dit proefproject in het programma 'Vlaanderen Breekt Uit!' werden de locaties gekozen op basis van hun representativiteit en waarde voor de rest van Vlaanderen. In tegenstelling tot veel andere onthardingsplekken vertrok de Stad hier niet van een vraag van de bewoners. Dit had wel een negatief effect op de uitvoering van de projecten. De overwegend oudere bewoners uitten kritiek op de plannen. Er zou enkel aan de wegenis en niet aan de riolering worden gewerkt en het ruimtelijk kader voor inspraak was onvoldoende scherp omlijnd. De mensen hadden te weinig informatie gekregen over de reden van de ingrepen en het maatschappelijk belang ervan. Met Leefbuurten gooit de opdrachtgever de participatie daarom over een andere boeg. Mechelen tekende in op de oproep van Kunst In Opdracht, een initiatief van het Departement Cultuur van de Vlaamse overheid. Met de subsidie van Kunst in Opdracht komt er ruimte voor samenwerking met een professionele kunstenaar en de realisatie van locatie- en situatiespecifieke



Plein Muizen-dorp LATER: een park-plein als poort naar de Dijle. (Voids Urbanism)

Het stadsbestuur wil inzetten op het versterken van de sociale cohesie, het herstellen van de verbinding met de open ruimte en een gezonde publieke ruimte op maat van de actieve weggebruiker.

kunstwerken in de publieke ruimte. Met dit project wil de Stad meer nadruk leggen op een beter en interactiever procesverloop om tot een masterplan te komen, in plaats van zich alleen toe te spitsen op het eindresultaat. Met ondersteuning van een artistiek bemiddelaar zal een nog te aan te duiden kunstenaar de dialoog op gang brengen en het Leefbuurtconcept tastbaar maken voor en met bewoners. Tijdens een eerste intensieve fase hebben er ontmoetingen plaats met bewoners, lokale sociaal-culturele initiatieven en de Stad om een overzicht op te maken van behoeften, zorgen en verlangens. Het doel is concrete betekenissen en mogelijkheden te

verkennen tussen visie en realiteit, de verbeelding te prikkelen en kritische reflectie aan te scherpen. Interventies van kunstenaars kunnen helpen het alledaagse leven te ontrafelen, met aan de ene kant het harmonieuze beeld dat in ons hoofd zit en aan de andere kant de eisen die de huidige maatschappij stelt. Het kunstproject maakt geen deel uit van het Leefbuurttraject, maar kan wel bijdragen aan de toekomstvisie die het ontwerpteam gelijktijdig ontwikkelt. Het resulteert in een concrete ingreep in het openbaar domein, een interventie die het potentieel van de toekomstige Leefbuurt op korte termijn al op artistieke wijze kan verbeelden.

Opdrachtgever
Stadsbestuur Mechelen

Budget
Deelopdracht 1:
Masterplan met toekomstvisie en ruimtelijke ontwikkelingsstrategie (vast)
€50.000 excl. btw

Deelopdracht 2:
Supervisie bij de realisatie van het masterplan (voorwaardelijk) aan uurtarief

Uitgenodigde bureaus
TV Overal Architectuur, TAK.landschaps-architecten en Tweeperenboom
TV Metapolis en MADE i.s.m. Corridor en Suunta

Vitibuck i.s.m. Witteveen + Bos en Janneke Derksen
Voids urbanism i.s.m. OTO landscape architects en Endeavour

Laureaat
Voids urbanism i.s.m. OTO landscape architects en Endeavour



Veel straten in de wijk kennen een klassieke verkavelingsstructuur met voortuinen en garages.

Don Bosco is vandaag een weinig opvallende woonwijk en moet uitgroeien tot een levendige buurt met veel aandacht voor vergroening, ontharding en duurzaam omgaan met water. Het kruispunt aan de school waar dagelijks honderden scholieren langskomen, wordt het startpunt voor de transformatie. Slimme ingrepen in de verkeerssituatie maken ruimte vrij om van het kruispunt een echt voorplein voor de school te maken waar de verblijfsfunctie centraal staat.

Woonwijk op de grens tussen Pajottenland en stad

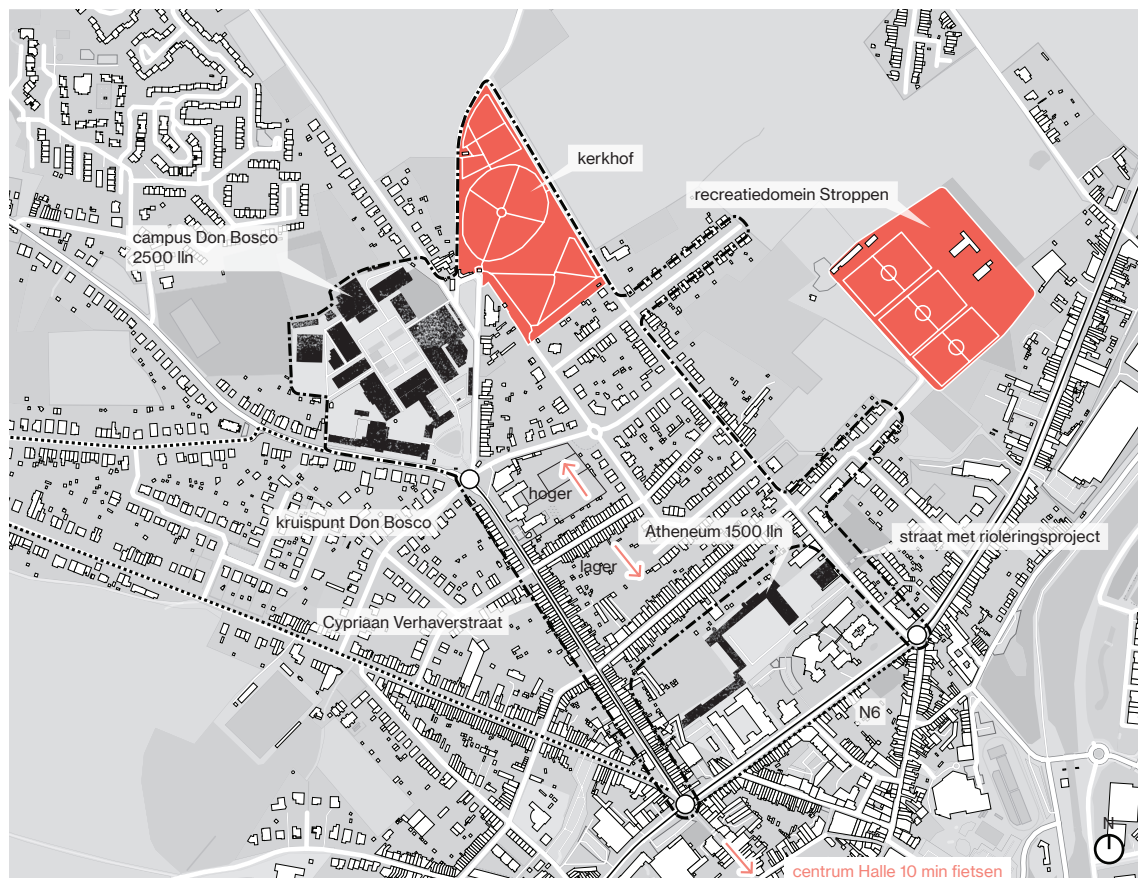
De Don Boscowijk ligt ten noordwesten van het centrum van Halle, een stad in de Groene Gordel rond Brussel. Het waardevolle landschap Pajottenland is erg nabij, maar afgezien van de hellende topografie is het weinig voelbaar in de wijk. Aan de randen ligt een begraafplaats en het recreatiedomein Stroppen met jeugdbewegings- en sportvoorzieningen. Het heterogene karakter van de woonwijk weerspiegelt zich in de bevolking: een mix van oudere bewoners en jonge gezinnen met kinderen. Er zijn brede straten met een klassieke verkavelingsstructuur van vrijstaande woningen met voortuinen en garages. Maar er zijn ook meer typische stadsstraten met rijwoningen. Zeker in die smalle straten wordt de publieke ruimte gedomineerd door geparkeerde auto's. De Don Boscowijk grenst aan de betalende parkeerzone van het stadscentrum, maar in de wijk zelf geldt op dit moment geen parkeerregime. Automobilisten die de verkeerslichten op de gewestweg willen omzeilen, nemen tijdens de spitsuren sluiproutes door de wijk. Kenmerkend voor deze buurt is de aanwezigheid van twee grote scholen. Het Koninklijk Atheneum en Campus Don Bosco, met respectievelijk 1500 en 2500 leerlingen, brengen voor en na schooltijd indrukwekkende verkeersstromen op gang. Door de Cypriaan Verhaverstraat beweegt zich dagelijks een stoet leerlingen tussen het centrum en Don Bosco. De wijk heeft alle potenties van een 15 minutenwijk: de scholen en het station, maar ook allerlei winkels, diensten,

ontspanningsmogelijkheden en zorgvoorzieningen zijn te voet of met de fiets bereikbaar. Toch kiezen veel weggebruikers nog steeds bijna automatisch voor de auto. De gewestweg N6, die de wijk van het centrum scheidt, vormt een belangrijke barrière voor voetgangers en fietsers. De publieke ruimte in de wijk is ingericht op maat van de auto en is overmatig verhard. Daardoor ligt de Don Boscowijk ook in belangrijke mate aan de basis van de waterproblematiek van het lager gelegen centrum. De winkelstraat is er namelijk al meermaals geteisterd door overstromingen.

Meer ruimte voor ontharding en vergroening door het herdenken van automobiliteit

Het stadsbestuur van Halle maakt van verduurzamen en vergroenen van het openbaar domein zijn prioritaire beleidsdoelstelling, getuige verschillende initiatieven zoals Klimaatwijken of het Project Veilige Schoolomgeving. Door in te tekenen op het traject Leefbuurten wil het ook de Don Boscowijk transformeren tot een woonwijk waar ruimte voor ontmoeting centraal staat, met klimaatadaptatie als onderlegger. Een van de belangrijkste ambities daarbij is de opvangcapaciteit voor hemelwater ter plaatse te vergroten. Vanuit een integrale visie wil de Stad een klimaatwijk tot stand brengen die als spons voor hemelwater fungeert. Door elke druppel in de hoger gelegen wijk te bufferen in plaats van alles af te voeren via de riolering, kan de wateroverlast in het lager gelegen stadscentrum ingeperkt worden. Bovendien kunnen onthardings- en vergroeningsprojecten ook verkoeling opleveren. Door toepassing van het hemelwatercascadeprincipe (afstroming vermijden, infiltreren en bufferen met vertraagde afvoer) verbetert de verblijfskwaliteit in de nauwere 'stadsstraten' die te lijden hebben onder het 'street canyon'-effect (het effect dat luchtvervuiling zich opstapelt in smalle straten met hoge bebouwing omdat uitlaatgassen er minder verdund worden). De huidige verkeerssituatie vormt een uitdaging om van deze woonwijk een aantrekkelijke Leefbuurt te maken. Om veilige routes van woning naar school, centrum en

- projectgebied
- belangrijke groene ruimte
- belangrijke plekken
- belangrijke as
- gevaarlijk kruispunt
- ⋯ uitbreiding onderzoeksgebied i.h.k.v. mobiliteitsstudie



station te realiseren zijn er ingrijpende maatregelen nodig. De kruispunten met de N6 zijn daar essentieel in; ze moeten duidelijker, leesbaarder en veiliger worden. Ook voor de opstelplaatsen en routes van de vele lijnbussen moet er een betere oplossing komen. In de wijk zelf is enkel nog bestemmingsverkeer welkom en moet de heersende parkeerdruk verdwijnen. De transitie naar meer duurzame en integrale mobiliteit volgens het STOP-principe staat hoog op de agenda. De Stad wil van deze wijk een autoluwe buurt maken. De opmaak van een mobiliteitsstudie voor de hele Don Boscowijk inclusief de invalswegen is daarom een noodzakelijk onderdeel van de opdracht voor deze Leefbuurt.

Een groen ontmoetingsplein verankert de school in de wijk

De beschikbare ruimte om voor al deze opgaves een oplossing te vinden is erg beperkt, dus gaat laureaat Brut op zoek naar kansen voor synergie. Ruimte voor ontmoeting moet tegelijk ruimte voor groen, voor water en voor zacht verkeer zijn. Die ruimte kan er enkel komen door slimmer om te gaan met de auto-infrastructuur. Daartoe hanteert het team enkele basisprincipes. Doorgaand en plaatselijk verkeer

worden gescheiden, onder meer door een filter aan het Don Bosco-kruispunt. De scholen worden op een comfortabele en veilige manier bereikbaar voor zacht verkeer door een zone 30 in te voeren en een lus te creëren. De Cypriaan Verhaverstraat wordt zo een rustige fietsas. Alle andere straten krijgen het statuut van woonerf. Met proefopstellingen wil het team de effecten van dit soort ingrepen heel concreet in beeld brengen. Er zijn dertien strategische projecten, maar één hefboomproject is prioritair: het kruispunt aan Campus Don Bosco. Het team stelt terecht dat de school een voorplein verdient dat haar beter verankert in de wijk. De vele voetgangers en fietsers die dagelijks via de Cypriaan Verhaverstraat vanuit het centrum naar de school trekken, hebben recht op comfortabele en veilige infrastructuur. Door op deze plek lokaal en bovenlokaal verkeer van elkaar te scheiden vermindert het sluipverkeer en het schoolverkeer dat nu door de wijk gaat. Dit kruispunt –het toekomstige voorplein– is de grootste aaneengesloten publieke ruimte in de wijk, waar door slimmere mobiliteitsinfrastructuur ruimte vrijkomt voor ontmoeting, vergroening en ontharding. Maar de bodemgesteldheid maakt infiltratie hier niet evident. Voor wateropvang en -buffering wordt ook op andere plaatsen in de wijk ruimte gezocht, op basis van de



Het openbaar domein in de lager gelegen stadsstraten in de wijk wordt gedomineerd door geparkeerde wagens.



Het kruispunt aan de Campus Don Bosco moet dagelijks indrukwekkende verkeersstromen slikken.

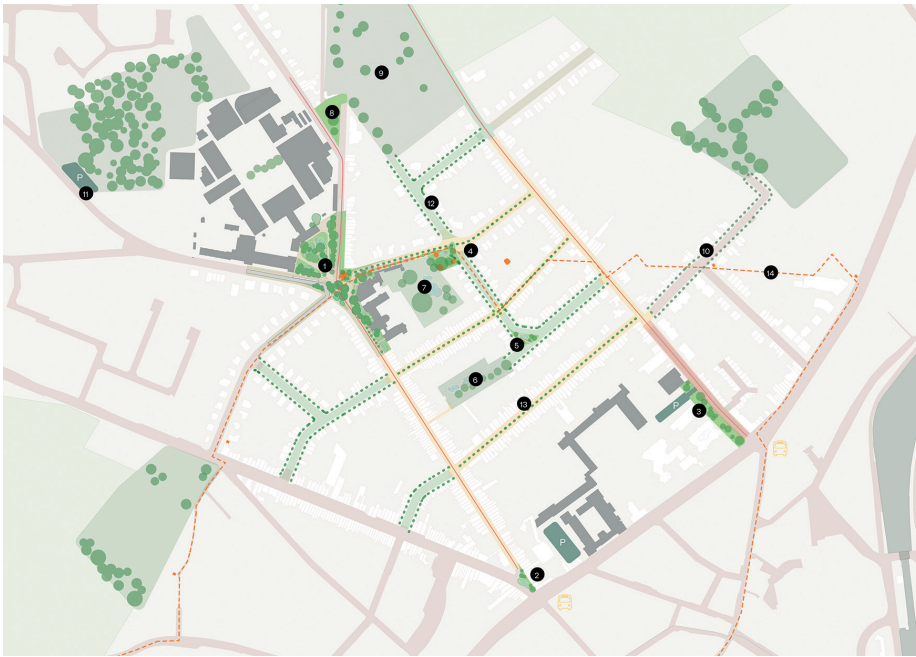


De gewestweg N6 scheidt de wijk van de rest van het centrum en telt enkele onveilige kruispunten.

Door elke druppel in de hoger gelegen wijk te bufferen in plaats van alles af te voeren via de riolering, kan de wateroverlast in het lager gelegen stadscentrum ingeperkt worden.



Visualisatie van de toekomstige transformatie van het verkeersknooppunt aan de school tot een groen ontmoetingsplein. (Brut architecture and urban design)



Visieplan met een inventaris van de mogelijke strategische projecten in de wijk.
(Brut architecture and urban design)

Een aantrekkelijker omgeving en comfortabel ingerichte routes kunnen bewoners tot actieve mobiliteit aanzetten.

topografie van de wijk. In aflopende straten wordt het regenwater afgeleid, in de dwarse straten wordt het gebufferd en beperkt geïnfiltreerd. Dit systeem wordt aangevuld met een netwerk van grotere ont-harde plekken.

Het belang van een ruimere visie

Een bijzonderheid in het proces voor Leefbuurt Don Bosco is dat het team rekening moest houden met het al geplande wegenis- en rioleringsproject in een van de wijkstraten. Dit project, dat al meer dan twaalf jaar in de pijplijn zit, voorziet in de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel, plus een grootschalige ondergrondse buffer om de wateroverlast benedenstrooms in te perken. De bewoners van de wijk zelf willen vooral van het slechte wegdek verlost raken. Gezien de lange historie en de aanhoudende vraag van burgers en organisaties, besliste het stadsbestuur begin 2022 dat de heraanleg van de straat snel uitgevoerd moest worden, met een korte door-

looptijd. Maar de bovengrondse herinrichting vormt ook een kans om de verkeersveiligheid voor scholieren aan het Atheneum te verbeteren. Tijdens de diverse gesprekken met de stad werd duidelijk dat iedere goede verkeerstechnische oplossing hier ook een daling van de autoverkeersintensiteit vereist. En dat kan je niet alleen in de straat zelf oplossen. Daarvoor moet je naar een ruimer gebied kijken, vanuit een meer sturende toekomstgerichte mobiliteitsvisie. Het volstaat namelijk niet de huidige situatie wat bij te schaven. Met welke maatregelen kunnen we ervoor zorgen dat niet alleen het sluipverkeer afneemt, maar ook dat de wijze van zich verplaatsen duurzamer wordt? De methodiek van Leefbuurten vormt hiervoor een goed kader. Een aantrekkelijker omgeving en comfortabel ingerichte routes kunnen bewoners tot actieve mobiliteit aanzetten. Met verblijfskwaliteit in plaats van verkeerskunde als uitgangspunt kom je tot een ander scenario voor de ruimteverdeling in deze straat.

Opdrachtgever
Stadsbestuur Halle

Budget
Deelopdracht 1:
Ruimtelijke toekomstvisie, inclusief mobiliteitsstudie (vast)
€55.000 excl. btw

Deelopdracht 2:
Volledige studieopdracht 1e uitvoering (vast)
€1.100.000 excl. btw investeringsbudget / 7% ereloon

Uitgenodigde bureaus
Brut architecture and urban design cvba i.s.m. Witteveen+Bos Belgium
Vectris i.s.m. Evolta (Studiebureau Jouret)

Posad Maxwan i.s.m. Johan de Wachter Architecten
TV CLUSTER landschap & stedenbouw + Maarch i.s.m. Anyways en Erik Verbeke

Laureaat
Brut architecture and urban design cvba i.s.m. Witteveen+Bos Belgium

Lessen uit de praktijk

Een Leefbuurt realiseren, de publieke ruimte op een geïntegreerde manier (her)inrichten, vergt niet alleen een nieuwe manier van kijken en ontwerpen, maar ook nieuwe vormen van samenwerking, een andere bestuurs- en organisatiecultuur. Er zijn veel verschillende groepen die het openbaar domein met zoveel verschillende doelen claimen. Vaak moeten er – op het eerste gezicht – conflicterende belangen verenigd worden in de inrichting van de publieke ruimte. Meerdere stads- of gemeentediensten hebben een vinger in de pap bij die inrichting: groen, mobiliteit, openbaar domein, milieu, ruimtelijke planning en erfgoed, maar bijvoorbeeld ook welzijn, jeugd en vrije tijd. Voor al deze aspecten en beleidsdomeinen formuleren verschillende overheden zoals de Vlaamse en federale overheid of de Europese Unie vanuit hun eigen bevoegdheden allerlei verwachtingen en doelstellingen die vervolgens op het terrein samengebracht en waargemaakt moeten worden. Denk maar aan de ambities om een modal shift te realiseren, deelsystemen en laadpunten op te zetten, te ontharden en te bebossen, hemelwater- en droogteplannen op te maken, energiebesparende renovaties te organiseren of sociale inclusie te bevorderen. De moeilijke opdracht om al die ambities en transities te realiseren ligt bij de lokale besturen. Maar die uitvoering vereist kennis en maatwerk, zowel op het vlak van analyse, ontwerp en uitvoering als op dat van proces. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de methodiek van Leefbuurten een reguliere praktijk wordt, dat die meer holistische benadering een automatische reflex wordt?

Het begeleidingstraject van de zeven proefprojecten loopt nog en de realisaties zullen pas vanaf 2024 zichtbaar worden. Maar ook deze belangrijke voorbereidingsfase leverde al veel inzichten op die we graag delen met eenieder die ook een Leefbuurt wil realiseren. De projecten zijn inhoudelijk uiteenlopend, maar tijdens het uitschrijven van de ambities in een goede projectdefinitie, stuitte we wel telkens op gelijkaardige knelpunten en kansen. Uit het eerste anderhalve jaar projectbegeleiding hebben we dus lessen getrokken die we vertaald hebben in twaalf aanbevelingen voor de praktijk. Waarop moet je letten in de loop van het proces? Hoe bepaal je de ambities? Hoe begin je aan de participatie? We behandelen het allemaal in dit hoofdstuk. We willen er zowel het lokale als het bovenlokale niveau mee inspireren en ze overtuigen van de potenties die een doordachte herinrichting van het openbaar domein kan opleveren, ook in alledaagse woonbuurten.

12 Lessen

- 1 **Werkzaamheden zijn meer dan een noodzakelijk kwaad. Vertrek vanuit de potentie, niet vanuit het probleem.**
- 2 **Een duidelijk ambitiekader vormt de basis voor de Leefbuurt. Formuleer doelstellingen in plaats van maatregelen.**
- 3 **Openbaar domein is meer dan verkeersruimte. Toon voor alle soorten uitdagingen evenveel ambitie.**
- 4 **Een straat staat niet op zichzelf, de buurt is geen eiland. Kijk voldoende ruim.**
- 5 **De toekomst begint vandaag. Ontwikkel een visie in functie van een gefaseerde uitvoering.**
- 6 **Sterke projecten vragen een sterk bestuur. Neem je verantwoordelijkheid en maak consequente keuzes.**
- 7 **Goede projecten worden goed geleid. Voorzie in capaciteit en maak ruimte voor cross-sectoraal werken.**
- 8 **Investeer in communicatie en participatie. Betrek zowel stakeholders, burgers als bestuur bij het project.**
- 9 **Een veelheid aan projecten vraagt om een overkoepelend narratief. Breng een wervend verhaal op maat.**
- 10 **Draagvlak is geen doel op zich. Oogst de kennis uit de verhalen van alle betrokkenen.**
- 11 **Metten is soms weten. Verzamel data en onderbouw keuzes met duidelijke doelstellingen.**
- 12 **Ook tijdelijke of niet-infrastructurele ingrepen zijn waardevol. Durf testen en evalueren.**

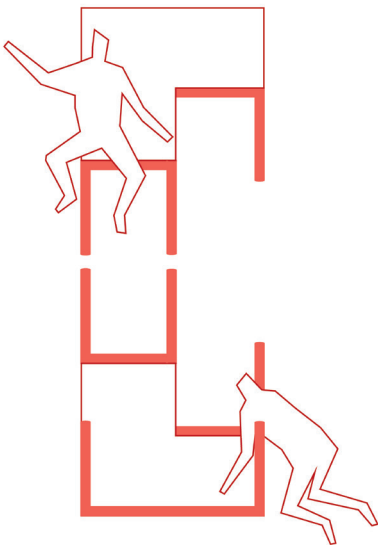
Werkzaamheden zijn meer dan een noodzakelijk kwaad. **Vertrek vanuit de potentie, niet vanuit het probleem.**

Gemiddeld wordt een straat elke twintig tot vijftig jaar heraangelegd. In zeldzame gevallen is de herinrichting het gevolg van een publiek debat, maar traditioneel is er een concrete aanleiding: een versleten wegdek of noodzakelijke aanpassingen aan de riolering. Dat is ook logisch: er wordt pas tijd en geld vrijgemaakt om iets te vernieuwen als het afgeschreven is. Het is zinvol om die momenten van geplande riolerings- of wegeniswerken aan te grijpen om een bredere, structurele visie te ontwikkelen: waar wil je met het openbaar domein naartoe en hoe kunnen de werken bijdragen aan een grotere leefkwaliteit?

Zowel ambtenaren als beleidsmakers hebben de gewoonte vast te houden aan het vertrouwde stramien. In veel gevallen ontbreekt er een ruimere visie die een leidraad kan vormen voor een doordachte omgang met het probleem. Waar de rioolbeheerder een project plant, beperkt het ontwerp van de bovengrond zich omwille van tijdsefficiëntie tot een bescheiden technische vernieuwing. We moeten meer stilstaan bij de kansen die zo'n gelegenheid biedt. Om de transitie naar een duurzamere publieke ruimte te maken is het belangrijk dat we meer doen dan ad hoc naar oplossingen voor de bestaande problemen zoeken.

Het loont om de geplande onderhoudswerkzaamheden tegen het licht van een brede, ruimtelijke toekomstvisie te houden. Kunnen we ons beter voorbereiden op tijden van droogte door minder regenwater via de riolering af te voeren en verloren te laten gaan? Is die brede rijweg nog wel aangewezen wanneer we een veiligere verkeerssituatie nastreven? Kan een ander wegprofiel ook nieuwe kansen en kwaliteiten opleveren voor bewoners?

Door in een project niet alleen naar oplossingen voor problemen te zoeken, maar te vertrekken van de potenties, is het ook makkelijker om er een wervend toekomstproject van te maken. Zet ontwerpend onderzoek in om die potenties in hun volle reikwijdte te verkennen. Maak ruimte voor een meer doordachte, structurele strategie die uiteindelijk resulteert in projecten die meer zijn dan de som van de delen.



De tand des tijds knaagt hard aan het ruim bemeeten openbaar domein van de sociale woonwijk Bosveld in de gemeente **Mol**. Het onderhoud van de opgeschoten haagmassieven is duur. Boomwortels duwen de kliktegels van de stoepen op, wat tot onveilige situaties leidt. Het gemeentebestuur grijpt de noodzakelijke vernieuwing aan om een ruimere, meer structurele visie op te maken en de volledige wijk nieuw leven in te blazen. Het wil via een opwaardering van de publieke ruimte ook de sociale cohesie verbeteren. Zo moet een verbeterd padennetwerk de kansen op ontmoeting vergroten, nieuwe aantrekkelijke verblijfsplekken verbinden en de belevingswaarde van de wijk versterken.

Een duidelijk ambitiekader vormt de basis voor de Leefbuurt. **Formuleer doelstellingen in plaats van maatregelen.**



Dat een kind van het vierde leerjaar zonder begeleiding naar school kan gaan is een duidelijke doelstelling voor het gemeentebestuur van **Huldenberg** (de wat-vraag). In plaats van al mogelijke verkeerskundige maatregelen te formuleren, zoals verkeerslichten of een gevleugeld zebraapad, rekent het bestuur op de verbeeldingskracht van het ontwerpteam om met goede oplossingen te komen (de hoe-vraag). Met het idee van groene 'dorpspoorten' op de randen van de Leefbuurt toont het team 1010 Architecture Urbanism de potentie van een bredere benadering van het veiligheidsprobleem.

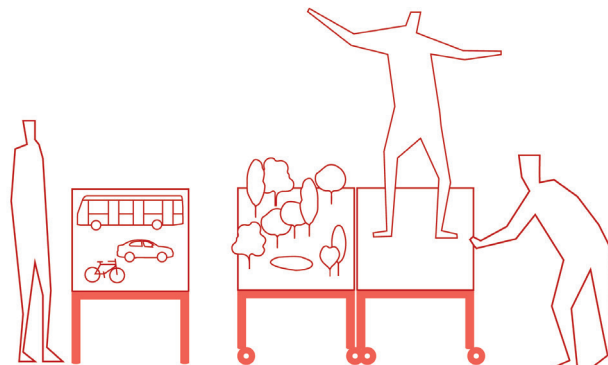
Als je te veel in de probleemoplossende logica blijft steken, krijg je automatisch ook de neiging om onmiddellijk maatregelen te formuleren die de knelpunten opruimen. Discussies over instrumenten komen meestal te vroeg. In de eerste plaats moet de Gemeente de ambities voor de buurt en de doelstellingen van het project bepalen. Reken vervolgens op de verbeeldingskracht van een goed ontwerpteam om met goede, soms ook onverwachte oplossingen te komen die meer doen dan enkel het technische probleem wegwerken. Vanuit een meerlagige, meervoudige en meerschalgige benadering komen Gemeente en ontwerpteam tot slimme koppelkansen. Haal dus het 'wat' en het 'hoe' uit elkaar door in ambities te denken in plaats van in oplossingen. De wat-vraag moet de opdrachtgever (het lokale bestuur) beantwoorden. De hoe-vraag is voor de opdrachtnemer (de ontwerper in samenspraak met de administratie).

Het is belangrijk om die visie en doelstellingen duidelijk vast te leggen. Zij vormen dan een helder kader van beleidskeuzes waarbinnen aan de hand van ontwerpend onderzoek op gefundeerde wijze gedragen maatregelen tot stand kunnen komen. Heel vaak staan burgers immers wel achter het doel van een bepaald project, maar haken ze af wanneer ze enkel de maatregelen te horen krijgen. Wees je er ook van bewust dat bepaalde woorden bepaalde beelden oproepen. Zo hebben termen als 'knip' of 'circulatieplan' intussen een eerder negatieve connotatie. Bij de bewoners leeft de perceptie dat hun wijk onbereikbaar wordt. Maar een autoverkeersfilter en een circulatieplan voor gemotoriseerd verkeer zijn maar enkele van de mogelijke maatregelen om een doel te bereiken: namelijk méér ruimte voor voetgangers en fietsers, ontharding en vergroening in jouw wijk. Daar is zelden iemand tegen. Spreek dan ook in de eerste plaats over deze doelstellingen en niet uitsluitend over de middelen om daar te komen.

Wees direct wantrouwen te snel af door in de eerste plaats de onderliggende ambitie uit te spreken. Het zijn dit soort beleidskeuzes die de basis vormen voor de Leefbuurt.

Openbaar domein is meer dan verkeersruimte. Toon voor alle soorten uitdagingen evenveel ambitie.

Hoewel het marktplein van **Tessenderlo** het bruisende hart van de gemeente zou moeten zijn, doet het vandaag dienst als parkeerterrein. Veel handelaars uit de buurt zijn bezorgd en ontevreden, omdat het gemeentebestuur de ambitie heeft om dit gefaseerd op te doeken. In plaats van het over parkeren te hebben, werden tijdens de stakeholdersessie gesprekstafels georganiseerd over beleving, ecologie en bereikbaarheid. Dit leidde tot een veel constructievere dialoog waarbij de situatie van vandaag werd losgelaten en werd nagedacht over wat we morgen willen.



De aanleg van het openbaar domein is geen zuiver verkeerskundige kwestie. De publieke ruimte maakt ook deel uit van een ecologisch en een sociaal-ruimtelijk systeem. In de Leefbuurt staat de mens centraal. De straat vormt het verlengde van de woning: het woonmilieu. Dat moet ook zijn weerslag krijgen in het ruimtelijk ontwerp. Niet het gemotoriseerde verkeer primeert, wel de mens. Als bestuur moet je alle daaruit voortvloeiende uitdagingen evenwaardig naast elkaar durven plaatsen om de schaarse ruimte die er is optimaal te kunnen benutten. Mobiliteit kan een middel zijn om er te komen, maar geen doel op zich. Het gesprek glijdt gemakkelijk af naar een discussie over parkeren. Daar moeten we voor opletten, al mogen we ook niet blind zijn voor het probleem. Door uitsluitend of vooral bezig te zijn met één element valt het gemeenschappelijk verhaal weg: wat maakt deze buurt waardevol; waarom willen mensen hier wonen? Dit vereist een andere logica.

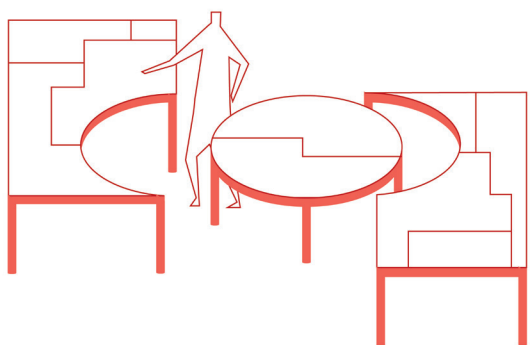
In de voorgaande brochure 'Buurten vol lef, buurten vol leven' werden de kwaliteiten van een Leefbuurt onder vijf noemers geplaatst: bereikbaarheid, nabijheid, esthetiek, ecologie en proces. Deze bouwstenen zijn evenwaardig en dus moeten ze geïntegreerd behandeld worden. Streef ook naar een hoog ambitieniveau voor elk van de bouwstenen. Probeer te ontwerpen voor de komende twee tot drie decennia: liggen de ambities van vandaag hoog genoeg? Maak een diagnose van de huidige staat van die verschillende bouwstenen op niveau van de buurt en evalueer waar je troeven en tekorten zitten. Welke groene of blauwe structuren vind je terug in en om de buurt? Welke plaats krijgen de verschillende vervoersmodi er vandaag? Wat bepaalt het buurtleven? Als je dit goed in kaart hebt, kan je het evenwicht tussen de uitdagingen beginnen te verbeteren. Uiteindelijk is de vraag hoe die bouwstenen samenkomen in een concreet project. Die synthese vormt een goed vertrekpunt om tot ruimtelijke kwaliteit te komen.

Een straat staat niet op zichzelf, de buurt is geen eiland. **Kijk voldoende ruim.**

Niet alleen wordt de herinrichting van het openbaar domein vaak vanuit een probleemoplossende logica aangevat, zo'n project blijft ook vaak beperkt tot de schaal van één straat, één kruispunt of één plein. Met Leefbuurten tonen we aan dat het grote voordelen biedt de scope te verbreden: door minstens al de toekomstvisie op schaal van de hele buurt uit te werken, komen koppelkansen aan het licht.

Denken op buurtniveau is essentieel om in te zetten op nieuwe mobiliteitsconcepten zoals de wijkkamer en zone 30. Het ligt voor de hand dat je de modal shift niet kunt stimuleren in één straat. Maar ook voor veel andere aspecten is de schaal van de wijk veel geschikter. Overmatige verharding en een achteruitgang van biodiversiteit creëren eilandeffecten die de ontwikkeling van natuur bedreigen. Er zijn blijvend goede verbindingen nodig op het vlak van groen- en waterstructuren die verder reiken dan enkele tuinen, en dit zowel boven- als ondergronds. Een schakel van boomkronen door de publieke ruimte creëert veilige corridors voor eekhoorns. Een geconnecteerde bodem zonder barrières maakt dat wortels en schimmels met elkaar kunnen communiceren, opdat planten écht weelderig kunnen gedijen en volwaardige biotopen gaan vormen. Ook afstromend regenwater stopt niet aan de grens van de wijk. Door in de hoger gelegen buurt te werken aan infiltratie in combinatie met buffering op strategische plekken, creëer je een oplossing voor een overstromingsproblematiek in een lager gelegen deel van de gemeente. Om ook meer ontmoetingsruimte te realiseren moeten de meest aangewezen rust- en speelplekken in heel de wijk in kaart gebracht worden: hoe geraken bewoners daar; welke verbindingen kunnen we aanbieden op maat van zowel jong als oud?

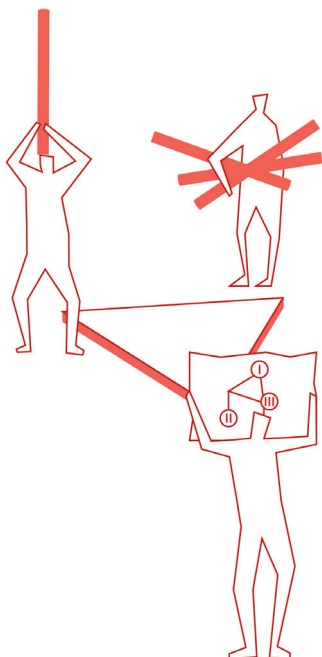
Kortom: de buurt is geen eiland. Maak een analyse van de ruimere context en neem in de projectdefinitie op wat relevant is. Beschouw iedere heraanleg niet als een apart project, maar als een onderdeel van een specifieke context binnen een breder gebied. Ook aandacht voor het grotere landschap, de bodem, het reliëf waarin een project zich bevindt is daarbij relevant.



De concrete uitvoeringszone voor Leefbuurt Don Bosco in **Halle** beperkt zich tot een gebied tussen een aantal straten die de bewoners markeren als de grenzen van hun wijk. Maar de verkeersdruk die zij ervaren, is een gevolg van filevorming buiten deze grenzen. Daarom werd het onderzoeksgebied voor de toekomstvisie verruimd. Het ontwerp-team bestudeert ook de afwikkeling op en de connectie met de bovenlokale verbindingswegen om tot een autoluwe Don Boscowijk te komen.

De toekomst begint vandaag.

Ontwikkel een visie in functie van een gefaseerde uitvoering.



In de Leefbuurt wordt niet aan één knelpunt gewerkt, maar vanuit een breder ruimtelijk kader én vooral ook vanuit een toekomstperspectief op de lange termijn. Maar het beschikbare uitvoeringsbudget legt altijd beperkingen op. Dat was ook zo in de zeven Leefbuurten. Het spreekt voor zich dat een Gemeente zelden de middelen heeft om de publieke ruimte van een hele buurt in één keer opnieuw aan te leggen. Door te werken met deelopdrachten kun je deze realiteit net omzetten in toegevoegde waarde.

Voor iedere Leefbuurt werd enerzijds een ruimtelijke toekomstvisie voor het openbaar domein in een gebied met minstens de grootte van de buurt of de wijk opgemaakt (een 'Leefbuurtplan'). Die visie is gebaseerd op afwegingen omtrent mobiliteit, klimaatrobustheid, belevings- en verblijfswaarde, lokale kennis enzovoort. Er hoort een inventaris van de focusgebieden of strategische deelprojecten bij: wat zijn de mogelijke uitvoeringsprojecten die het verschil maken en waar liggen ze? Een actieprogramma biedt vervolgens inzicht in de mogelijke fasering van de realisatie met een duidelijke prioritering in functie van budgetten. Daarbij kunnen de strategische uitvoeringsprojecten worden aangevuld met proefopstellingen of quick wins.

Het tweede deel van de opdracht omvat de volledige studieopdracht voor de eerste concrete uitvoering van één of meer van die strategische deelprojecten. Soms is van bij aanvang duidelijk welk uitvoeringsproject een katalysator kan vormen voor de ontwikkeling van de Leefbuurt. In andere gevallen is diepgaander ontwerpend onderzoek nodig om uit te wijzen welke eerste ingrepen de grootste vruchten zullen afwerpen. Afhankelijk van de situatie kan de Gemeente dan beslissen om de al beschikbare uitvoeringsmiddelen in te zetten voor de herinrichting van één locatie, of ze te spreiden over verschillende kleinere ingrepen, maar steeds in lijn met de totaalvisie.

Ook voor kleinere besturen is de opmaak van een dergelijk 'Leefbuurtplan' als legislatuur-overschrijdend kader haalbaar én wenselijk. Een heldere en doordachte toekomstvisie met een duidelijke benoeming van deelprojecten waaraan gefaseerd gewerkt kan worden, maakt dat deze investering op termijn winst oplevert. Uiteindelijk kunnen alle toekomstige kleine en grote projecten eraan worden afgetoetst.

De opmaak van een overkoepelend masterplan biedt de Gemeente **Mol** de kans de gewenste transformatie van het openbaar domein in de sociale woonwijk Bosveld/ Kerkelanden gefaseerd uit te voeren. Op korte termijn is er onvoldoende budget om de rijwegen aan te pakken. Hoewel het ontwerpteam in de toekomstvisie wel uitspraken doet over de mogelijke inrichtingsprincipes van die wegen, spitst het zich in eerste instantie toe op de realisatie van het centrale park. Het weghalen van de overtollige haagmassieven en de uitvoering van een goed beplantingsplan krijgen dan ook prioriteit.

Sterke projecten vragen een sterk bestuur.

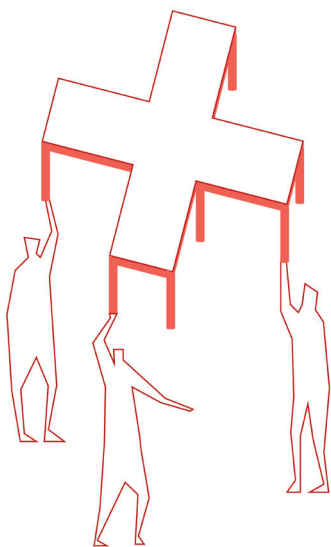
Neem je verantwoordelijkheid en maak consequente keuzes.

De integrale benadering van projecten is een enorme sterkte, ze maakt de projecten beter en brengt mee dat verschillende beleidsvelden maximaal op elkaar worden afgestemd. Maar ze maakt projecten ook complexer, en vraagt sterk, reflectief leiderschap en scherpe keuzes om de projecten te managen.

In veel buurten nemen burgers het heft in handen. Al dan niet onder professionele begeleiding organiseren ze buurtbabbels, richten ze zelf een schoolstraat in of ondernemen ze vergroeningsacties. Er is toenemende belangstelling voor tuinstraten en andere vormen van ontharding en vergroening op straatniveau.

Hoewel veel waardevolle initiatieven bottom-up ontstaan, ontslaat dit het lokale bestuur niet van de verantwoordelijkheid om duidelijke keuzes te maken. Zelfs wanneer het nauw samenwerkt met professionele en niet-professionele stakeholders, moeten beleidskeuzes een helder kader afbakenen waarbinnen deze participatie kan plaatsvinden. Participatie kan niet als excuus gebruikt worden om vooraf geen duidelijke ambities te formuleren. Het bestuur kan de beslissing over die beleidskeuzes ook niet afwentelen op een enthousiaste ontwerper of gemotiveerde ambtenaar die daartoe geen duidelijke bevoegdheid heeft.

Wanneer er in een participatietraject tegenstrijdige belangen moeten worden verenigd, is het de taak van het bestuur om de knopen door te hakken. Denken in termen van doelstellingen is belangrijk, maar uiteindelijk moeten bepaalde maatregelen wel genomen worden, en wel vanuit aandacht voor het waarborgen van het gemeenschappelijk belang én een toekomstvisie op langere termijn. Niet om tegemoet te komen aan de hardste roepers of om ambities terug te schroeven als er minder (zichtbaar) draagvlak is. Als een bestuur verkondigt dat het achter het STOP-principe staat, moet dat ook blijken uit de keuzes in de plannen én vervolgens uit de standvastigheid waarmee het de principes in praktijk brengt, aangezien het niet enkel die ene straat moet dienen, maar de hele wijk en zelfs de hele gemeente. Het is belangrijk dat heel het bestuur in het project gelooft en bereid is om ervoor door een vuur te gaan.



Tot voor kort parkeerden veel bewoners in de Palokewijk in **Dilbeek** op straat of op de stoep voor hun woning. Het overmatig verharde openbaar domein bood daar ook alle mogelijkheden toe. Om meer ruimte te maken voor actieve mobiliteit en ontmoeting heeft het gemeentebestuur beslist de parkeermogelijkheden in te perken en efficiënter te organiseren. Die duidelijke beleidskeuze creëerde ook de mogelijkheid om iets aan de wateroverlast in het lager gelegen deel van de wijk te doen. De vrijgekomen ruimte in de hoger gelegen straten zal zoveel mogelijk worden onthard om hemelwater op te vangen. Wijkbewoners zullen inderdaad wat verder moeten stappen naar hun geparkeerde auto's, maar de kelders zullen niet meer zo frequent onderlopen.

Goede projecten worden goed geleid.

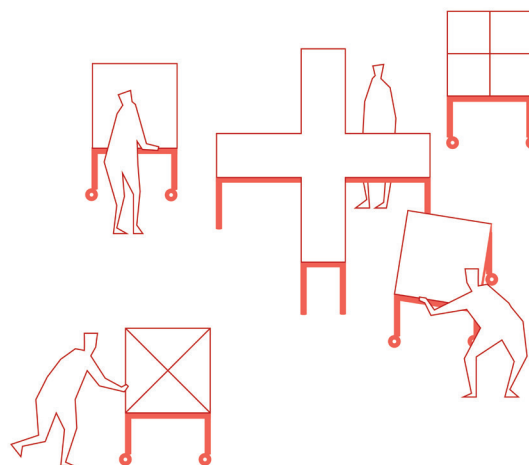
Voorzie in capaciteit en maak ruimte voor cross-sectoraal werken.

Het lokale bestuur heeft de verantwoordelijkheid om de projectdefinitie (het document dat de ambities voor de opdracht aan ontwerpers formuleert) voor de Leefbuurt scherp te krijgen. Het kan daarvoor ook een mandaat aan de administratie of een externe projectleider geven. In ieder geval moet van bij aanvang duidelijk zijn wie waarover mag beslissen en op welk moment. De opzet van een goede projectstructuur verdient dus de nodige aandacht.

Duid een aanspreekpunt aan, een 'trekker' die zich het project eigen kan maken en die voldoende tijd krijgt om dit op te volgen. Dat kan ook een duo zijn, maar duid dan minstens één interne medewerker als projectleider aan. Gemeenten hebben de neiging veel uit te besteden. En voor sommige expertises is het inderdaad aangewezen om externen aan te trekken. Maar zonder deskundigheid en dossierkennis in de eigen diensten kan je niet kritisch reageren op voorstellen, of ben je niet in staat een scherp projectdossier op te stellen of na te kijken. Het gaat er dus om de juiste expertises uit te besteden en tegelijk voldoende (generalistische) kennis in huis te houden.

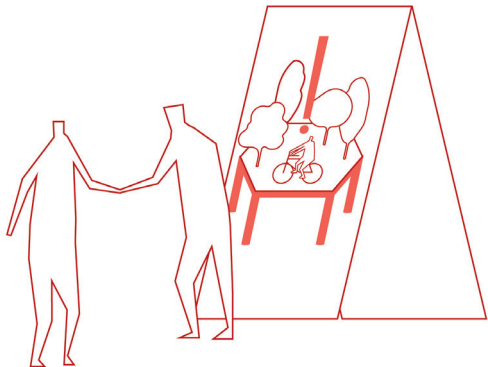
Een projectleider heeft baat bij een sparringpartner om een dossier inhoudelijk aan te scherpen of om waar nodig ondersteuning te bieden. Dat kan een externe partner zijn, maar ook binnen de gemeentediensten is het belangrijk dat mensen elkaar vinden. Een steeds terugkerend knelpunt is tijdsgebrek. Om de eigen medewerkers te ontlasten moet proactiever ingezet worden op het uitwisselen van informatie en goede praktijken. Dossierkennis betekent niet dat je alles zelf moet uitvinden. In dezelfde wijk is er misschien iemand bezig met samenlevingsopbouw, iemand anders met verkeer en nog een andere persoon met wateroverlast. Door samen te werken komen win-wins aan het licht. Cross-sectoraal werken biedt in die zin dus ook besparingspotentieel. Deze cultuur is nog niet overal doorgedrongen. En hoewel onzichtbaar, is ze wel nodig om tot sterke, geïntegreerde projecten in de publieke ruimte te komen.

Vroeger had de Gemeente **Dilbeek** een apart diensthoofd voor groen, openbare werken en mobiliteit, maar de voorbije jaren is er al een grondige reorganisatie doorgevoerd. Deze disciplines werden verenigd in 'projectleiders publieke ruimte'. Met de deelname aan Leefbuurten werd die cross-sectorale werkwijze nog uitgebreid: ook de diensten welzijn en vrije tijd werden aangesproken. Het bleek al snel dat het voordelen had er ook diensten bij te betrekken die meer inzetten op sociale cohesie. Al vóór de start van het herinrichtingsproject is er meer contact tussen buurtbewoners en groeit het eigenaarschap in de wijk.



Investeer in communicatie en participatie.

Betrek zowel stakeholders, burgers als bestuur bij het project.



In Muizen bij **Mechelen** is er onvoldoende budget voor een grondige heraanleg van het dorpshart op korte termijn. Het Leefbuurtproject voorziet er in de ontwikkeling van een masterplan waarin alle toekomstige kleine en grote projecten gekaderd kunnen worden. Het masterplan krijgt de vorm van een toolbox die het stadsbestuur ook in andere Mechelse dorpen wil toepassen. Parallel aan dit traject tekende de stad in op het stimuleringsinstrument Kunst in Opdracht. Door middel van een kunstproject zal de gewenste transitie in Muizen met beperkte middelen toch al tastbaar gemaakt worden. Zo krijgen bewoners wel het gevoel dat er al iets gebeurt.

Dat een Leefbuurt niet in één keer ontstaat maar stelselmatig groeit, haalden we eerder al aan. Ambities vragen budget, maar dat geldt ook andersom. Bewaak het evenwicht en stel geen onrealistische doelen. Let op dat je geen verwachtingen schept die niet onmiddellijk ingelost kunnen worden vanwege beperkte middelen. Het is voor een lokaal bestuur van belang om helder en open te communiceren over wat er gaat gebeuren en wanneer.

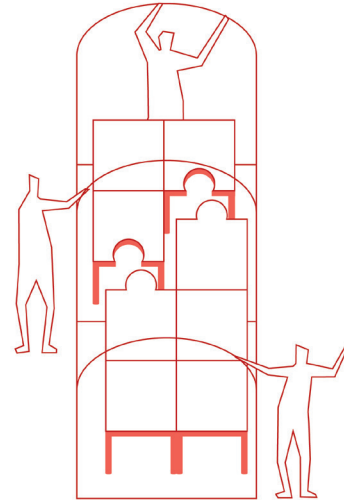
Hou er dus ook rekening mee dat een deel van het beschikbare studiebudget besteed zal moeten worden aan communicatie in begrijpelijke taal en een participatief traject op maat van de specifieke context. Het verhaal is belangrijk, het moet op transparante wijze uitgedragen worden: waarom doen we bepaalde ingrepen; hoe gaan we onze doelstellingen realiseren; waar starten we?

Dit participatiebudget kan je vertalen naar voltijdsequivalenten. In veel dossiers leven hoge verwachtingen, bijvoorbeeld over experimenten of tijdelijke ingrepen. Tracht scherp te krijgen wat je als opdrachtgever zelf kan opnemen (logistieke ondersteuning, technische diensten die zaken kunnen realiseren, medewerkers die workshops modereren...). Als een lokaal bestuur hierin zelf nog onvoldoende beslaan is, kan het deze taak mee in de opdracht aan het ontwerpteam leggen of bij een externe partij. En door eerst in een paar projecten, met ondersteuning van externen, ervaring op te doen in participatie, kan het bestuur het in de toekomst ook makkelijker zelf organiseren.

Niet alleen de organisatie van een participatietraject met stakeholders of bewoners vereist de nodige investering. Minstens even belangrijk is de (tijds)investering in dialoog met het gemeente- of stadsbestuur. Ook het politieke niveau moet geïnspireerd worden. Streef naar een brede gedragenheid van de toekomstvisie bij zowel meerderheid als oppositie, door ook naar de kritische stemmen te luisteren. Op die manier vermijd je dat het plan na de eerstvolgende verkiezingen en een eventuele coalitiewissel opnieuw ter discussie wordt gesteld. Niemand heeft baat bij mooie plannen die op de plank blijven liggen. Uiteindelijk wil je dat de ambities zichtbaar worden op het terrein met acties en realisaties. Daarom kunnen we niet genoeg herhalen dat de slaagkans van een project evenredig is met de betrokkenheid van alle belanghebbenden.

Een veelheid aan projecten vraagt om een overkoepelend narratief. **Breng een wervend verhaal op maat.**

In de gemeente **Tessenderlo** lopen er diverse ruimtelijke projecten. Zo wordt er gewerkt aan een masterplan voor de hele dorpskern, er is een RUP voor de site Binnenhof vastgesteld, er staat een grote ontwikkeling op de site Kolmenveld op touw, er is een fietsbeleidsplan in opmaak én de Gemeente droomt van een nieuw Vrijtijdshuis. Samen met een externe partner ontwikkelde ze een overkoepelend narratief met de naam 'Looi aan zet!'. Daarbinnen kaderde ook de eerste communicatie met burgers over het Leefbuurtproject op en rond de Markt.



Gemeenten hebben soms een hele rist ruimtelijke projecten gelijktijdig in de pijplijn zitten. Denk aan diverse wegenis- en rioleringswerken of bouwprojecten maar ook aan de opmaak van beleidsdocumenten zoals een mobiliteitsplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan voor een bepaald gebied. Vaak houden die projecten verband met elkaar, maar krijgt de burger ze niet samen gepresenteerd. Ook binnen de gemeentediensten wordt de samenhang wel eens onvoldoende belicht.

Het is belangrijk om stil te staan bij de onderlinge verhouding tussen de Leefbuurt en andere lopende of geplande projecten. Misschien zitten sommige puzzelstukken van de Leefbuurt ook al in een ander project? Tracht de gemene deler van de verschillende projecten te detecteren. Welke ambities hebben ze gemeen? Welke achterliggende visie wil het bestuur ermee uitdragen? Die ambities en doelstellingen moeten op een heldere manier vertaald worden in een breder, inspirerend verhaal. Een overkoepelend verhaal op maat van jouw stad of gemeente. Deze gecoördineerde visie kan je gebruiken om verschillende doelstellingen toe te lichten. En dat is nodig, want transitieprocessen lokken steeds weerstand of discussie uit. Het loont om dan even afstand te nemen en aan de hand van dit kader uit te leggen waarom je bepaalde beleidskeuzes maakt. Door te communiceren over de bredere visie bouw je langzaam aan de mental shift die voor bepaalde projecten nodig is.

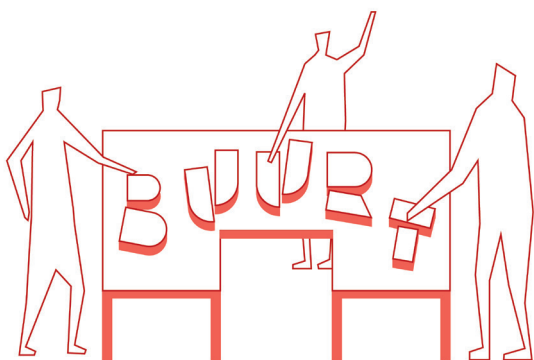
Het helpt ook om de specifieke basisgedachte van elk project binnen dit overkoepelend verhaal scherp te stellen. Elk project kent immers zijn eigen ruimtelijke scope die aandacht mag en moet krijgen zonder de samenhang uit het oog te verliezen. Opnieuw komen de ambities van het bestuur daarbij ter sprake, maar niet de concrete maatregelen die nodig zijn om die ambities waar te maken. Het gekende narratief over verkeer moet omgebogen worden naar een inspirerend narratief over de leef-omgeving, over de leefkwaliteit in dorpen en kernen.

Draagvlak is geen doel op zich. Oogst de kennis uit de verhalen van alle betrokkenen.

Participatie in de voorbereidende fase, tijdens de opmaak van de projectdefinitie, kan en moet veel meer zijn dan alleen maar draagvlak creëren. Meer zelfs: 'draagvlak' is een erg vaag begrip waarmee te makkelijk geschermd wordt om bepaalde keuzes niet te moeten maken. Wat beschouw je trouwens als voldoende draagvlak? Is dat 51% van de stemmen? Zeker bij mobiliteitsingrepen volgt het zogenaamde draagvlak pas achteraf en niet vóór de ingreep. Een te enge focus op draagvlakcreatie doet bovendien vaak te veel aandacht gaan naar een kleine groep tegenstanders en naar bepaalde effecten van het project. Draagvlak hoeft ook niet altijd gecreëerd te worden. Soms is het er al. Lokale besturen kunnen meer aan 'draagvlakdetectie' doen: aan de slag gaan waar het er al is. Als daar goede praktijkvoorbeelden ontstaan, groeit het draagvlak elders vanzelf.

Draagvlakcreatie is geen doel op zich. Wel kan je draagvlak bereiken met een goed ontwerp waarin voor alle betrokkenen winst zit. En om daartoe te komen is een goed participatief proces doorslaggevend. Spits je in de voorbereidende fase toe op het oogsten van kennis, om het ontwerp te voeden met inzichten van bewoners en gebruikers. Peil naar de lokale identiteit en omgevingskwaliteit in plaats van naar zogezegd noodzakelijke ingrepen. Neem de stem van zowel de meerderheid als de minderheid serieus. Ga op zoek naar de gemeenschappelijke deler en tracht te weten te komen waarom en wanneer bewoners en bezoekers wél bereid zouden zijn hun (verplaatsings)gedrag te veranderen. Integreer deze motieven in het narratief.

Het samenbrengen van verschillende doelgroepen is erg waardevol. Bewoners leren elkaars standpunten en ambities kennen. Stakeholders krijgen inzicht in de verschillende – op het eerste gezicht onverenigbare – belangen die verenigd moeten worden in de inrichting van de publieke ruimte. Zo groeit het besef van de complexiteit van de opgave. Je creëert betrokkenheid in een vroeg stadium en leert alle belanghebbenden dat het een kwestie van geven en nemen is. Op basis daarvan kunnen ze de gemaakte beleids- of ontwerpkeuzes beter begrijpen. Op die manier krijg je uiteindelijk niet alleen een beter ontwerp, maar ook een waar de bewoners achter staan.



In **Huldenberg** had de geëngageerde burgervereniging Ottopia al een groot-schalige bewonersenquête over de toekomst van de dorpskern uitgevoerd. Er was gepeild naar alle aspecten van het leven in Ottenburg: ruimtelijke ordening, dienstverlening en voorzieningen, mobiliteit, vrije tijd, toerisme en samenleven. Uit de analyse van de resultaten kwamen vijf prioriteiten bovendien. Die input maakte het voor het bestuur en de administratie mogelijk de nodige accenten in het ambitiekader te leggen. Vanwege hun terreinkennis werden de leden van Ottopia nauw betrokken bij de opmaak van de projectdefinitie.

Metten is soms weten. Verzamel data en onderbouw keuzes met duidelijke doelstellingen.

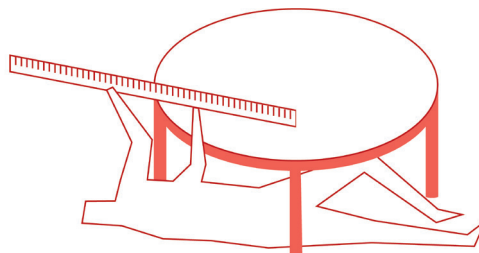
Metingen kunnen helpen om een bepaalde doelstelling in de praktijk te brengen. Zo zijn aan de ambitie om weer spelende kinderen op straat te krijgen bepaalde randvoorwaarden verbonden. In de eerste plaats moet de intensiteit van gemotoriseerd verkeer daarvoor onder een bepaalde grens dalen. Voer eerst een nulmeting uit, maak dan een proefopstelling en meet het effect op de verkeersintensiteit tijdens de gewijzigde situatie. Dat maakt het mogelijk de data te evalueren en eruit te leren. Telresultaten kunnen dan als sturende informatie dienen. Leg op voorhand vast wanneer een proefproject geslaagd is en werk daarvoor opnieuw met dezelfde data.

Investeer ook in data om je visie te onderbouwen en bepaalde maatregelen of eventuele bijstellingen te motiveren. Cijfers kunnen helpen om het buikgevoel van burgers te weerleggen en keuzes te objectiveren. Waar bijvoorbeeld een gevoel van sluipverkeer heerst, kan een herkomst- en bestemmingsonderzoek duidelijk maken dat de oorzaak van de verkeersoverlast verplaatsingen in de wijk zelf zijn. Waar duidelijk is dat het aanbod aan parkeerplaatsen in een buurt niet optimaal wordt benut, kan je met cijfers aantonen dat er nog voldoende capaciteit op wandelafstand overblijft, als je er een aantal schrapt.

Er zit bij werken met data ook een addertje onder het gras: wees voorzichtig met meetresultaten die de bestaande toestand als uitgangspunt nemen. Metten is geen ambitie an sich. Een meting is soms ook de momentopname van een situatie die op lange termijn niet langer wenselijk is. In een zone nabij een handelskern waar geen parkeerbeperking geldt, is een hoge parkeerdruk evident. Wat heb je dan aan die telling?

Dit geldt ook voor cijfers die verzameld zijn tijdens enquêtes. De representativiteit van bewonersbevragingen hangt sterk samen met het aantal respondenten en met de formulering van de vragen. Pas op met een feitelijke interpretatie die vervolgens wordt ingezet om een beleidskeuze te sturen. Bevragingen kunnen wel weergeven hoe bewoners hun buurt ervaren. Die kwalitatieve data kunnen opnieuw worden ingezet om het ontwerp te voeden.

Veel van de zuidelijk gelegen stadsstraten in de Don Boscowijk in **Halle** staan volgeparkeerd. Logisch, want deze wijk grenst aan de betalende parkeerzone van het stadscentrum, maar in de wijk zelf is er op dit moment geen betaalzone of parkeerdurbeperking van kracht. Een inventarisatie van de beschikbare parkeerplaatsen is dan ook weinig zinvol. Gratis parkeerplaatsen tellen is zoals een marktonderzoek uitvoeren waarbij je gratis producten uitdeelt en vervolgens het succes van je onderzoek gelijkstelt aan het aantal mensen dat je product heeft aangenomen.



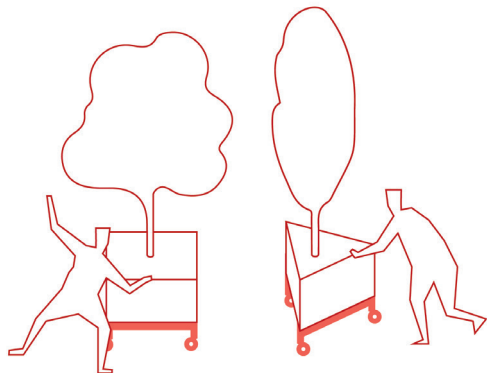
Ook tijdelijke of niet-infrastructurele ingrepen zijn waardevol. **Durf testen en evalueren.**

De voordelen van proefopstellingen worden nog onvoldoende erkend. Nochtans kunnen ze helpen om de bewustwording rond een bepaald aspect te vergroten. Een testopstelling laat mensen voelen dat het niet alleen bij visie en ambitie blijft en geeft ze een idee hoe de toekomstige plek eruit kan zien. Ze vormt in feite een ontwerp op het terrein dat je lijfelijk kan ervaren en evalueren via observatie en dialoog. Zo vormt een tijdelijke speelstraat niet alleen een manier om de mogelijkheden van een ander gebruik van de publieke ruimte te tonen. Ze biedt ook een aanleiding om bewoners die komen kijken aan te spreken. Met wat goede communicatie kunnen burgers begrip opbrengen voor het idee dat het een testsituatie betreft. Capteer daarbij zowel de positieve als de (vaak luidruchtiger verkondigde) negatieve reacties en plaats ze in een correcte balans.

Herinrichtingsprojecten in de publieke ruimte zijn doorgaans projecten van lange adem. Quick wins kunnen maken dat de geëngageerde buurtbewoner niet 'participatiemoe' raakt. Niet-infrastructurele ingrepen zijn doorgaans sneller en goedkoper uit te voeren, makkelijker bij te sturen en dus minstens even nuttig. Waarom wachten om eenrichtingsverkeer in te voeren in een bepaalde straat? Zulke kleine acties geven het signaal: 'Hier beginnen we al.' De toekomstvisie wordt al enigszins verankerd en het risico dat het enkel bij mooie plannen blijft, wordt kleiner. Omgekeerd kunnen de acties zelfs tot gevolg hebben dat de ambities nog groeien.

Meerwaardevorming in de openbare ruimte kan je ook bereiken zonder prestigeprojecten. Een eenvoudige verkeersfilter met bloembakken kan een nieuwe sociale dynamiek op gang brengen in een straat die tevoren geteisterd werd door sluipverkeer. Zorg er wel voor dat een tijdelijke inrichting voldoende kwaliteit heeft. Een kale asfaltvlakte zonder auto's wordt door burgers doorgaans nog steeds als verkeersruimte gelezen. Laat zien op welke manier de vrijgekomen ruimte anders benut kan worden. Door de mogelijkheden uit te beelden krijg je bewoners mee.

Steek dus de handen uit de mouwen. Dit kan vereisen dat je 'buiten de gebaande paden' treedt en het noopt tot samenwerking met verschillende gemeentediensten.



Aan de school in wijk De Posthoorn in **Wevelgem** werd al enkele jaren geleden een verkeersfilter geïnstalleerd in combinatie met een schoolstraat op een toevoerende as. Uit de bevraging na de realisatie blijkt dat het gros van de ouders vindt dat de veiligheid op weg naar school verbeterd is. Maar minstens even belangrijk is de aanleg van een groen speelveldje ter vervanging van de pastorij tegenover de school. Ondanks de heel beperkte oppervlakte ontstond hier toch een populaire ontmoetingsplek voor ouders die voor en na school nog even blijven napraten.

Colofon

Auteurs

Eline Aerts, Julie Mabilde

Redactieteam

Eline Aerts, Julie Mabilde, Wout Baert,
Inge Caers, Inge Dorssers, Pieter Foré,
Kris Peeters

Stuurgroep

Erik Wieërs, Tania Hertveld, Eline Aerts,
Julie Mabilde (Team Vlaams Bouwmeester),
Johan Braet (kabinet Zuhail Demir), Joris
Deboel (Departement Mobiliteit en Openbare
Werken), Gert De Keyser (Agentschap
Natuur en Bos), Stephanie de Mûelenaere
(Departement Omgeving), Thierry Goossens
(Agentschap Binnenlands Bestuur), Tom
Lowet (kabinet Bart Somers), Jan Vancoillie
(kabinet Jan Jambon), Jan Vilain (Vlaamse
Vereniging voor Ruimte en Planning)

Tekstrevisie

Catherine Robberechts, Marleen Capelle

Vormgeving

Kim Beirnaert

Illustraties en kaarten

Ellen Verbiest

Fotografie

© Michiel De Cleene (tenzij anders vermeld)

Beeldmateriaal

p. 10–11 © Vectris

p. 14–15 © 1010 architecture urbanism

p. 18–19 © Overal Architectuur

p. 22–23 © Overlant

p. 26–27 © Maarch + CLUSTER landschap &
stedenbouw

p. 30–31 © Voids urbanism

p. 34–35 © Brut architecture and urban design

Druk

Cultura

Periode begeleidingstraject Leefbuurten
juni 2021 – december 2022 (van opmaak
projectdossier tot en met aanstelling
ontwerpteam)

www.Leefbuurten.be

www.teamvlaamsbouwmeester.be

www.fietsberaad.be

ISBN 9789040304545

D/2023/3241/146

VU Erik Wieërs, Vlaams Bouwmeester

Havenlaan 88 bus 10, 1000 Brussel

Niets uit deze publicatie mag door middel van
druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook
verveelvoudigd of openbaar gemaakt worden
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming
van de uitgever.

