

Scan deze QR code om de
lezingen te bekijken waarop
dit hoofdstuk gebaseerd is:



Vorbij de pandemie. Onze ruimtelijke omgeving in een nieuw perspectief

An Rekkers

De wereldwijde COVID-19-pandemie stelde voor ruimtemakers een aantal uitdagingen op scherp. Terwijl de Vlaamse verkavelingsbewoner zijn doorgaans ruim bemeten tuin nog aanvulde met wandelingen langs herontdekte trage wegen of natuurgebieden in de buurt, hadden kwetsbare groepen die klein behuisd zijn meer dan ooit nood aan extra buitenruimte. Parken en publieke pleinen werden als speeltuinen voor het virus geklasseerd en dense stadsomgevingen werden het nieuwe Sodom en Gomorra. Dus stelden we ons de vraag hoe ruimtelijk planners, ontwerpers en stedenbouwkundigen konden bijdragen aan de stad na corona. En bovenal: hoe zorgen we ervoor dat de gezonde stad ook een inclusieve plek wordt?

1. Streven naar herverdeling van publieke ruimte

Laat ons beginnen met de olifant in de kamer: de auto. 80 à 90% van de ruimte in onze straten wordt ingenomen door rijweg en parkeerplaats voor wagens. Toen de trouwe vierwieler van menige Vlaming noodgedwongen op stal bleef staan, herontdekten we met zijn allen de ruimte die tijdens corona niet door gemotoriseerd verkeer werd ingenomen. Moedige lokale besturen hertekenden het straatprofiel, al dan niet tijdelijk, om plaats te bieden aan al wie weer op de fiets sprong.

Onze autoluwe steden scoorden op zeer korte tijd beter op luchtkwaliteit, verminderd omgevingslawaai en verkeersveiligheid. Wanneer er minder plaats aan de auto wordt toegekend, blijft er ook meer plaats over voor voetgangers en fietsers en wordt er ruimte gecreëerd om actief te bewegen, wat opnieuw de gezondheid stimuleert. Een gezondere omgeving dus, waar verplaatsen bovendien plaatsmaakte voor verblijven.

Het ideaalscenario van de gedroomde modal shift, de keuze voor alternatieve verplaatsingsmodi, kwam in coronatijden heel dicht in de buurt. Vier van de ‘vijf V’s’ die we nastreven in de mobiliteitstransitie voerden we noodgedwongen, maar spontaan uit.

2. Verminderen van mobiliteit

Door thuis te werken en het onderwijs op afstand te organiseren, daalde het aantal verplaatsingen zienderogen. De lockdownervaring heeft ons uiteraard geleerd dat telewerken en e-learning niet zaligmakend zijn en dat er voldoende flankerend beleid nodig is om negatieve terugslageffecten te vermijden. Maar een gezonde mix van kantoor- en thuiswerk zou de ondertussen gigantische files wellicht weer wat kunnen terugdringen.

a. Verkorten van verplaatsingen

De wagen heeft ervoor gezorgd dat we voor sommige diensten vaak onnodig langere verplaatsingen doen. Congestie en tijdsverlies, negatieve milieu- en gezondheidsimpact, maar ook de lockdown hebben ons opnieuw diensten en voorzieningen in onze eigen buurt laten ontdekken. We pleiten daarom voor nabijheid als belangrijkste principe van bereikbaarheid en hanteren daarvoor het concept van de vijftienminutenbuurten. Inwoners van dergelijke buurten hebben dagelijkse voorzieningen op loopafstand, werkplekken op fietsafstand en niet-dagelijkse voorzieningen op maximaal vijftien minuten met het openbaar vervoer.

b. Veranderen van vervoerswijze

Vanuit ruimtelijk en mobiliteitsoogpunt, maar ook voor onze eigen gezondheid, streven we naar een modal shift naar actieve modi en collectieve modi. Tijdens de pandemie herontdekten velen de fiets en de verkoop van e-bikes is exponentieel gestegen, een hoopvol signaal dat we ons steeds meer op een actieve manier verplaatsen. De shift naar openbaar en collectief vervoer is tijdens de pandemie begrijpelijkerwijs niet gelukt, maar een efficiënt, hoogwaardig, aantrekkelijk openbaar vervoer blijft de cruciale ruggengraat in ruimtelijke ontwikkeling voor en na corona.

c. Verschonen

Wanneer we onze verplaatsingen hebben verminderd, verkort en zo veel mogelijk via andere modi uitvoeren, dan doen we de overblijvende autoverplaatsingen uiteraard liefst zo ecologisch mogelijk. We blijven daarom alle vormen van e-mobility stimuleren en zetten het beleid inzake lage-emissiezones (LEZ) verder. Elektrische wagens zien we als aanvulling op de andere vervoersmodi, maar ze krijgen niet meer de status van koning auto. E-wagens blijven evenveel ruimte innemen op snelwegen of op parkeerplaatsen, terwijl andere vervoersmodi een veel kleinere ruimtelijke voetafdruk genereren.

d. Verblijven

Een autoluwe stad wordt pas echt een aangename publieke verblijfsruimte wanneer de inrichting van het openbaar domein wordt ontworpen in functie van actieve weggebruikers. Dat betekent meer woonerven en fietsstraten, brede voetpaden, schoolpleinen die opengesteld worden in het weekend, kruispunten die heruitgevonden worden als pleinen. Infrastructuur wordt publieke ruimte, de straat gedeelde ruimte.

Maar een inclusieve ruimte vraagt een integrale toegankelijkheid voor alle doelgroepen. Brede, obstakelvrije stoepen, rustbankjes in de zon en in de schaduw, bomen die verkoeling brengen, zorgen voor plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar speelruimte is voor kinderen of waar jongeren kunnen 'hangen'. Het zijn cruciale ingrepen om de stad na corona aantrekkelijk en leefbaar te maken, maar ze zijn onontbeerlijk voor een grote groep minder gegoede stadsbewoners die niet of nauwelijks beschikken over private buitenruimte. De herverdeling van de publieke ruimte biedt op die manier unieke kansen voor de verweving van het bebouwde en het sociale weefsel.



"COVID-19 heeft preventie en welzijn hoger op de agenda geplaatst. Een kwalitatieve ruimtelijke omgeving kan daar in belangrijke mate toe bijdragen."

3. Zuurstof en zorg voor de buurt

De coronapandemie heeft op vele vlakken bestaande paradigma's ter discussie gesteld of wijzigende concepten in een hogere versnelling gebracht. Ons gezondheidsbeleid is tot vandaag sterk gericht op een curatieve aanpak. COVID-19 heeft preventie en welzijn hoger op de agenda geplaatst. Een kwalitatieve ruimtelijke omgeving kan daar in belangrijke mate toe bijdragen.

We haalden al aan dat de inrichting van weginfrastructuur die gericht is op voetgangers en fietsers een actievere levensstijl stimuleert. Maar ook de aanwezigheid van groen en natuur in de buurt genereren positieve effecten op onze gezondheid. Het is een open deur intrappen door er nog eens op te wijzen dat meer groen bijdraagt aan een betere luchtkwaliteit, maar het Vlaamse Instituut voor Gezond Leven stelde vast dat een groene omgeving ook ons mentaal welbevinden opkrikt. Meer bewegen is voor iedereen gezonder, maar draagt ook bij tot een betere motorische ontwikkeling van kinderen. Bomenrijen of -gordels hebben een positieve invloed op de perceptie van geluidshinder en op de temperatuur in een omgeving. Vooral stedelijke omgevingen met veel verharding worden steeds vaker hitte-eilanden tijdens hete zomers. Een goed ontwerp van de publieke ruimte zet daarom in op meer groen, maar ook op waterbuffering en -infiltratie, wat tegelijk zorgt voor verkoeling in sterk verharde omgevingen.

Hoewel onderzoek aantoont dat natuur in de nabije omgeving de gezondheidskloof mee kan dichten, blijft het een aandachtspunt om het wonen in een groene omgeving betaalbaar te houden. Groen in een stadsbuurt dreigt de woningprijzen vaak op te drijven, waardoor het prijskaartje niet voor alle doelgroepen betaalbaar is. Daarom is het van belang om ook in de sociaal zwakkere wijken van de stad in te zetten op een blauw-groene dooradering.

4. Densiteit is een deel van de oplossing

Al tijdens een vroege fase van de coronapandemie werden dense stedelijke wijken als broeihaarden van het virus bestempeld. Niet de densiteit echter, maar het aantal personen dat van dezelfde vierkante meters dient gebruik te maken, blijkt een belangrijke factor in de verspreiding van het virus. Het is immers bijna onmogelijk om in grote gezinnen die krap behuist zijn, de quarantaine- en afstandsregels te volgen. Vooral in kansenvijken zien we daardoor nog meer nood aan woningen met voldoende leefruimte voor kroostrijke families.



We stellen vandaag vast dat de stadsvlucht weer licht toeneemt en dat de interesse voor grotere stadswoningen met tuin of appartementen met ruime terrassen stijgt. Nieuwe woonontwikkelingen rijzen als paddenstoelen uit de grond, maar richten zich voornamelijk op een middenklasse of een goeude bewonersgroep. De druk op de onderste segmenten van de woningmarkt blijft daardoor zeer groot en het risico op verdringing van kansengroepen in gentrificerende wijken is reëel. De Brusselse Wijkcontracten hebben ons geleerd dat investeren in sociale huisvesting in buurten die worden opgeknapt, cruciaal is om een blijvend woonaanbod voor de laagste inkomens te garanderen. Lokale besturen hebben er alle belang bij om de vinger aan de pols te houden in transformerende buurten en al vroeg in dat proces een goede samenwerking met socialehuisvestingsmaatschappijen en/of socialeverhuurkantoren op te zetten, om verdringing van kwetsbare gezinnen in opkomende buurten te verhinderen. We pleiten daarbij ook voluit om het instrument van sociale lasten te herbekijken en een nieuwe kans te geven. Het opleggen van een sociale last – de verplichting om bij ontwikkelingen van een bepaalde schaal in een vast percentage aan sociale of betaalbare woningen te voorzien – werd in het Grond- en Pandendecreet geschrapt, maar biedt tal van kansen om het betaalbare woonaanbod uit te breiden en tegelijk een sociale mix in buurten te stimuleren.

5. Van droom naar werkelijkheid?

De stad, ook na COVID-19, is per definitie een dense omgeving. Compacter ontwikkelen betekent voor ons dan ook niet per definitie kleiner gaan wonen, want er is wel degelijk nood aan ruime wooneenheden, ook in stedelijke omgevingen. De stad na corona biedt daarom bij voorkeur een variëteit aan woningtypes. Gestapelde wooneenheden wisselen af met grondgebonden rijwoningen en vormen een thuis voor kleine én grote gezinnen.

Omdat de beschikbare ruimte in stedelijke omgevingen natuurlijk eerder beperkt is, zetten we steeds meer in op het delen van ruimte, materialen of diensten. Compacter wonen kun je heel aangenaam maken als je op buurtniveau een aantal ruimtes deelt: denk maar aan een gemeenschappelijke parking in plaats van individuele garages, een collectieve fietsenstalling zodat de fiets niet in de smalle inkomhal van een rijwoning hoeft, een collectieve tuin met een heel grote trampoline in plaats van een kleine in elke private tuin... Deelauto's, -fietsen of -steps zijn een vaste waarde in het postcoronastadsbeeld.

Belangrijk is dat we op buurt- of wijkniveau, samen met de bewoners, kijken naar de noden van die buurt. Is er een tekort aan groen, aan scholen, aan sportinfrastructuur, aan buurtwinkels of creatieve werkateliers? Die publieke voorzieningen en diensten concentreren we liefst in een dorps- of stadskern, in een autoluwe buurt waar de bakker, de buurtsupermarkt, de apotheek, de school, de sporthal of de bib te voet of met de fiets bereikbaar zijn.

Corona heeft ons ook geleerd om te kijken naar ruimtes die anders gebruikt kunnen worden in crisistijden (en daarbuiten), zoals leegstaande sporthallen of parochiezalen, lege bedrijfsparkings, speelplaatsen die openstaan voor de buurt, corridors die de wijk verbinden met de grotere eenheden open ruimte. Het gaat om multifunctionele plekken, die door verschillende gebruikersgroepen op andere momenten worden ingezet. Een groen ingerichte bedrijfsparking wordt een sportterrein na sluitingstijd, de speelplaats van de school wordt een buurtpleintje of zelfs het podium voor het lokale zomerfestival, de kerk dient als stille studieruimte en de cafetaria van het woonzorgcentrum is een goede bistro in plaats van een zelfbediening.

Het gaat om functies die vandaag vaak ontbreken in kansarme wijken. Dergelijke diensten en voorzieningen leiden nochtans vaak tot sociale innovatie en maatschappelijke kansen. Het risico op gentrificatie is daarbij uiteraard reëel, hoewel dat fenomeen op zich niet problematisch hoeft te zijn. De opwaardering van een buurt wordt pas een probleem als de ingrepen leiden tot verdringing van zwakkere bewoners. Daarom is het van groot belang om in die buurten een kwaliteitsvol aanbod aan sociale en bescheiden woningen te garanderen.

Post corona zetten we daarvoor waardevolle initiatieven op: bewoners worden opgeleid en ingeschakeld om collectief hun woningen te renoveren en aan te passen aan hedendaags comfort en toekomstige (klimaat)uitdagingen. We zien ook unieke kansen in een nauwere samenwerking tussen huisvestingsmaatschappijen, wooncoöperaties, vastgoedbeheerders en -investeerdere die samen hun schouders zetten onder een duurzaam, kwaliteitsvol en betaalbaar woonaanbod.

6. Werk in de stad

Last but not least bestaat de stad na corona uit multifunctionele wijken waar wonen, werken en ontspannen in een straal van vijftien minuten stappen of fietsen bereikbaar zijn. In de levendige buurten van die vijftienminutenstad zijn verschillende functies vlot met elkaar verweven. Ruimtelijke planning stapt vandaag steeds meer af van elke functie in zijn eigen gebiedje, van lege kantoorwijken tijdens het weekend of doodse verkavelingen op een weekdag. Levendige buurten zorgen ook voor werk dat voldoening geeft en bijdraagt tot de integratie van diverse groepen wijkbewoners. We denken daarbij aan kleinschalige productie en maakindustrie, verweven in de woon- en leefomgeving. Ruimte

- voor ateliers, fietsherstelplaatsen en repaircafés;
- voor een klusbib waar je een boormachine of een slijpschijf kunt lenen;
- een fablab met een 3D-printer en een lasercutter;
- een naaiatelier met grote snijtafels, stik- en overlockmachines;
- een wereldkeuken op buurtniveau, liefst annex crèche, waar nieuwkomers, allochtone vrouwen uit gesloten gemeenschappen en buurtbewoners in een veilige omgeving kunnen samenwerken.

Bij het begin van de coronapandemie overheerste de solidariteit en lagen alle kansen open om duurzame en inclusieve leefomgevingen te creëren. We hebben ervan kunnen proeven en ook al lijkt de aanslepende crisis vandaag tot veel polarisatie te leiden, de kansen liggen er nog steeds. We moeten ze alleen grijpen.