

# Publieke ruimte om in te leven

Onder begeleiding van het Team Vlaams Bouwmeester, Fietsberaad Vlaanderen en diverse experts bouwen zeven steden en gemeenten aan een Leefbuurt. Het publieke domein zal er heringericht worden tot aangename verblijfs- en ontmoetingsruimte, op maat van voetgangers en fietsers en met meer plaats voor groen en water. Tijdens de Klimaatdag op 2 mei kom je er meer over te weten.

Veel beleidsmakers zijn intussen wel bekend met concepten als de 15 minutenstad, 8-80 Cities en Steden voor mensen. Ook de centrumsteden tonen in recente realisaties dat ze het belang van een goed ingerichte publieke ruimte, op maat van voetganger en fietser, hoog op de agenda hebben staan. In kleinere steden en gemeenten blijkt de kloof tussen denken en doen soms nog groot. De belangrijke taken in en met de publieke ruimte – de leefkwaliteit verhogen, aan de modal shift werken en inzetten op klimaatadaptatie – kunnen niet langer wachten. Voor al deze aspecten leggen hogere overheden verwachtingen en doelstellingen op. Het lokale bestuur moet die regels dan in de praktijk omzetten. Dat vereist maatwerk, zowel voor analyse als voor ontwerp.

Daarom lanceerde het Team Vlaams Bouwmeester in 2021 samen met Fietsberaad Vlaanderen, het Agentschap Binnenlands Bestuur en toenmalig Vlaams minister Bart Somers de pro-

jectoproep Leefbuurten. De oproep richtte zich tot gemeenten die zich wilden engageren om geïntegreerd aan de publieke ruimte in een van hun buurten te werken. Met het traject willen we aantonen dat het mogelijk is om ook in gewone woonbuurten de inrichting van de publieke ruimte niet enkel met een verkeerskundige blik te bekijken, maar als een ontwerpogave waarin evenwaardige aandacht gaat naar actieve mobiliteit, ontharding en vergroening, en een hoge leef- en omgevingskwaliteit.

Uit de vele aanmeldingen selecteerden we een gevarieerde mix van zeven projecten, een staalkaart van diverse contexten in Vlaanderen: 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. Met deze gemeenten werd een traject op maat gelopen om aan de veiligheid, gezondheid en duur-

zaamheid van de publieke ruimte te werken. Het resultaat staat telkens in het teken van ontmoeting en activiteit, natuur en groen, water en bomen die de zomerse hitte en droogte kunnen milderen, gezonde lucht en stille plekken. Fietsen en wandelen zijn in een Leefbuurt vanzelfsprekend, de auto is er niet dominant aanwezig. We belichten hier één voorbeeld, dat van de Moortebek-Palokewijk in Dilbeek.

## Klaar voor morgen in Dilbeek

Klaar zijn voor morgen, dat is een van de doelstellingen die de gemeente Dilbeek in haar meerjarenplan 2020-2025 opnam. Het gemeentebestuur wil bouwen aan een groene, veilige, actieve en gezonde omgeving, gewapend tegen de gevolgen van de klimaatverandering. De oproep Leefbuurten kwam voor de gemeente daarom op het goede moment. Hij maakt het voor de gemeente mogelijk deze doelstelling ook in de praktijk te brengen in een van haar meer alledaagse woonbuur-

## Praktijklessen voor lokale besturen en beleid

Het doel van de oproep Leefbuurten is meer dan de realisatie van zeven voorbeeldige projecten: aan de begeleiding is een leertraject gekoppeld dat inzichten oplevert voor andere projecten en toekomstig beleid. Wie meer te weten wil komen over de integrale strategie van Leefbuurten is van harte welkom op sessie B.14 'Lessen uit Leefbuurten' tijdens de Klimaatdag op 2 mei. Eline Aerts geeft er meer toelichting bij het Leefbuurt-concept en het begeleidingstraject. Kurt Parmentier deelt het verhaal van een andere Leefbuurt: De Posthoorn in Wevelgem.

ten: de Moortebeek-Palokewijk. Schepen voor Openbare Ruimte Stijn Quaghebeur is daar tevreden over: 'Veel gemeenten laten verkavelingswijken buiten beschouwing, maar net daar is het openbaar domein nu stilaan aan vernieuwing toe.' Moortebeek-Paloke is zo'n typische verkavelingswijk. Ze ligt aan de rand van de gemeente, ingesloten tussen de Ring rond Brussel, de Ninoofsesteenweg en de grens met het Brussels Gewest. Hoewel het maar 1,7 kilometer fietsen is tot het centrum van Dilbeek, vormen Ring en Ninoofsesteenweg een grote barrière. De straten met laanbomen maken dan wel een groene indruk, de wijk is volledig op maat van de auto bedacht: het openbaar domein is erg verhard en het wordt grotendeels ingenomen door geparkeerde auto's – ze stonden tot voor kort zelfs op de stoep – omdat parkeren er voor iedereen gratis is. Het openbaar domein is dus niet uitnodigend of aantrekkelijk ingericht voor voetgangers en fietsers.

### Van verplaatsen naar verblijven

Na een intensieve voorbereidende fase, waarin de gemeente de ambities voor de Palokewijk onder begeleiding van het Team Vlaams Bouwmeester en een groep deskundigen scherp stelde, kwam het studie bureau Vectris als laureaat van de wedstrijdprocedure uit de bus. In een eerste stap heeft het een masterplan opgesteld voor de publieke ruimte van de hele wijk. Het masterplan is erop gericht duurzaam verplaatsingsgedrag en sociale cohesie te bevorderen en maatregelen uit te werken die bijdragen aan zowel klimaatadaptatie als klimaatmitigatie.

Tijdens het planningsproces, waarvan een intensief participatietraject deel uitmaakte, hanteerde Vectris daartoe enkele kansrijke principes. Een van de belangrijkste is het concept van de wijkkamer. Doorgaand autoverkeer – en dus sluisverkeer – hoort niet thuis in de Palokewijk. De toegangen of 'poorten' tot de wijk worden duidelijker gemarkeerd, zodat bezoekers en bewoners zich ervan bewust zijn dat ze de wijk binnenkomen. Binnen de wijkkamer ontstaat een verblijfsgebied: een gebied waar verblijven

op de eerste plaats komt. Verplaatsingen zijn hier ondergeschikt aan andere functies zoals spelen, ontmoeten of sporten. Voor de inrichting ervan vormt de 8-80 regel de leidraad: het ontwerp moet maken dat zowel kinderen als ouderen zich zelfstandig en veilig door de wijk kunnen verplaatsen.

'In een klassieke wijk kun je door slimme herinrichting toch 50% ontharden.'

### Opgepast: spelende kinderen

Een opvallend aspect uit het masterplan is Vectris' analyse van de 'bespeelbaarheid' van een straat volgens de verkeersintensiteit. Een straat waar maximaal vijftig auto's per uur passeren, waar je dus minder dan eenmaal per minuut gehinderd wordt, definiëren ze als bespeelbaar. Dat is een flink lager aantal dan de gangbare verkeerskundige norm. Voor iedere straat in de wijk werd een straat-identiteitsfiche opgemaakt die de verkeersdruk vertaalt in een zogenaamde leefbaarheidsklasse. Op een beperkt aantal wijkontsluitingsstraten na worden de straten bestemd als woonerf met zo weinig mogelijk verharding: slechts 45% van de huidige bestratingsoppervlakte blijft verhard. 'Dat lukt,' zegt Koen Stuyven van Vectris, 'in een klassieke wijk kun je door slimme herinrichting toch 50% ontharden!' De vrijgekomen ruimte wordt benut voor vergroening en waterbuffering, maar ook voor de inrichting van lokale buurt(speel)plekken.

### Eerste hefboomproject

Op 19 september 2023 keurde de Dilbeekse gemeenteraad het Leefbuurtplan voor de Moortebeek-Palokewijk goed. Met het plan beschikt de gemeente nu over een ruimtelijke toekomstvisie voor

de wijk waaraan alle toekomstige kleine en grote projecten in de publieke ruimte kunnen worden afgetoetst. Maar met het testtraject Leefbuurten zet het Team Vlaams Bouwmeester ook al in op uitvoering. Het tweede deel van de opdracht aan Vectris omvat daarom de volledige studie voor de herinrichting van een eerste strategische locatie die als katalysator kan worden ingezet voor de uitrol van de Leefbuurt in de rest van de wijk. Het ontwerpsteam is gestart met de uitwerking van een nieuw straatprofiel voor de André Waucquezlaan. De asfaltlaan, die nu zeventien meter breed is, krijgt een smaller wegprofiel met een systeem van wadi's waar de vroegere Moortebeek liep. De problematiek van wateroverlast is een sterk argument om ook tot duurzamer mobiliteitsgedrag aan te zetten: je moet wat verder van huis parkeren, maar je kelder loopt niet meer om de haverklap onder water. Toch blijft de auto – vooral bij burgers – de grootste hindernis om ambitieuze doelstellingen in de praktijk te brengen, ondervonden Irini Raeymaekers en Vincent Van Der Meiren, projectleiders Openbare Ruimte Dilbeek. 'Maar de participatieve manier van werken, met het platform Doemee.dilbeek.be en de burgerpanels, heeft ervoor gezorgd dat het gemakkelijker werd om bepaalde gecontesteerde ingrepen door te voeren.' Koen Stuyven vult aan: 'Het traject heeft ons geleerd hoe belangrijk het is om te communiceren over alles waar je mee bezig bent, in een constante stroom van informatie.'

Om de gewenste transitie ook op de korte termijn tastbaar te maken wordt nu al stevig ingezet op proefopstellingen en quick wins. Midden in de Palokewijk heeft een eenvoudige verkeersfilter er al toe geleid dat meer burens elkaar hebben leren kennen en spontaan een paasraap organiseerden. De gemeente heeft ook beslist dat er twee deelauto's zullen komen in de wijk, hopelijk vanaf begin 2025. Uiteindelijk blijkt de integrale werkwijze, over beleidsdomeinen heen, de sleutel tot succes, niet alleen inhoudelijk maar ook budgettair: de groendienst, de diensten openbare werken en mobiliteit, maar ook de diensten welzijn en vrije tijd werken hier samen aan een positief maatschappelijk project. —

ELINE AERTS

projectregisseur Leefbuurten,  
Team Vlaams Bouwmeester

- [opleidingen.vvsg.be/klimaatdag2024](https://opleidingen.vvsg.be/klimaatdag2024)
- [www.vlaamsbouwmeester.be/nl/subsite/leefbuurten/](https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/subsite/leefbuurten/)