

Atelier Bouwmeester, 1 maart 2012



© FILIP DUYARON

Atelier Vlaanderen 2030

Tentoonstelling Making City

20 april tot 12 augustus 2012

Nederlands Architectuurinstituut (NAi)

Rotterdam

www.iabr.nl

TEKST Han Dijk en Emile Revier [Posad Spatial Strategies]

DE VLAAMSE WOONDROOM HERBEKEKEN

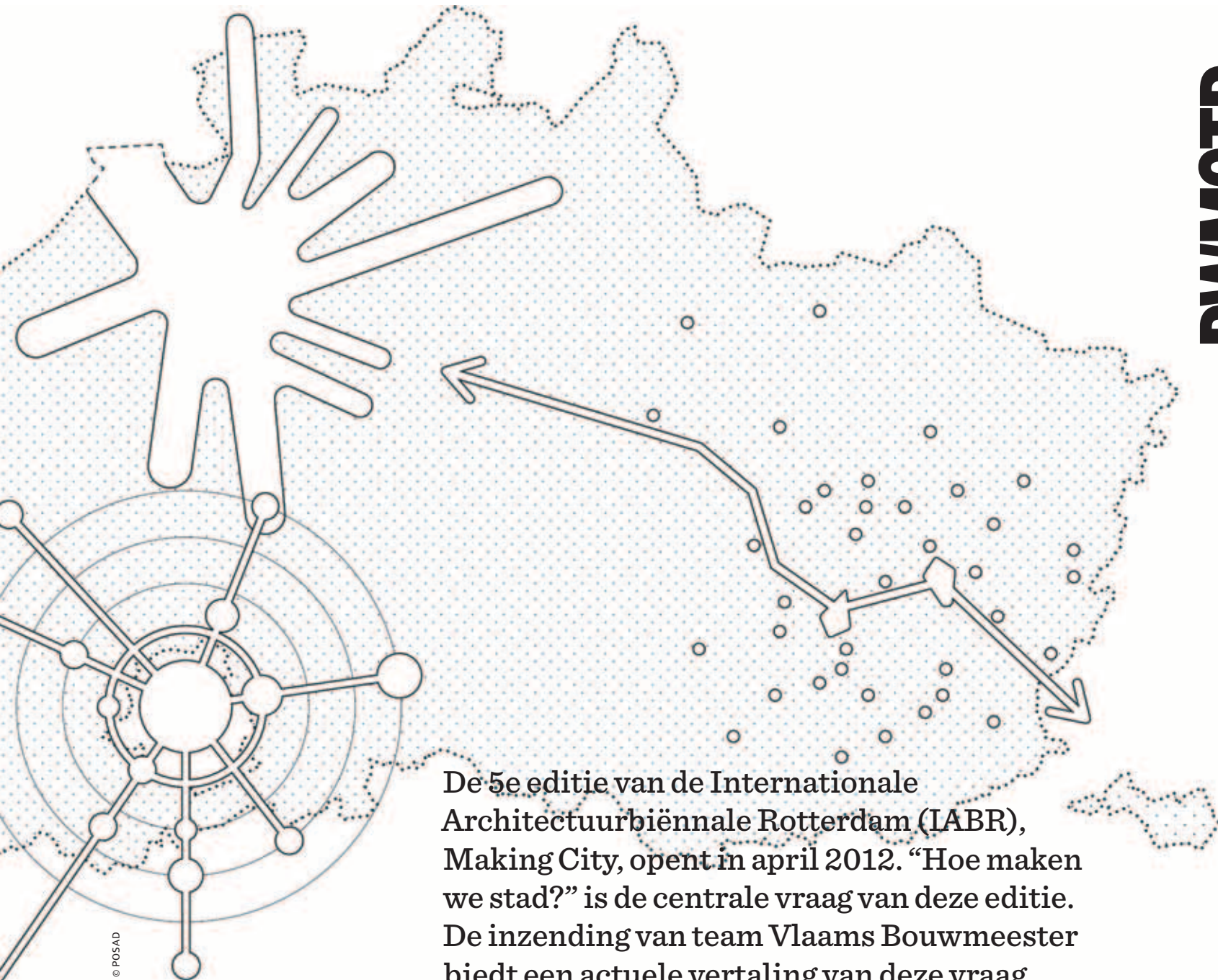
De Vlaams Bouwmeester schreef een onderzoeksopdracht uit naar mogelijkheden voor een visionaire woningbouw in Vlaanderen, uitgevoerd door Architecture Workroom Brussels. De bevindingen uit dit onderzoek werden door het Nederlandse bureau Posad Spatial Strategies in een presentatie gegoeten die te zien zal zijn op de Rotterdamse Biënnale ('Atelier Vlaanderen 2030 – Opportunities and frameworks for Flemish housing production'). Posad heeft via ontwerpend onderzoek gezocht naar de specifieke condities van de Vlaamse woningbouw en naar mogelijke vormen voor een trendbreuk in de woningproductie. Hierbij is de schaal van het stedenbouwkundig en regionaal ontwerp leidend geweest. Als representatieve vorm op de tentoonstelling is gekozen voor een korte animatie waarin het complexe onderwerp van het wonen inzichtelijk gemaakt zal worden.

Stad maken

Wanneer we de vraag stellen naar hoe we de stad maken, komt direct de relatie met het omringende land in beeld. Met een zeer verspreid woningareaal wordt een groot deel van Vlaanderen inmiddels tot het stedelijk gebied gerekend en geldt het als een van de meest verstedelijkte gebieden ter wereld. Dit is ook meteen voelbaar wanneer men zich door het gewest beweegt. De aaneengesloten structuur van lintbebouwingen en de verspreid geplande verkavelingsstructuren geeft op de meeste plaatsen de indruk dat men zich door een aaneengesloten stadsrand beweegt met een incidentele blik op een ingekapseld landschap.

De oorsprong van deze situatie ligt in het systeem waarmee in de vorige eeuw de woningbouwopgave is uitgevoerd en waar vandaag nog steeds mee gewerkt wordt. Dit

systeem bestaat uit een construct van regelgeving, gebaseerd op de overtuiging dat wonen op het platteland, op gepaste afstand van de stad, de meest gezonde leefomgeving voor de mens zou zijn. Met de aanleg van het spoornet werd al aan het eind van de 19e eeuw bewerkstelligd dat de trek naar de stad met ruime werkgelegenheid in de opkomende industrie werd afgeremd. Nederzettingen in de nabijheid van treinstations werden uitgebreid; niet zelden met projecten voor sociale woningbouw. De opkomst van de auto als vervoermiddel van de middenklasse gaf de mogelijkheid om op meerdere plekken in een landschappelijke omgeving te wonen op afzienbare afstand van de werkgelegenheid in de grotere steden. De verdere ontwikkeling van een zeer fijnmazig net van steenwegen en snelwegen zoals we het vandaag de dag kennen, werkte de verspreide woningbouw nog verder in de hand. Een reeks



© POSAD

Daily Urban Systems

De 5e editie van de Internationale Architectuubiënnale Rotterdam (IABR), Making City, opent in april 2012. “Hoe maken we stad?” is de centrale vraag van deze editie. De inzending van team Vlaams Bouwmeester biedt een actuele vertaling van deze vraag naar de Vlaamse context.

van verdere stimulerende maatregelen als het subsidiëren van pendelen en vooral de steun bij het bouwen van een eigen woning waren zo succesvol dat ze niet alleen een trek naar de stad hebben voorkomen, maar zelfs een vlucht van stedelingen naar het omringende landschap in de hand hebben gewerkt. De meest ingrijpende maatregel was de wet De Taeye, ingevoerd in 1948. Met deze wet werd het zelf (laten) bouwen van een woning gestimuleerd. Zij bepaalde dat een groot deel van de kosten door de staat werden gesubsidieerd en dat er tevens een garantstelling was voor eventueel benodigde leningen. De regeling was zo succesvol dat er 100 000 woningen in de periode 1950-1954 en 411 000 woningen tot 1973 werden gerealiseerd met steun van de wet De Taeye.

Een Vlaams ideaalbeeld

De wijze waarop de woningbouw zich voor een groot deel heeft ontwikkeld zou gezien kunnen worden als de vertaling van een ideaal levensbeeld: ‘The Flemish dream’. Deze biedt het individu grote individuele onafhankelijkheid. De welvaart maakt voor iedereen de droom bereikbaar van een eigen (semi-) vrijstaande woning op een eigen stuk land met een middenklasse auto voor de deur. We kunnen ons afvragen wat er verkeerd is aan het nastreven van dit ideaal dat toch voor velen de fysieke verwezenlijking van een rijk en gelukkig leven is.

Het grote manco van de ‘Flemish dream’ zit hem in de contextloosheid van het idee. Het richt zich op het individu, maar heeft gevolgen op de schaal van het hele gewest. De woningbouw heeft grote delen van Vlaanderen veranderd zonder dat hierbij

integrale planning op meerdere schaalniveaus werd toegepast. Er was een idee voor Vlaanderen als geheel en een idee voor de individuele woning; alles ertussen werd hier een afgeleide van. Nog altijd kan de vraag gesteld worden of dit echt erg is. Het individuele gevoel van rijkdom en geluk is ermee bereikt en lijkt immers het hoogst haalbare.

Veranderende context

Het bijzondere aan de Vlaamse vorm van verstedelijking ligt in deze verwevenheid tussen stad en land. Het metropolitaan stelsel dat uit de groei van het stedelijk gebied is voortgekomen heeft hierdoor een unieke structuur. Nergens is er een dergelijke dichtheid aan woningen en voorzieningen over een vergelijkbaar groot gebied. De dragers binnen deze structuur zijn de stedelijke systemen die gelden als zwaartepunt van economische ont-



wikkeling en werkgelegenheid. Het landschap dat tussen deze sterke stedelijke systemen ligt is van een grote en unieke kwaliteit voor Vlaanderen. Hier ligt er een kans om de woningbouwopgave in te zetten om de balans tussen het versnipperde landschap en de stedelijke gebieden te herstellen.

De productie van verspreide woningbouw in lage dichtheid is zeer succesvol gebleken in de vorige eeuw. Het is een geslaagde strategie geweest in het realiseren van het benodigde woningaanbod voor Vlaanderen op korte termijn. Op lange termijn veroorzaakt deze ontwikkeling echter een aantal zeer negatieve effecten. De infrastructuur die deze ontwikkeling moet dragen is zeer inefficiënt en leidt tot hoge onderhoudskosten. Een goed voorbeeld hiervan is het feit dat Vlaanderen ruim 60%

van zijn milieubudget moet spenderen aan het onderhoud van het rioolstelsel en dat de kosten verder toenemen. Dat betekent dat er minder geld beschikbaar is voor goede waterzuivering. Hierdoor kampt het gewest met een van de slechtste drinkwaterkwaliteiten van West-Europa. Een ander verschijnsel is de almaar toenemende druk op het wegennet met lange dagelijkse files tot gevolg. Het aanleggen van een netwerk van openbaar vervoer om de filedruk te verminderen is een complexe opgave, omdat men te verspreid woont en rendabele lijnen bijna onmogelijk te realiseren zijn. Deze zaken zorgen er niet alleen voor dat de levenskwaliteit langzaam achteruitgaat, maar ook dat onze kosten voor talloze levensbehoeften enorm zullen stijgen. Wat betreft de inrichting van het land

staan we dus voor enorme uitdagingen. De stijgende kosten van energie en de daaruit resulterende noodzaak om energiewinning en -verbruik terug te dringen, bijvoorbeeld. Of de noodzaak van een sterkere focus op de voedselvoorziening. Door de wijze waarop het territorium is georganiseerd komt er steeds meer druk te liggen op het open landschap. Hier legt de voedselproductie ook een ruimteclaim. Een sterke ecologische hoofdstructuur is nochtans onmisbaar voor de biodiversiteit en de weerbaarheid van het ecosysteem als basis voor een goede voedselvoorziening. Door de inkapseling van het landschap dreigt nu een groot aantal diër- en plantensoorten in Vlaanderen te verdwijnen, omdat er simpelweg niet meer genoeg aaneengesloten gebied bestaat om te overleven.

De klimaatverandering stelt daarnaast ook nieuwe parameters voor het water. Rivieren vragen door verhoogde piekbelasting om extra ruimte. Op verschillende plaatsen dient ruimte gereserveerd te worden voor waterbuffers in geval van extreme regenval en elders wegens langere perioden van aanhoudende droogte. De weids verspreide stedelijkheid van Vlaanderen met grote verharde oppervlakten en een fijnmazige wegstructuur maakt de inpassing van deze veranderende ruimteclaims uiterst lastig.

Door de hoge welvaartsstandaard oefent Vlaanderen nog altijd een aantrekkingskracht uit op nieuwkomers. Huishoudens worden tegelijkertijd kleiner. Vlaanderen staat voor de opgave om 330 000 nieuwe woningen te realiseren voor 2030. Op dit ogenblik herbekijkt het kabinet Wonen, met verschillende partners, waaronder het team Vlaams Bouwmeester, het mechanisme van de woningbouw. Dit is een uitgelezen kans om een trendbreuk teweeg te brengen in de woonproductie van Vlaanderen.

SELECTIEPROCEDURE VLAAMS BOUWMEESTER OPEN OPROEP SELECTIEPROCEDURE VLAAMS BOUWMEESTER OPEN OPROEP

OPEN OPROEP

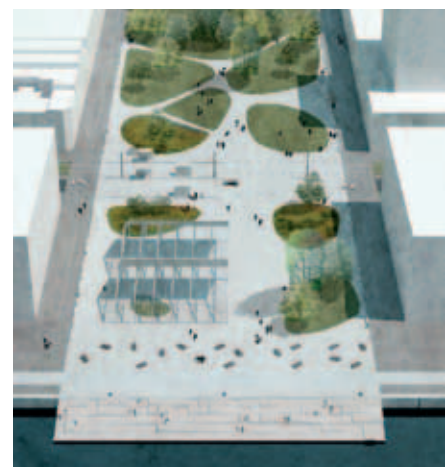
De stad Antwerpen heeft de ambitie een nieuw centraal plein te creëren in de Cadixwijk. De strategie die gevolgd wordt is die van het 'dorpsplein' waarbij een centrale plek wordt opgeladen met voorzieningen die interageren met de publieke ruimte. Dit wijkplein zal een groen parkachtig en vooral rustig plein worden, dat volgens de visie van het Masterplan Eilandje het centrum van de buurt verbindt met het dok. Naast het plein

wordt ook het uitvoeringsontwerp van de aangrenzende Napelsstraat mee opgenomen in de opdracht.

Wijkplein Cadix Napelsstraat, Antwerpen

PT Architecten presenteert een kwalitatieve ontwerpvisie die de wensen van de bewoners ter harte neemt en resulteert in een evenwichtig en helder ontwerp, bestaande uit een eerder mineraal plein aan het water en een groen park aan de Napelsstraat. www.ptarchitecten.be

PLAATS aan het Kattendijkdok, centraal in de Cadixwijk, het Eilandje, Antwerpen
BOUWHEER AG Stadsplanning Antwerpen
BUDGET incl. btw en ereloon
deelopdracht 1
Wijkplein Cadix 3 501 630 euro
deelopdracht 2
Napelsstraat 882 450 euro
ONTWERPTEAMS uapS |
PT Architecten [gunning] |
OKRA landschapsarchitecten |
GROSS.MAX. | TV Office Kersten Geers
David Van Severen/Landinzicht



Verandering van koers

De trendbreuk begint met het besef dat het ideaal van de 'Flemish dream' moet worden bijgesteld. Het beeld van de typische Vlaamse gezinssituatie gaat voor steeds minder Vlamingen op. De woningvoorraad is niet aangepast aan deze nieuwe ontwikkeling. Met name in de stedelijke gebieden zijn er al sterke voorbeelden te ontdekken van nieuwe typologieën en woonvormen die beter toegepast zijn op de variërende vraag naar woningen. Toch zal op deze schaal niet het verschil gemaakt kunnen worden; Vlaanderen heeft voor alles nood aan structurele verandering. Het woningbouwmechanisme dateert van kort na de Tweede Wereldoorlog en was volledig gericht op het individu als middelpunt. Deze benadering biedt geen antwoord op de uitdagingen van heden en toekomst. De antwoorden op grote thema's als waterproblematiek, energie en voedselproductie zullen alleen gevonden worden vanuit een collectieve benadering op een schaalniveau dat de individuele woning ontstijgt. Een trendbreuk kan pas plaats hebben wanneer we die grote thema's combineren in een integrale benadering van de woningbouwopgave. Hiervoor zal een nieuwe methodiek ontwikkeld moeten worden. Er kan niet alleen op de schaal van de woning ontworpen worden en er kan niet enkel op de schaal van Vlaanderen nagedacht worden over het woonbeleid. Er moet dus op meerdere schaalniveaus tegelijk aan de opgave gewerkt worden. Het doel is niet langer een verzameling op zichzelf staande woningontwerpen in een verkavelingsstructuur te realiseren, maar om een woonomgeving te maken met een optimale balans tussen wonen, werken, voorzieningen en de context; met randvoorwaarden voor water, energie en voedselproductie.

Een eerste belangrijke stap is het besluit waar te bouwen en waar niet. Volgens het voorziene scenario zullen de 330 000 woningen gerealiseerd worden in talloze woonuitbrei-

dingsgebieden die in de gewestplannen zijn vastgelegd. Deze gebieden zijn heel gelijkmatig over het gewest vastgelegd en zullen leiden tot een verdere versnippering van het landschap en verdere wildgroei van vrijstaande woningen. Om beter in te spelen op de uitdagingen van energie, water en voedselproductie zou het verstandiger zijn om de nieuw te realiseren woningen zoveel mogelijk te koppelen aan de sterke stedelijke systemen die aanwezig zijn en het metropolitaan stelsel van Vlaanderen vormen. Zij vormen de 'daily urban systems' (stedelijke gebieden met een hoge intensiteit van dagelijkse verplaatsingen en dagelijks gebruik van functies als wonen, werken en voorzieningen) waar het merendeel van de werkgelegenheid en belangrijkste voorzieningen zich situeren. Nog belangrijker is dat alle benodigde ingrediënten voor een sterke woonomgeving hier al in elkaars nabijheid aanwezig zijn. Het zijn systemen met grensoverschrijdende connecties naar sterke gebieden over de grens en het is op deze plaatsen dat de sterkste groei van cultuur en werkgelegenheid plaats zal blijven vinden. Er zijn zes van deze systemen aan te wijzen in Vlaanderen. Ze omvatten de kuststeden, het gebied ten Noorden van 'Eurometropole' Lille (Rijsel) met steden als Kortrijk en Waregem, Gent als kruispunt van systemen, Antwerpen, de metropoolregio Brussel en de regio Hasselt-Genk. Zij lopen op veel plekken in elkaar over, zoals goed te zien is in Mechelen, dat een sterke groei kent als overloopgebied tussen Brussel en Antwerpen. Toch werken deze systemen in zichzelf het sterkst, omdat het efficiënte structuren zijn tussen sterke steden en hun directe omgeving. De

vervoersnetwerken zijn reeds aanwezig en het openbaar vervoer is rendabel te exploiteren door de grotere dichtheid van bewoning. De meest kansrijke locaties voor de nieuwe te realiseren woningen liggen in de dun bebouwde gebieden van de 'daily urban systems'. Hier werd het landschap sterk veranderd en is er veel druk op de open ruimte gekomen. In deze gebieden zou er een transformatie van de woonomgeving kunnen gebeuren waarin de stad en het land een nieuwe balans vinden. Combinaties van functies kunnen tot uitwisseling van energie- en afvalstromen ontworpen worden. Voedsel wordt in de nabijheid van het stedelijk weefsel (en dus de grootste groep consumenten) geproduceerd; energie voor transport en opslag kan zo substantieel worden teruggedrongen. Nieuwe woonvormen in hogere dichtheid bieden bewoners een woonkwaliteit die vergelijkbaar is met die van de vrijstaande woning, maar in afmeting en indeling zijn ze beter afgestemd op de veranderde vraag. Voorzieningen in de nabijheid van het wonen kunnen blijven bestaan omdat er door de hogere dichtheden meer mensen in elkaars nabijheid wonen, hetgeen ook de sociale cohesie van het gebied ten goede kan komen. Het dichte metropolitane stelsel van Vlaanderen biedt goede kansen; hier kan de vervlechting van stad en land als troef worden ingezet. Het zijn deze nieuwe woonomgevingen waar de trendbreuk in de woningbouw het stedelijk gebied en het Vlaamse landschap zo zou kunnen transformeren dat beiden er sterker van worden. Een nieuwe context voor een hernieuwde 'Flemish metropolitan dream'.

Een trendbreuk ontstaat pas wanneer we de grote thema's combineren in een integrale benadering van de woningbouw.

OPEN OPROEP SELECTIEPROCEDURE VLAAMS BOUWMEESTER OPEN OPROEP SELECTIEPROCEDURE VLAAMS BOUWMEESTER SELECTIE

Turnhout wil haar rol als Vlaamse centrumstad versterken en haar stedelijk karakter benadrukken. Het stadsbestuur wil de stationssite een nieuwe invulling geven. De achterzijde van het station moet een tweede voorzijde worden, een markante plek in de stad. Met de ontwikkeling van de 'stedelijke innovatiepool stationsomgeving' voorziet de stad ruimte voor kennis- en creatieve economie, wonen en uitnodigende publieke ruimte.

Stationsomgeving, Turnhout
Bureau B+B en B-architecten stellen een centraal plein voor, omzoomd door drie duidelijke gebouwen. Deze ontmoetingsplek met gebouwencluster is een sterke troef voor het realiseren van een succesvolle innovatiepool. Ze stellen een rijk stedelijk weefsel voor met verschillende types van publiek domein. De opdrachtgever waardeert de architecturale uitwerking en zeker het concept omdat er niet in de hoogte gegaan moet worden om een baken te creëren.
www.b-architecten.be
www.bplusb.nl

PLAATS stationsomgeving Turnhout
BOUWHEER Stadsbestuur Turnhout
BUDGET 92 500 euro (excl. btw en ereloon)
ONTWERPTEAMS
Bureau B+B en B-architecten [gunning] | maat-ontwerpers | TV Grontmij Vlaanderen/MikeViktorViktor architects | KCAP Architects&Planners | awg architecten

