

ruimte

vakblad van de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning

Themanummer
Inzendingen Jaarboek
Stedenbouw en Ruimtelijk Planning

9

Ruimte

Ruimte is het blad van de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP). Het tijdschrift besteedt aandacht aan theorie en beleid, maar vooral aan goede praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland. Ruimte heeft ook oog voor de ruimtelijke aspecten van aanverwante sectoren (economie, mobiliteit, vastgoed, recht, architectuur, toerisme, natuur, landbouw, publiek domein, landschapsarchitectuur, woonbeleid...). Het tijdschrift verschijnt driemaandelijks.

De Vereniging voor Ruimte en Planning

De Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) werkt aan een breed draagvlak voor kwaliteit en duurzaamheid in de stedenbouw en de ruimtelijke ordening. In haar werking en communicatie mikt de VRP op planologen en stedenbouwkundigen, alsmede op iedereen die met ruimte en stedenbouw bezig is. Met studiedagen, vorming, panelgesprekken, de publicatie van het praktijkblad Ruimte en een vernieuwde website voedt de vereniging het debat over theorie en praktijk in het vakgebied.

Lidmaatschap

Lid worden van de VRP kost € 115 (studenten € 65). Ruimte is in het lidmaatschap inbegrepen. Meer info, ook over abonnementen, op www.vrp.be.

Reacties

Met reacties, suggesties en voorstellen om te adverteren kan u terecht op het VRP-secretariaat, Damplein 27, 2060 Antwerpen. 03 201 59 00. secretariaat@vrp.be.



[FOTO: REPORTER, JORGE DIRKX]

4

NIELS

6

DE KLEINE RUIMTE

14

RWO

Garanties voor de boeren en meer natuur en bos *Christophe Vandevooort*
Met de strategische inzet van ruimtelijke uitvoeringsplannen wil het Vlaams gewest landbouw, bos en natuur meer ruimte geven.

20

TROS

Een vergunning voor een gewoonte *Geert Debersaques en Hans Van Landeghem*
Het Hof van Cassatie heeft zijn interpretatie van het stakingsbevel gegeven. Dat bevel moet ook inbreuken op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorkomen.

22

VLAAMS BOUWMEESTER

Begijnendijk denkt vooruit *Jan Jagers*
Ook kleinere gemeenten, zoals het nog geen 10.000 inwoners tellende Begijnlijk, kunnen bij de Vlaamse Bouwmeester terecht voor het opstellen van een masterplan.

28

ONDERZOEK

Een eigen woning is nog altijd betaalbaar *Sien Winters*
De discussie over betaalbaarheid van wonen mag niet in termen van prijzen worden gevoerd. Betaalbaarheid gaat over de relatie tussen inkomens en prijzen.

30

LANDSCHAP

Tijd voor landschapsplanning *Jan Nuijens*
Het landschap kan als sturende discipline in stedenbouw en ruimtelijke planning, de rol van de architectuur overnemen.

34

INLEIDING

Het Jaarboek in Ruimte *Kristiaan Borret*
Bij de inzendingen voor het Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning 2006-2009 zijn nauwelijks voorbeelden van structuurplanning en ruimtelijke uitvoeringsplannen te vinden.

38

LOKAAL

Traagheid is een bondgenoot *Michiel Dehaene en Jan Zaman*
De dagelijkse realiteit in de Vlaamse gemeenten staat mijlenver af van het discours van een generatie stedenbouwers, die zichzelf expliciet als "urbanofiel" bestempelt.

44

STADSPROJECTEN

De renaissance van de infrastructuur *David Peleman en Maarten Van Acker*
Vaak hangt een stadsproject samen met maatschappelijk protest en is het een middel om infrastructuurprojecten vooralsnog haalbaar te maken.

50

OPINIE

Beeldkwaliteit heeft niks met goesting te maken *Peggy Totté en Els Nulens*
Aan welke voorwaarden moet een beeldkwaliteitplan voldoen om het tot een sterk en relevant beleidsinstrument te doen uitgroeien?

52

LANDSCHAP

Landschap verkoopt goed *Bruno Notteboom*
De aandacht voor landschap is vandaag afhankelijk van disparate en ontoereikende initiatieven. Is de tijd rijp voor een landschapsintendant?

58

STATIONSOMGEVINGEN

Grote projecten voor kleine stations *Greet De Block en Matthias Blondia*
Als openbaar vervoer een duurzame bijdrage wil leveren aan het ruimtelijk beleid, dan moeten de vervoerssystemen worden heroverwogen.

64

RECENSIES

68

ERFGOED

Elk gebruik is tijdelijk *Joris Scheers*
Door zorgvuldig medegebruik kunnen parochiekerken uitgroeien tot gemeenschapsruimten waarin ook plaats is voor andere godsdiensten en overtuigingen en waarin lokale organisaties hun activiteiten kunnen ontplooiën.

75

CARTOON

76

TENTOONSTELLING

Nooit meer slapen *Bruno De Wever*
In het Gentse STAM loopt de tentoonstelling Belichte Stad. Een pareltje, vindt historicus Bruno De Wever.

Themanummer



Dit is een themanummer waarin de inzendingen voor het Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning 2006 – 2009 worden besproken. Helaas waren de middelen ontoereikend om die tweede editie van dat Jaarboek in 2010 ook daadwerkelijk te publiceren. Ten gevolge van een oproep, een rondvraag bij de Vlaamse Bouwmeester en het grasduinen in de inzendingen voor de Planningsprijzen, kon de jury zich over meer dan honderd vijftig inzendingen buigen. De redactie is in de loop van 2010 meermaals samengekomen om over de inzendingen van gedachten te wisselen en de in de ontwerpen terugkerende thema's in kaart te brengen. In dit nummer van Ruimte doen we verslag van de belangrijkste bij de redactie gegroeide inzichten en indrukken. Met dank aan de redactie en alle inzenders!





Kortrijk. Het project Buda-eiland/Kunsteneiland moet het Buda-eiland in Kortrijk een nieuwe identiteit geven. De metamorfose steunt op drie pijlers: de heraanleg van het openbaar domein, de omvorming tot kunsteneiland en complementaire private initiatieven. De foto toont de Kapucijnenstraat in het hart van het projectgebied. Links de gerenoveerde Budascoop die bioscoopzalen voor alternatieve films en twee theaterzalen herbergt. Dankzij de verfraaiing van het eiland (Budascoop, Budatoren, Paardenstallen, heraanleg Kapucijnenstraat en straks ook nog de Budafabriek) kwamen er opnieuw horecazaken (rechts). Op het einde van de straat is één van de gebouwen te zien van de zorggroep Heilig-Hart. Die houdt zich bezig met ouderen- en gehandicaptenzorg, en kinderopvang. De stad Kortrijk kreeg voor dit project van de Vlaamse overheid een subsidie van 3.000.000 euro in het kader van de ondersteuning van stadsvernieuwingprojecten. *(In elk nummer van Ruimte verschijnt een foto van Niels Donckers, gemaakt in opdracht van het Vlaams Stedenbeleid www.thuisindestad.be)*

Burgers over de Vlaamse ruimte



Het Departement Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend erfgoed (RWO) van de Vlaamse overheid werkt aan het *Beleidsplan Ruimte*. Dat plan moet de opvolger worden van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De Vlaamse Regering heeft op 28 januari II. alvast het plan van aanpak goedgekeurd. Er wordt een kernteam samengesteld met vertegenwoordigers van bij ruimtelijke ordening betrokken Vlaamse overheidsdiensten (mobiliteit, leefmilieu, economie, landbouw...) en er wordt een expert/projectleider aangesteld.

Bij het opstellen van het nieuwe

beleidsplan gaat veel aandacht naar participatie. Tijdens een rondetafelgesprek in het kader van *Vlaanderen in Actie* (ViA) reflecteerden eind 2010 al honderd vertegenwoordigers van belangengroepen, overheden, denktanks en onderzoeksinstituten een dag lang over de toekomst van de Vlaamse ruimte. Hoe zal die ruimte er in 2050 uitzien en, vooral, hoe willen we dat die er zal uitzien? De conclusies van die rondetafel worden in een brochure gebundeld.

Ten einde ook de burgers uitvoerig aan het woord te laten, wordt begin april een grootschalige rondvraag gelanceerd. Van 7 april tot en met 28 mei worden de burgers via

een campagnewebsite uitgenodigd om actief aan het debat over de toekomst van de Vlaamse ruimte deel te nemen. Parallel met dat burgeroverleg wordt het professioneel overleg gecontinueerd. In dat kader organiseert RWO dit jaar nog drie partnerdialogen met de deelnemers van de ViA-rondetafel. Bedoeling is eind 2011 een Groenboek over het nieuwe Beleidsplan Ruimte te presenteren. De Vlaamse Regering wil nog deze bestuursperiode (2009 – 2014) een ontwerp van het Beleidsplan Ruimte goedkeuren.

Wandelingen langs rijwoningen Kortrijk



"Neem de rijwoning weg uit de woonwijken en de stad kijkt naar ons als een grijsaard met een kapot gebit", aldus Wout Maddens, (schepen van Stedenbouw, Bouwkundig erfgoed en Ruimtelijke Ordening) in de inleiding van een fraaie boekje met drie stadswandelingen langs de mooiste rijwoningen van Kortrijk. Het boek is een initiatief van het team *Stadsplanning- en ontwikkeling* van de stad Kortrijk. Het is een warm pleidooi voor de rijwoning: de wandelingen nemen u mee naar bekende en onbekende straten vol met verrassende en gevarieerde rijhuizen. De publicatie is gratis te verkrijgen bij de dienst Toerisme van de stad Kortrijk.

Dienst toerisme. Begijnhofpark Kortrijk. Open 10 tot 17 uur.

Huizingen en Turnhout winnen Prijs Publieke Ruimte



Op 23 maart reikte Vlaams minister Joke Schauvliege - bevoegd voor Leefmilieu, Natuur en Cultuur - de Prijs Publieke Ruimte 2011 uit. Die gaat traditiegetrouw naar projecten uit twee categorieën - gerealiseerde en geplande projecten - waarvoor telkens vijf inzendingen worden genomineerd. De uitreiking vond plaats op de door Steunpunt Straten vzw georganiseerde Dag van de Openbare Ruimte.

In de categorie gerealiseerde projecten was de jury het meest onder de indruk van de heraanleg van het dierenpark in het provinciaal domein van Huizingen,

een verwezenlijking van Ontwerpbureau Pauwels. Opdrachtgever is de provincie Vlaams-Brabant. Door de mooie vormgeving van de dierenverblijven - met behoud van de bomen - en door de integratie van de perken in hun omgeving, wikt het ontwerp af van dat van het traditionele dierenpark. De jury vond het dierenpark van Huizingen een inspirerend voorbeeld voor andere parken en kinderboerderijen.

In de categorie geplande projecten viel de keuze op de Grote Markt van Turnhout. Door het autovrij maken van het plein en het

In de categorie gerealiseerde projecten was de jury het meest onder de indruk van de heraanleg van het dierenpark in het provinciaal domein van Huizingen, een verwezenlijking van Ontwerpbureau Pauwels.

In de categorie geplande projecten viel de keuze op de Grote Markt van Turnhout, een ontwerp van Stramien.

benadrukken van de voetgangersdoorsteken, heeft ontwerpbureau Stramien een kader gecreëerd voor "het grootste terras van de Kempen". Het verleden van Turnhout werd op een originele manier in het ontwerp verwerkt, met speelkaarten die bij de ruimte worden betrokken. De kwaliteit van het plein wordt mee bepaald door groen dat wordt gebruikt om verschillende pleinsferen en belevingszones op te roepen. De pergola is volgens de jury een hedendaagse architecturale toevoeging op maat van de ruimte.

www.openbareruimte.be

Publicatie 50 jaar Leiedal

“Metamorfosen, een ruimtelijke biografie van de regio Kortrijk” is een publicatie van de Intercommunale Leiedal naar aanleiding van haar vijftigste verjaardag. De biografie geeft een antwoord op de vraag waarom de regio er vandaag uitziet zoals ze er uitziet. Kortrijk heeft ingevolge maatschappelijke, politieke, technologische, culturele en economische ontwikkelingen behoorlijk wat metamorfosen ondergaan. Die worden door een twintigtal onderzoekers aan de hand van kaarten, teksten en beelden besproken.

In het eerste deel van het boek, de *Atlas*, worden alle ruimtelijke veranderingen op kaart weergegeven. Zowel chronologisch als thematisch wordt uiteengezet hoe de streek vorm heeft gekregen. In het tweede deel, de *Biografie*, worden elf thematische verhalen verteld. De klemtoon ligt op de voor het uitzicht van de streek cruciale kantelmomenten. In deel drie, de *Verbeelding*, stellen fotografe Marie-Françoise Plissart en hoogleraar Bruno De Meulder scherp op de huidige regio Kortrijk.



“Metamorfosen: een ruimtelijke biografie van de regio Kortrijk”

telt 247 blz., is rijk geïllustreerd en kost € 40 (exclusief verzendkosten). Het boek is te koop in het kantoor van Leiedal (President Kennedypark 10, 8500 Kortrijk). Bestellen kan via info@leiedal.be.

Soresma wordt Antea Group

Soresma gaat voortaan als Antea Group door het leven. Dat is het gevolg van de samensmelting van Soresma met *Delta Consultants*, *Sorange* en *Antea*. De nieuwe Antea Group is een ingenieurs- en milieuadviesbureau met wereldwijd meer dan drieduizend werknemers. Het beschikt over expertise in strategisch, technisch en multidisciplinair denken en heeft veel praktijkervaring. Soresma was als ingenieursbureau gespecialiseerd in milieu, ruimte en water. Het bureau met zetel in Antwerpen zet zijn activiteiten gewoon door, onder een andere naam.

www.anteagroup.be

Ontwerpwedstrijd bedrijventerrein Wetteren

In Wetteren wordt een ontwerpwedstrijd georganiseerd voor de eerste fase van de reconversie van een verlaten bedrijvensite. Het 12.000 m² grote terrein bevindt zich in het centrum van de gemeente, aan de oever van de Schelde. Het gemeentebestuur, Euro Immo Star en het Schelde-Landschapspark zijn voor de wedstrijd op zoek naar een jong, multidisciplinair ontwerpteam.

Het Schelde-Landschapspark is een samenwerkingsverband tussen 25 langs de Schelde gelegen gemeenten. Die gemeenten steken de koppen bij elkaar voor aangelegenheden zoals mobiliteit, industrie, handel, landbouw, wonen, natuur, recreatie en toerisme. Doel is te komen tot een integrale, kwaliteitsvolle ruimtelijke visie die meer samenhang in het landschap beoogt.

www.euroimmostar.be

www.schelde-landschapspark.be/aanbod

VRP informeert leden gecoro en procoro

In juni organiseert de VRP opnieuw vijf informatie- en ontmoetingsavonden voor leden van de gemeentelijke (Gecoro) en provinciale commissies ruimtelijke ordening (Procoro). De *GecoROnde* langs de vijf provincies staat dit keer in het teken van *lokale woonstructuren*. De avond bestaat telkens uit drie delen.

In het eerste deel wordt het thema ingeleid. In de kernen van de meeste steden en vooral gemeenten willen projectontwikkelaars appartementen bouwen. Maar hoe zit het met de toekomstige woonbehoeften? En hoe zit het met de wijzigende gezinssamenstelling? Kunnen gemeenten een beleid inzake meergezinswoningen voeren? Kunnen gemeenten kwaliteitseisen opleggen? Wat is het juridisch en wetgevend kader? Welke rol kan de Gecoro spelen?

In het tweede deel wordt een concreet praktijkvoorbeeld gepresenteerd. Tot slot is er tijd voor uitwisseling van ervaringen met andere vertegenwoordigers van Gecoro en Procoro.

Meer informatie volgt

Kandidaten Prijs Bouwmeester 2011

P / B / 11
PRIJS BOUWMEESTER

De Vlaams Bouwmeester wil hoogstaand stedenbouwkundig, landschappelijk en architecturaal beleid bij de verschillende overheden aanmoedigen. De Prijs Bouwmeester, die door de Vlaams Bouwmeester wordt uitgereikt, bekroont opdrachtgevers die door hun doordachte aanpak en zin voor vernieuwing kwaliteit vooropstellen. Publieke en semipublieke besturen of organisaties die de voorbije drie jaar een stedenbouwkundig, landschappelijk of architecturaal project hebben gerealiseerd, kunnen zich van 1 maart tot 30 april kandidaat stellen voor de prijs Bouwmeester 2011. De prijs is een initiatief van de Vlaamse Regering en van Geert Bourgeois, minister van Bestuurszaken

Meer informatie: www.vlaamsbouwmeester.be

Inspraak van kinderen in publieke ruimte



Hoe betrek je kinderen van 6 tot 12 jaar oud bij de (her)inrichting van een plein, park, straat of speelruimte? Welke inspraaktechnieken kunnen jeugdconsulenten, ontwerpers, inspraakbegeleiders, en project – en beleidsverantwoordelijken hanteren? De ruimtecel van *Kind & Samenleving* bundelde haar ervaringen in een praktijkgerichte publicatie. Die kwam tot stand met de steun van de Vlaamse overheid.

In de publicatie worden 10 richtlijnen en 15 technieken gepresenteerd. De richtlijnen gaan over de essentie van het inspraaktraject. De technieken leggen de nadruk op bevragings- en inspraakmethoden.

Wouter Vanderstede (red.),

Francis Vanangelgem en Peter Dekeyser

Over reuzenkaarten en wegvragertjes. Inspraak van kinderen in publieke ruimte-projecten: 10 richtlijnen en 15 technieken om participatie van kinderen concreet te maken in ruimtelijke projecten. Kind & Ruimte Publicaties. Meise. 2011.

Digitale versie: € 15 | Gedrukte versie: € 35 | (exclusief verzendkosten) | Bestellen kan via order@k-s.be.

Minister Muyters neemt het op voor meldingsplicht

Op 14 december 2010 verscheen in De Standaard een opiniestuk over de meldingsplicht. Het artikel werd ondertekend door dertig experts (ruimtelijke planners, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, architecten en mobiliteitsexperts - onder wie het kruim van de academische wereld). Ook VRP-voorzitter Tom Coppens behoorde tot de ondertekenaars. De auteurs vinden dat de meldingsplicht, die per 1 december in de Vlaamse ruimtelijke ordening is ingevoerd, haar doel voorbijschiet. De meldingsplicht zaait verwarring, zorgt niet voor de beoogde administratieve vereenvoudiging en leidt tot ongewenste ruimtelijke effecten.

Minister van Ruimtelijke Ordening Philippe Muyters reageerde in een brief aan de VRP (22 december). De minister is het grondig eens met de titel van het artikel ("Kafka in de stedenbouw"), maar niet met de inhoud. Volgens hem is de toon belerend. In zijn beleid gaat de minister uit van de verantwoordelijkheid van alle actoren, inclusief die van de burgers. Aan het eind van zijn brief richt de minister een oproep tot de VRP om samen te werken aan een transparante en kwaliteitsvolle regelgeving met het oog op een maatschappelijk gedragen ruimtelijke inrichting van Vlaanderen.

In een korte schriftelijke reactie antwoordde de VRP dat de vereniging graag ingaat op het voorstel van de minister en dat ze haar netwerk en kennis ter beschikking stelt met het oog op de evaluatie en eventuele bijstelling van het nieuwe instrument van de meldingsplicht. De VRP plant begin december een activiteit rond de meldingsplicht.

Mechelen onderzoekt effecten stadsvernieuwing



Zeven op de tien Mechelaars zijn tevreden over de leefbaarheid van de stad en zien de toekomst van Mechelen rooskleurig in. Het onveiligheidsgevoel is er vergelijkbaar met dat in de rest van Vlaanderen. Dat blijkt uit een eind 2010 gehouden enquête van het Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving (HIVA) van de KU Leuven.

De stad Mechelen investeerde de afgelopen jaren veel in stadsvernieuwingprojecten. Om na te gaan of die projecten een positieve invloed hebben op de leefbaarheid van de stad, ondervroegen onderzoekers van het HIVA in opdracht van de stad vijfhonderd bewoners in het westelijk deel van de Mechelse binnenstad.

Volgens het rapport denken de buurtbewoners dat de leefbaarheid nog kan verbeteren. Maar dan moet er in extra speelgelegenheid, groenvoorziening en open ruimte worden geïnvesteerd. Het realiseren van speelruimte op 400 meter van elke woning is overigens een prioriteit van het jeugdbeleid in Mechelen.

www.mechelen.be

Wedstrijd Europaplein Maasmechelen

Het gemeentebestuur van Maasmechelen wil het gebied van en rond het Europaplein voort ontwikkelen. Daartoe verkoopt het een aan het Europaplein gelegen terrein aan een projectontwikkelaar. Die moet zorg dragen voor het realiseren van een U-vormig bouwblok met woningen en handelsruimten. De inschrijving bestaat uit een bieding en een ontwerp. Kandidaatkopers kunnen hun project tot 15 april indienen. Het plein en zijn omgeving worden door het gemeentebestuur zelf ontwikkeld. De procedure voor het aanstellen van een architect is lopende. Het plein wordt verkeersvrij gemaakt en zal gebruikt worden voor manifestaties en evenementen.

www.maasmechelen.be

INFOAVOND Plannen voor de Ring rond Brussel

Dinsdag 29 maart. 18.30 – 21.30 uur
Ferrarisgebouw
Albert II-laan 20 | 1210 Brussel

De Brusselse ring (R0) is een cruciale verkeersader rond de hoofdstad. Omdat de ringweg het drukke verkeer niet meer kan slikken, wordt erover gedacht de autoweg te verbreden. De tweede aflevering van de vijfdelige VRP-reeks "Brussel: over de grens" handelt over die plannen voor verbreding van de Brusselse ring.

Met "Brussel: over de grens" wil de VRP actuele ruimtelijke thema's van de hoofdstad koppelen aan vergelijkbare thema's in Vlaanderen. Voor dit onderwerp ligt de gelijkenis met het Masterplan Mobiliteit Antwerpen voor de hand - zowel qua thematiek, complexiteit als qua grootschaligheid. Op dinsdag 29 maart staan de plannen voor de verbreding van de Brussels ring centraal. Antwerps provinciegouverneur Cathy Berx en Stadsbouwmeester Kristiaan Borret spreken over de ervaringen in de Scheldestad.

De avond vindt plaats in het met het openbaar vervoer makkelijk bereikbare Ferrarisgebouw, vlakbij het station Brussel Noord. U bent welkom vanaf 18.30 uur voor een broodje en een drankje. De uiteenzettingen beginnen om 19 uur en de avond wordt stipt om 21.30 uur afgesloten.

De activiteit is gratis voor VRP-leden. Niet-leden betalen € 10 euro, studenten die geen lid zijn € 5. Inschrijven is verplicht.

Informatie en inschrijvingen: www.vrp.be.



[FOTO: REPORTERS, PATRICK MASCART]

VERGADERING EN DRINK Algemene ledenvergadering

Donderdag 31 maart. 18.30 uur
James Ensorzaal | KBC gebouw
Havenlaan 2 | 1080 Brussel

Op 31 maart organiseert de VRP haar jaarlijkse Algemene Ledenvergadering. De avond bestaat uit twee delen. Het eerste deel is statutair verplicht. De jaarrekening van 2010 en de begroting 2011 worden gepresenteerd. Er wordt teruggeblikt op 2010 en vooruitgekeken naar de activiteiten in 2011. Na het statutaire gedeelte volgt een buffet.

Het inhoudelijk deel van de avond begint om 20 uur. Het staat in het teken van de "Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur" (AGNAS). Met de strategische inzet van ruimtelijke uitvoeringsplannen wil het Vlaams gewest de komende jaren meer ruimte geven aan landbouw, bos en natuur. De participatie van de lokale besturen en het maatschappelijk middenveld is daarbij cruciaal. De natuur- en landbouworganisaties hebben zich alvast achter deze aanpak geschaard.

Christophe Vandevort, projectleider bij de Afdeling Ruimtelijke planning (ARP, departement Ruimtelijke ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed) geeft toelichting bij AGNAS. De lezing wordt gevolgd door een panelgesprek met vertegenwoordigers van de Boerenbond en de milieubeweging. De avond wordt om 21 uur met een drink afgerond.

Deelname is gratis. Inschrijven verplicht vóór 29 maart via www.vrp.be



STUDIEDAG Woonforum 2011

Vrijdag 1 april. 9 uur
Metropolis
Groenendaallaan 394 | 2030 Antwerpen

Op vrijdag 1 april organiseert de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) een studiedag voor iedereen die professioneel betrokken is bij sociaal wonen in Vlaanderen. In de ochtend vinden twee keer vier sessies plaats over praktijkvoorbeelden en onderwerpen als woningprijzen en energiematregelen. Na de broodjeslunch volgt een debat over sociaal ontwerpen en bouwen met onder meer Vlaams Bouwmeester Peter Swinnen. Minister Freya Van den Bossche – bevoegd voor Energie, Wonen, Steden en Sociale economie – houdt de slottoespraak. De studiedag eindigt om 14.45 uur met een receptie. Woonforum is een organisatie van de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW).

Informatie: www.woonforum2011.be

PLANDAGPRIJS

“Planning in de toekomst” Plandag 2011

Donderdag 19 mei. 9.30 uur
Erasmushogeschool
Nijverheidskaai 170 | 1070 Brussel

De Plandag is elk jaar weer een gelegenheid om vakgenoten van onder en boven de Moerdijk te ontmoeten. Dit jaar vindt deze Vlaams-Nederlandse studiedag plaats in de Erasmushogeschool in Brussel. De editie 2011 staat in het teken van *Planning in de toekomst*: wat zijn de uitdagingen voor de ruimtelijke planning in een wereld die wordt beheerst door klimaatverandering, de zoektocht naar nieuwe energievormen en de verschuiving van de politieke machtsverhoudingen? Hoe moet planning zich aanpassen aan een wereld die door globalisering, individualisering en informatisering complex en dus moeilijk te ordenen is geworden?

De Stichting Plandag, de VRP en de Nederlandse zusterorganisatie BNSP (Beroepsvereniging van Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen) deden een oproep tot ruimtelijk planners en stedenbouwkundigen om papers over dit onderwerp in te dienen. Die teksten vormen het uitgangspunt voor de debatten op de Plandag. De schrijver van de beste paper wint de *Plandagprijs* en auteurs jonger dan 30 maken kans op de *Prijs voor de jonge planoloog*. De winnaars krijgen elk € 1000. Via de website van de Plandag kan u zich inschrijven en wordt u op de hoogte gehouden van de laatste programmaprojecten.

inschrijven en informatie: www.plandag.net

MEERDAAGSE OPLEIDING

Alumnidag Masterclass VRP

Donderdag 26 mei. 13.30 uur.
Auditorium Maria Baers
Martelaarsplein 7 | 1000 Brussel

De Masterclass is een door de VRP georganiseerde meerdaagse opleiding, die zich richt tot actoren uit de publieke, semipublieke en private sector die betrokken zijn bij het realiseren en het managen van stadsprojecten. Bedoeling is kwaliteit, regie en management van de stadsprojecten te optimaliseren. De docenten zijn binnen- en buitenlandse experts. Begin dit jaar ging de vijfde editie van de Masterclass van start.

Bij een rondvraag onder de deelnemers van de vorige edities bleek dat die de mogelijkheid tot netwerken en het uitwisselen van ervaring en kennis als een van de belangrijkste pluspunten van de Masterclass beschouwen. Daarom maakt de VRP dit jaar een aanvang met een alumniwerking. Die staat open voor alle deelnemers en sprekers van de vijf edities van de Masterclass. De eerste bijeenkomst vindt plaats op donderdag 26 mei in Brussel en bestaat uit een informatief en een informeel gedeelte. Tijdens het informatieve gedeelte komen een internationaal gerenommeerd spreker en minister van Freya Van den Bossche - bevoegd voor Energie, Wonen, Steden en Sociale economie - aan het woord. Het informele gedeelte bestaat uit een receptie.

Aan de Alumnidag wordt in september nog een vervolg gebreed. Alle deelnemers aan de vijf edities van de Masterclass kunnen zich inschrijven voor een driedaagse reis naar Kopenhagen (21 tot 23 september). De Deense hoofdstad wordt beschouwd als een modelstad op het gebied van duurzame stedenbouw. Experts gidsen de alumni door de stad. Nadere informatie volgt.

De Masterclass wordt gerealiseerd met de steun van het Vlaams Kenniscentrum PPS, het team Vlaams bouwmeester, het team Stedenbeleid en het kabinet van de minister van Energie, Wonen, Steden en Sociale economie.

Inschrijven voor de Alumnidag kan via www.vrp.be



[FOTO: REPORTERS]



[FOTO: REPORTERS]

Ontwerpwedstrijd



Wetteren aan de Schelde

De gemeente Wetteren heeft altijd een historische band met de Schelde gekend. Tot vandaag blokkeert een verlaten bedrijvsite de verbinding tussen het hart van de gemeente en zijn waterfront. Aan de overkant liggen belangrijke natuurgebieden en de wijk 'Overschelde'. Samen met de gemeente ontwikkelt het Schelde-Landschapspark, een Publiek Private Samenwerking tussen 15 gemeenten en Euro Immo Star, de verlaten bedrijvsite tot een nieuw en kwalitatief stuk Wetteren.

In een eerste fase houdt dit een ontwikkeling in van een terrein van ca. 11 000m², recent door de gemeente aangekocht. Op dit terrein zal een nieuwe band tussen de gemeente en de Scheldevaai worden gelegd. We streven naar een hoog kwalitatief en gemengd project, dat zich ten volle inbedt in het bestaande weefsel en het ook een nieuwe impuls geeft. Door centrumversterkende functies - een nieuwe voetgangersbrug, een toeristisch knooppunt, een publiek huis voor Wetteren,... - in te planten wordt Wetteren tot aan (en over) de Schelde gebracht. Nieuwe en hedendaagse woningen en appartementen, complementaire handel, horeca en kantoren maken het geheel dan verder af.

Werk mee aan dit project

Het Schelde-Landschapspark en Euro Immo Star organiseren in samenwerking met de gemeente Wetteren een ontwerpwedstrijd. De wedstrijd wordt georganiseerd met het oog op het aanduiden van een ontwerper. In een volgende fase zal deze ontwerper een aanvraag stedenbouwkundige vergunning opmaken voor een deel van het project in de projectzone.

Deze wedstrijd richt zich uitdrukkelijk tot jonge en multidisciplinaire ontwerpteams (architect, ingenieur, landschapsarchitect, stedenbouwkundige,...).

Voor meer informatie:

www.euroimmostar.be

www.schelde-landschapspark.be/aanbod

Garanties voor de boeren en meer natuur en bos

Met de strategische inzet van ruimtelijke uitvoeringsplannen wil het Vlaams gewest landbouw, bos en natuur meer ruimte geven. De participatie van de lokale besturen en het maatschappelijk middenveld is daarbij cruciaal. De natuur- en landbouworganisaties hebben zich alvast achter deze aanpak geschaard.

Christophe Vandevooort

PROJECTLEIDER AGNAS
AFDELING RUIMTELIJKE PLANNING,
DEPARTEMENT RWO

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wil de open ruimte in het buitengebied maximaal voor landbouw, natuur en bos reserveren. Met de natuur- en landbouworganisaties maakte de Vlaamse regering in 1997 de afspraak om te komen tot 750.000 ha agrarisch gebied, 150.000 ha natuurgebied en 53.000 ha bosgebied. Dat is een toename van 38.000 ha natuurgebied en 10.000 ha bosgebied, tegenover een afname van 56.000 ha landbouwgebied.

Om dat te realiseren is er sinds 1997 al heel wat werk verricht – ook al lag de klemtoon bij het uitvoeren van het RSV aanvankelijk vooral op de planningsprocessen voor de *harde* sectoren. Maar nu die afbakeningsprocessen voor de stedelijke gebieden en poorten grotendeels zijn afgerond, wil de Vlaamse overheid de *Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur* (AGNAS) voltooien. Met het *plan van aanpak* van de Vlaamse Regering (7 mei 2010) kreeg het afbakeningsproces voor de open ruimte een nieuw elan.

GROEN STEDENGEWEST

Het RSV gaat uit van de constatering dat de scheiding tussen stad en platteland vervaagt. De lintbebouwing en het verspreide wonen en werken, wekken inderdaad de indruk dat Vlaanderen stilaan volgebouwd geraakt. Het RSV wil die ruimtelijke ontwikkeling keren – in het plan is sprake van een trendbreuk. De herwaardering van het stedelijk weefsel en het maximale behoud van de open ruimte zijn de uitgangspunten van het in het RSV geformuleerde ruimtelijk beleid.

Met de keuze voor meer natuur en bos zou het RSV een ruimtelijke bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de natuur in Vlaanderen moeten leveren. Dat moet vooral gebeuren door de niet-bebouwde ruimte maximaal open te houden en door wonen en werken in de kernen van steden en gemeenten te concentreren. De bestaande *ecotopen* moeten behouden blijven, uitbreiden en beter op elkaar aansluiten. Het beleid richt zich daarbij concreet op de grote beek- en riviervalleien en de grote natuur- en boscomplexen. Het structuurplan wil de band tussen de waterlopen en hun bijrivieren en omgeving herstellen.

Het RSV wil ook ruimte maken voor nieuwe bossen, die bij voorkeur op bestaande bossen aansluiten. Die bossen kunnen als buffer of als natuurverbingsgebied fungeren. Stadsrandbossen moeten dan weer de stedelijke omgeving groener en aantrekkelijker maken.

Om de agrarische sector zekerheid te verschaffen over de ruimte die op lange termijn voor landbouw wordt gereserveerd, werd in het RSV de afbakening van de voor de beroepslandbouw bestemde gebieden in het vooruitzicht gesteld. Tegelijk zou het Vlaams Gewest ook de natuurgebieden en de verwevingsgebieden tussen landbouw en natuur afbakenen. In die verwevingsgebieden is er plaats voor landbouw én natuur.

VLAANDEREN IN ACTIE

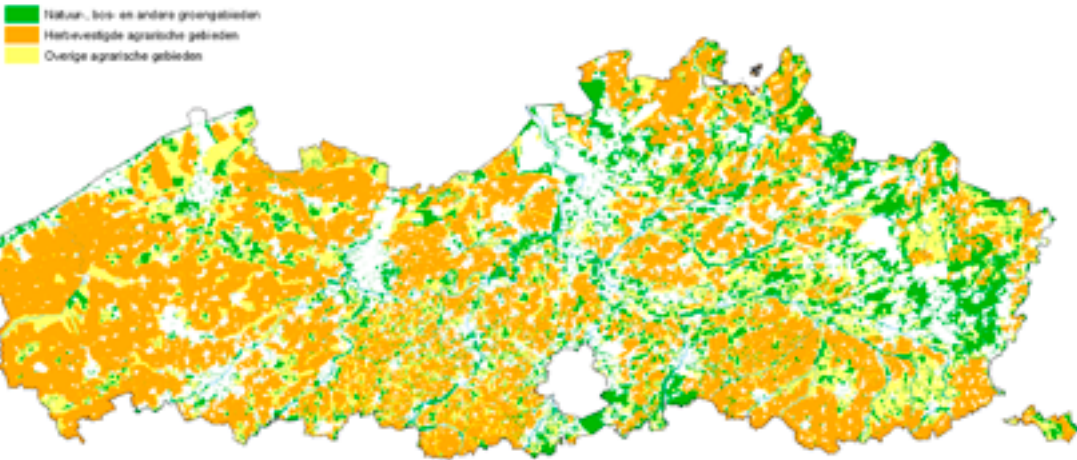
Het lijstje van negatieve trends die door het RSV moesten worden omgebogen – verarming van de natuurlijke structuur, afnemend bosbestand, door bebouwing veroorzaakte versnippering van de open ruimte – is vijftien jaar na de goedkeuring van het RSV nog altijd even lang. Een aantal negatieve ontwikkelingen is in de loop van de jaren enigszins afgeremd. Maar van een kentering is nog lang geen sprake. Er blijven bijgevolg voldoende knelpunten die een structurele ruimtelijke aanpak verantwoorden: het verlies aan biodiversiteit, de blijvende druk vanuit de sectoren wonen, werken en recreatie op het landbouwareaal, de steeds vaker voorkomende overstromingen...

Tussen 1994 en 2010 nam het *groen* op de bestemmingsplannen met ongeveer 14.600 hectare toe. Daarmee is slechts dertig procent van de beoogde uitbreiding van natuur- en bosgebieden in plannen opgenomen. Op het terrein is van de groei van het bosareaal nog minder in huis gekomen. In 2009 ging er in Vlaanderen zelfs meer bos voor de bijl dan er bijkwam.

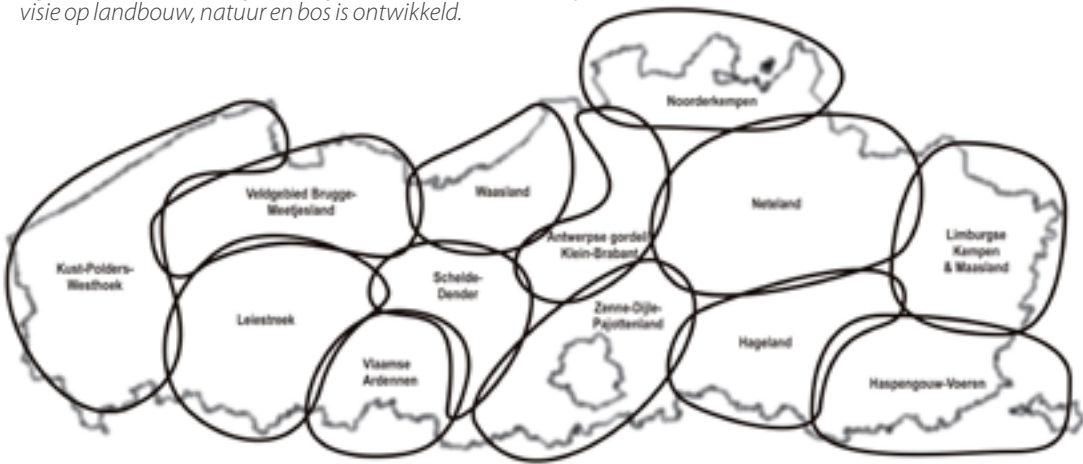
Ongeveer 540.000 ha van het agrarisch gebied is intussen expliciet opnieuw door de Vlaamse regering vastgelegd – in totaal bevatten de plannen van aanleg in 2010 nog altijd 790.000 ha agrarisch gebied. Daarvan moet op termijn nog 40.000 ha een andere bestemming krijgen. (zie figuur 1).

Het afronden van de in het RSV voorziene afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur is in 2009 – expliciet – als doelstelling bevestigd in het tussen de Vlaamse regering en de maatschappelijke partners gesloten *Pact 2020*. Dat pact bevat concrete doelstellingen met het oog op het realiseren van de *doorbraken* van het toekomstproject *Vlaanderen in Actie* (VIA) van de Vlaamse regering. In Vlaanderen in Actie werd onder meer het beeld van Vlaanderen als “groen stedengewest” gelanceerd: kwaliteitsvolle open ruimte is een essentieel functioneel onderdeel van dat groen stedengewest.

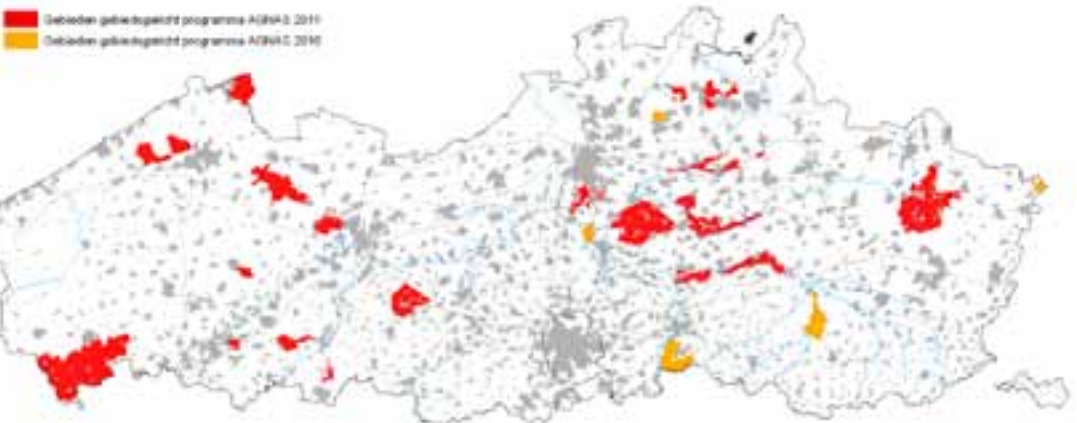
Figuur 1. Overzicht bestemmingen landbouw, natuur en bos in 2010.



Figuur 2. Dertien buitengebiedregio's waarvoor een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos is ontwikkeld.



Figuur 3. Overzicht gebieden Gebiedsgericht Programma van de Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS).



In een sterk verstedelijkte omgeving is open ruimte inderdaad een schaars en onvervangbaar, maar ook een kwetsbaar goed. Grondgebonden landbouw en natuur en bos leveren aan het stedengewest essentiële diensten zoals voedselvoorziening, waterberging, filter- of zuiveringsruimte voor vervuilde lucht, vastlegging van CO2... Er is dus meer dan ooit behoefte aan een duidelijk omschreven rol van de open ruimte binnen het groen stedengewest.

VOCHTIG HASPENGOUW

Tussen 1997 en 2003 zijn er met gewestplanwijzigingen – en ook met een beperkt aantal ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) - al heel wat nieuwe gebieden als natuur- en bos aangemerkt. Maar tot de in het RSV beoogde systematische en gestructureerde aanpak en tot de gelijktijdige afbakening van landbouw, natuur en bos is het in die jaren niet gekomen. Daar kwam in 2003 verandering in. In dat jaar werd in dertien buitengebiedregio's begonnen met het *Afbakeningsproces voor de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur* - AGNAS (zie figuur 2).

In nauw overleg met de lokale actoren ontwikkelde de Vlaamse overheid tussen 2004 en 2009 een gebiedsdekkende ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos. Die visie geeft in hoofdlijnen - in de vorm van structuurschetsen - aan welke gebieden voor landbouw behouden blijven, en in welke gebieden er ruimte kan zijn voor natuurontwikkeling of bosuitbreiding.

De visie vormt de basis voor de in de komende jaren voorziene opstelling van gewestelijke uitvoeringsplannen (RUP) voor landbouw, natuur en bos (zie figuur 4) Voor landbouwgebieden die de bestemming van het gewestplan zeker behouden, besliste de regering om de bestaande agrarische bestemmingen te “herbevestigen”.

Ter uitvoering van deze beslissingen zijn intussen al om en bij de vijftien ruimtelijke uitvoeringsplannen voor landbouw, natuur en bos opgesteld. Het gaat onder meer om plannen voor de in vochtig Haspengouw gelegen valleien van de Herk, de Mombeek en de Gete en om ontwerpen voor de inrichting van in het geactualiseerd Sigmaphan opgenomen overstromingsgebieden langs de Schelde, de Durme, de Zenne en de Dijle. Andere voorbeelden zijn het in het gewestelijk RUP voor het *Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel* (VSGB) afgebakende open ruimtenetwerk of het stedenbouwkundig ontwerp voor de ontwikkeling van glastuinbouwbedrijvenzones in de streek van Sint-Katelijne-Waver. (zie figuren 5, 6 en 7)

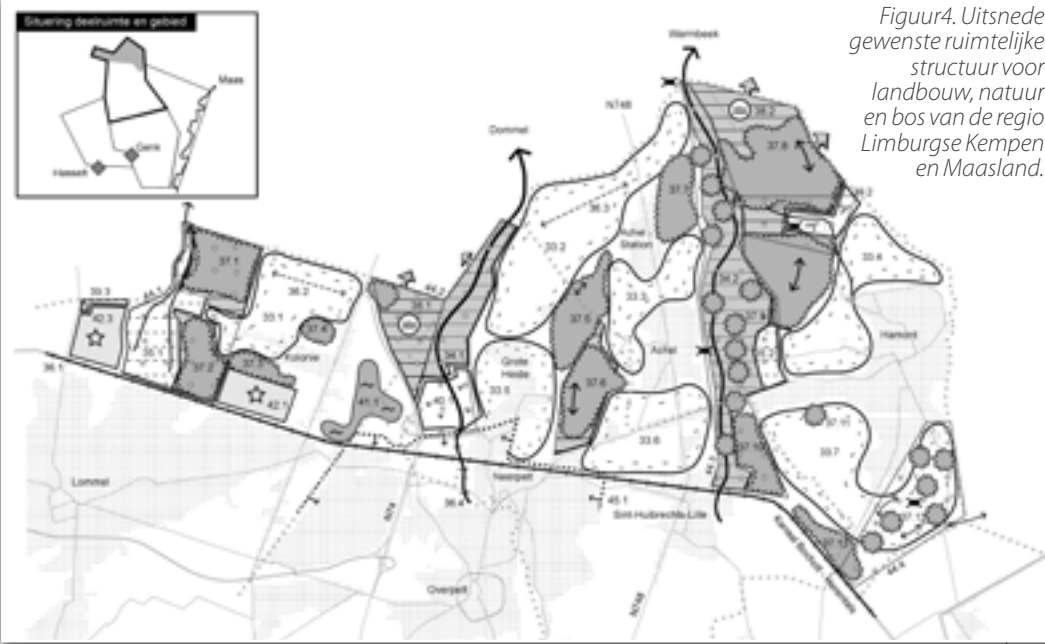
› Het participatieproces wordt in vier fases opgedeeld ◀

BERX EN SAUWENS

Om de in het kader van AGNAS op te stellen RUP ook daadwerkelijk op het terrein te verwezenlijken, werd een coördinatieplatform met vertegenwoordigers van kabinetten en diensten, en van natuur- en landbouworganisaties opgericht. Tevens werd een projectleider bij de Afdeling Ruimtelijke Planning (ARP - departement RWO) aangesteld. Het coördinatieplatform bepaalt voor welke gebieden een RUP kan worden opgesteld. Het team waakt er ook over dat de realisering van de doelen voor landbouw, natuur en bos gelijktijdig plaatsvindt. Voor dit proces cruciale organisaties - zoals Natuurpunt, Bond Beter Leefmilieu, Boerenbond en het Algemeen Boerensyndicaat - zijn van in het begin nauw bij het uitwerken van deze aanpak betrokken.

Een administratieoverschrijdend planningsteam draagt zorg voor de voorbereiding van deze uitvoeringsplannen en voor de organisatie van het vooroverleg met de betrokken lokale besturen en middenveldorganisaties. Dat team is samengesteld uit ruimtelijk

Figuur4. Uitsnede gewenste ruimtelijke structuur voor landbouw, natuur en bos van de regio Limburgse Kempen en Maasland.



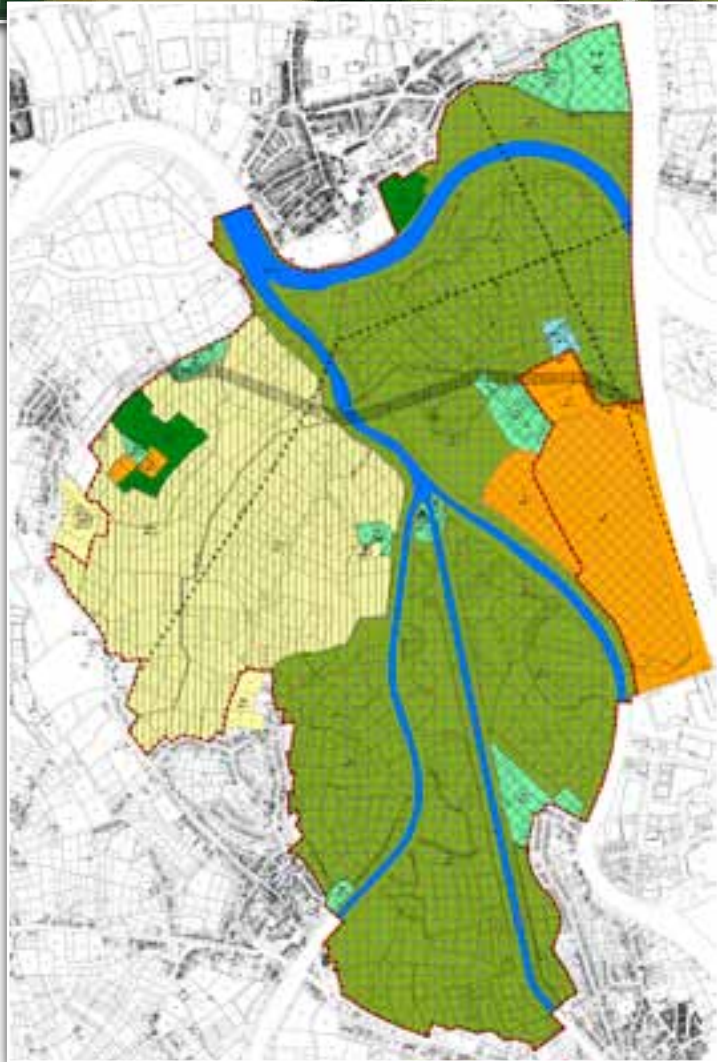
planners van ARP en uit thema-experts van het Agentschap Natuur en Bos, de Afdeling Duurzame Landbouwontwikkeling en het Agentschap Ruimte en Erfgoed. Desgevraagd krijgt het team ondersteuning van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO). In een aantal gevallen participeren ook de afdeling Operationeel Waterbeheer van de Vlaamse Milieumaatschappij of de NV Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) in de activiteiten van het planningsteam.

Deze aanpak komt tegemoet aan de aanbevelingen die in de *commissies Berx en Sauwens* werden geformuleerd met het oog op de bespoediging van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten. Beide commissies hadden het daarbij onder meer over de organisatie van een breed voortraject, participatie van belanghebbenden in een vroeg stadium, tussentijdse politieke besluitvorming, administratieoverschrijdende samenwerking en een degelijk project- en procesmanagement.

GEBIEDSGERICHT

In totaal zouden er voor landbouw, natuur en bos maar liefst ... zeshonderd gewestelijke uitvoeringsplannen moeten worden opgesteld. Met de huidige instrumenten en procedures en met de beschikbare mensen en middelen belooft deze gebiedsdekkende afbakening dus een werk van lange adem te worden. In het regeerakkoord 2009-2014 en in diverse ministeriële beleidsnota's is intussen wel bevestigd dat het de ambitie blijft om *alle* gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur af te bakenen. De regering laat onderzoeken hoe de ruimtelijke en sectorale processen - en de bijbehorende instrumenten - beter op elkaar afgestemd en geïntegreerd kunnen worden teneinde de afbakening te bespoedigen en de bestemmingen vooral ook sneller op het terrein te kunnen realiseren.

Daartoe moet het ruimtelijk ordeningsbeleid voor de open ruimte selectiever en effectiever worden gevoerd. De schaarse financiële mensen en middelen moeten zo doeltreffend mogelijk worden in-



gezet. De selectie van de gebieden en projecten moet stroken met de in het regeerakkoord geformuleerde beleidsprioriteiten en met de essentiële kwaliteitsdoelstellingen van het RSV. Het gaat dan om strategische doelstellingen zoals bescherming tegen overstromingen, het in stand houden van het netwerk *Natura 2000* van de Europese Unie, de aanplant van stadsbossen en van groengebieden aan de rand van steden, de bescherming van waardevolle landbouwzones in onder sterke verstedelijkingsdruk staande gebieden, rechtszekerheid voor landbouwers in nog niet *bevestigde* agrarische gebieden...

Jaarlijks worden de op te starten RUP door het coördinatieplatform van AGNAS in een *gebiedsgericht programma* gebundeld. Bedoeling is de prioriteiten, middelen, acties en instrumenten van landinrichting, natuur- en bosbeleid, en erfgoed- of waterbeleid maximaal op elkaar af te stemmen. Het coördinatieplatform ziet er ook op toe dat de afbakening van gebieden voor natuur, bos en landbouw gelijktijdig plaatsvindt. In dat kader besliste de Vlaams regering om – precies via de acties van de gebiedsgerichte programma's - voor elke extra hectare natuur- of bosgebied ook zes hectare landbouwgebied af te bakenen (zie figuur 3).

MEE IN BAD

Door te investeren in een uitgebreid - aan de formele goedkeuringsprocedures van een ruimtelijk uitvoeringsplan voorafgaand - participatietraject met lokale besturen en middenveldorganisaties, streeft de Vlaamse overheid naar een breed draagvlak voor de afbakening. De regering hoopt dat participatie ook de concrete uitwerking bevordert, doordat de partners - binnen en buiten de overheid - zich ertoe verbinden om de in de RUP opgenomen acties of afspraken op het terrein te realiseren. De natuur- en landbouworganisaties hebben zich alvast geëngageerd om actief aan dit voortraject mee te werken.



Figuur 6.
Visualisatie van de inrichting van de overstromingsgebieden in de Dijlemonding.



Figuur 5.
Grafisch plan van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Cluster Dijlemonding.

Het coördinatieplatform heeft een processchema uitgewerkt voor het participatietraject. Volgens dat schema wordt het participatieproces opgedeeld in vier fases: agendering, voorbereiding, planvorming en goedkeuring. Het participatieproces begint bij de opmaak van het gebiedsgericht programma. Gezamenlijk stellen de partners van het coördinatieplatform agenderingsnota's op waarin ze aangeven voor welke gebieden volgens hen de opmaak van een RUP op korte termijn aangewezen is en waarin ze de aandachtspunten van de verschillende sectoren of invalshoeken in beeld brengen.

Doel is de acties ook zoveel mogelijk op de lopende of nog op te starten projecten van de partners op het terrein te laten aansluiten. Op die manier kunnen bestemming, inrichting en beheer maximaal worden geïntegreerd. Het kan daarbij gaan om acties die voortvloeien uit de bekkenbeheersplannen, om de selectie van erfgoedlandschappen of om aankoop- en inrichtingsprojecten voor de verwezenlijking van (stadsrand)bossen. Op basis van deze agenderingsnota's beslist het coördinatieplatform welke acties in het gebiedsgericht programma worden ondernomen.

In de opstartfase van overleg tussen de lokale actoren wordt veel tijd uitgetrokken voor het minutieus verzamelen van de gebiedsspecifieke wensen, vragen en suggesties van de lokale besturen en middenveldorganisaties. In een procesnota wordt het overleg- en inspraakproces geëxpliciteerd en wordt uitgelegd hoe het plannings-team het ruimtelijk onderzoek over de door de actoren gesuggereerde thema's zal aanpakken. Indien nodig bevat de procesnota ook afspraken over de onderlinge afstemming van de verschillende ruimtelijke of sectorale planningsprocessen in het gebied - en dat op gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk niveau. Het kan bijvoorbeeld gaan om afspraken over de timing van het proces of over de begrenzing van het plangebied.

PROGRAMMA 2011

In de planvormingsfase ligt de focus op gericht overleg over specifieke thema's, knelpunten of deelgebieden. De thema-experts van het planningsteam bezorgen gedetailleerde informatie over de bestaande

Figuur 7.

Ontwerpend onderzoek naar de inrichting van glastuinbouw-bedrijfszones.



landbouw-, natuur- of erfgoedwaarden en geven toelichting bij de gebiedsspecifieke aandachtspunten of projecten van het sectorale beleid. Samen met de voor het gebied opgestelde ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos vormt deze informatie de basis voor een ruimtelijke afweging en voor een eerste planvoorstel.

Tijdens het voortraject krijgen de actoren de gelegenheid om de verschillende werkversies van het uitvoeringsplan te becommentariëren en kunnen ze zelf voorstellen formuleren. In deze fase is ook in een expliciet thematische evaluatie van het planvoorstel voorzien.

Het gaat onder andere om een landbouweconomische evaluatie, een onderzoek naar mogelijke milieueffecten en om de *toetsen* voor

› Voor elke extra ha natuur of bos ook zes ha landbouwgebied ◀

water, natuur of erfgoed. Die evaluatie kan leiden tot gerichte bijstellingen van het plan of tot het nemen van de nodige flankerende of milderende maatregelen.

Parallel met de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan kan het in een aantal gevallen nuttig zijn een *planuitvoeringsnota* op te stellen. Die nota bevat de toezeggingen van de in het gebied actieve partners met het oog op het daadwerkelijk realiseren van de in het ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen bestemmingen. Indien nodig bevat de nota ook concrete afspraken over de begeleidende maatregelen van de diverse overheidsinstanties.

In de tweede helft van 2010 hebben de eerste overlegprocessen in het kader van deze vernieuwde aanpak plaatsgevonden. Eind 2010 keurde het coördinatieplatform het *gebiedsgericht programma 2011* goed, met daarin de acties waarover in 2011 overleg wordt gepleegd. De in het coördinatieplatform vertegenwoordigde natuur- en landbouworganisaties hebben zich expliciet achter deze nieuwe aanpak geschaard. Via het aldus gecreëerde overlegmodel hopen de partners met AGNAS de komende jaren samen reële vooruitgang te kunnen boeken bij het verwezenlijken van de verschillende kwantitatieve én kwalitatieve ruimtelijke beleidsopties voor de open ruimte in Vlaanderen. www.vlaanderen.be/agnas | agnas@rwo.vlaanderen.be

Een vergunning voor een gewoonte

Het Hof van Cassatie heeft zijn interpretatie van het stakingsbevel gegeven. Dat bevel moet de rechter de mogelijkheid bieden om het herstel te bevelen. Het is ook bedoeld om inbreuken op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening te voorkomen.

Geert Debersaques

ONDERWIJSPROFESSOR VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL
VOORZITTER HOGE RAAD VOOR HET HANDHAVINGSBELEID

Hans Van Landeghem

ADVocaAT LDR

redenering. Het hof oordeelt dat er geen stakingsbevel meer kon worden opgelegd omdat het bouwmisdrijf zich al had voltrokken. Er kon dus geen sprake meer zijn van een preventief oogmerk. En volgens het Brusselse Hof van Beroep mag het preventief karakter van het stakingsbevel niet te ruim worden geïnterpreteerd. Het stakingsbevel is volgens hen een beveiligingsmaatregel die moet bijdragen tot het veiligstellen van de mogelijkheid van de rechter om het herstel te bevelen. Als dat niet zo is, is het stakingsbevel zelfs onwettig. Voorts zegt het hof dat het bevel tot staking van het strijdig gebruik, neerkomt op “*een voorlopige voordeelontneming die het gevolg is van een mogelijk misdrijf, op een sanctionering die nog weinig uitstaans heeft met een veiligheidsmaatregel*”.

Daar is de stedenbouwkundige inspectie het dan weer niet mee eens. Die inspectie stapt naar het Hof van Cassatie, het hoogste rechtscollege in België. Daar krijgt de Vlaamse overheid gelijk. Het Hof van Cassatie volgt de stedenbouwkundige inspecteur en verbreekt het arrest van het Brussels Hof van Beroep.

Het Hof van Cassatie benadrukt in zijn arrest van 1 maart 2010 het dubbele karakter van het stakingsbevel. Het hof stelt dat het stakingsbevel enerzijds de rechter de mogelijkheid moet bieden om het herstel te bevelen, maar anderzijds ook bedoeld is om inbreuken op de wettelijke regels te voorkomen.

Het is een belangrijke uitspraak. Met dit arrest geeft het Hof van Cassatie immers zijn interpretatie van het *stakingsbevel*. Daarmee komt een eind aan de uiteenlopende interpretaties en krijgt het begrip een eenduidige betekenis in de rechtspraak.

GEWOONTMISDRIJF

Het stakingsbevel is opgenomen in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De grondvoorwaarden voor het opleggen van een stakingsbevel zijn dubbel, zo staat het in de codex. Enerzijds moet het voorwerp van het stakingsbevel betrekking hebben op een handeling die een inbreuk vormt op de artikelen van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Anderzijds moet het stakingsbevel een specifiek doel dienen.

Wat de eerste voorwaarde be-

treft, spreekt het voor zich dat het zonder vergunning optrekken of plaatsen van (vergunningplichtige) constructies door middel van een stakingsbevel kan worden stilgelegd. Maar ook *oneigenlijke bouwwerken* - zoals het wijzigen van het reliëf van de bodem, het gewoonlijk gebruiken, aanleggen of inrichten van een terrein, of het zonder vergunning wijzigen van de hoofd-

functie - kunnen het voorwerp zijn van een stakingsbevel. In ons voorbeeld ging het hierover: “zonder voorafgaande vergunning een grond gewoonlijk gebruiken, aanleggen of inrichten met het oog op bepaalde vormen van gebruik, zoals het opslaan van allerlei materialen, materieel of afval”. Het voorwerp van deze vergunningsplicht was niet de constructie, maar wel een bepaald gebruik van de grond.

Met het opnemen van deze inbreuk in de regelgeving heeft de decreetgever een *gewoonte* vergunningsplichtig gesteld. Met *gewoonte* wordt bedoeld: “een aanwending die, indien zij niet ononderbroken hoeft te zijn, toch een zekere regelmatigheid vertoont en een zekere tijd duurt”. Zo bekeken is het een gewoontemisdrijf dat bestaat “uit verschillende handelingen, die afzonderlijk beschouwd niet strafbaar zijn, doch die samen de ingesteldheid van de dader openbaren en een geheel uitmaken waarop (het decreet) een straf stelt”. De gewoonte is dus een wezenlijk element van het delict.

DUBBELE PLICHT

Toegepast op deze zaak is het op een bepaalde manier gebruiken van grond op zich niet vergunningplichtig, maar ontstaat de vergunningplicht door het *gewoonlijk plegen* ervan. Als een bevel tot staking wordt genegeerd, heeft men het over een *voortdurend misdrijf*: een misdrijf dat bestaat in een ononderbroken en door de dader bestendigde wederrechtelijke toestand.

Als tweede voorwaarde geldt dat het stakingsbevel een bepaald doel moet dienen. Het moet meer bepaald een preventief karakter hebben. Indien een stakingsbevel geen preventief karakter heeft, betreft het een geval van machtsoverschrijding en is het bevel bijgevolg onwettig.

➤ *Het stakingsbevel moet leiden tot de stopzetting van de inbreuk* ➤

Maar het cassatie-arrest van 1 maart 2010 volgt deze beperkende interpretatie niet en

omschrijft voor het eerst op expliciete wijze waarin het doel van het stakingsbevel is gelegen. Het is een preventieve maatregel die bedoeld is om de bevoegdheid van de rechter om het herstel te bevelen, veilig te stellen. En het is ook bedoeld om inbreuken op de wettelijke regels van de ruimtelijke ordening te voorkomen.

Het stakingsbevel heeft volgens het Hof van Cassatie dus een dubbele doelstelling: het heeft enerzijds het karakter van beveiligingsmaatregel die moet voorkomen dat de beoordeling van het herstel door de rechter in gevaar komt en anderzijds moet het bevel voorkomen dat de ruimtelijke ordening door inbreuken op de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening verder wordt aangetast. Wanneer de rechter over de onmiddellijke opheffing van het stakingsbevel moet oordelen, rust op hem bij de uitoefening van zijn wettigheidsonderzoek dus een dubbele plicht: hij moet nagaan of het stakingsbevel bijdraagt tot het veiligstellen van de mogelijkheid van de rechter om het herstel te bevelen, maar ook of het stakingsbevel leidt tot de stopzetting van de inbreuk en zo tot het voorkomen van verdere aantasting van de ruimtelijke ordening door stedenbouwkundige inbreuken.

DIT IS EEN BEWERKING DOOR DIRK LEESTMANS VAN HET ARTIKEL “HET STAKEN VAN EEN GEWOONLIJK GEBRUIK VAN EEN GROND”, DAT VERSCHIJNT IN TROS, HET JURIDISCHE TIJDSCHRIFT VOOR RUIMTELIJKE ORDENING EN STEDENBOUW (UITGEVERIJ DIE KEURE).

Stel: een terrein wordt gebruikt voor de opslag van allerlei materiaal. Er staat een container, er ligt afval, voertuigen en aanhangwagens staan er geparkeerd. Bovendien is op het terrein een loods opgericht. De stedenbouwkundige inspectie komt langs en stelt vast dat noch voor het oprichten van de loods noch voor de opslag een stedenbouwkundige vergunning is verleend. Zo’n stedenbouwkundige vergunning is evenwel verplicht “voor het oprichten of plaatsen van een constructie en ook voor het *gewoonlijk gebruiken* van een grond voor het opslaan van gebruikte of afgedankte voertuigen, van allerlei materialen of afval en ook voor het parkeren van voertuigen, wagens of aanhangwagens.”

Volgens de stedenbouwkundige inspectie is hier duidelijk sprake van een overtreding en voor dit *strijdig gebruik* van de grond legt ze een *stakingsbevel* op. Zo’n stakingsbevel is een juridisch instrument dat in de Codex Vlaamse Ruimtelijke Ordening is opgenomen. Maar zoals dat wel meer het geval is met juridische instrumenten, is het voor interpretatie vatbaar. Dat blijkt ook in deze zaak, die aan verschillende rechtbanken is voorgelegd.

EENDUIDIG

De zaak wordt ingeleid door de overtreders. Die zijn het niets eens met het optreden van de stedenbouwkundige inspectie. Ze verzetten zich tegen de opgelegde stakingsbevelen en willen hun gelijk halen voor de rechtbank. In eerste instantie lukt dat niet. De rechter geeft hen in eerste aanleg ongelijk.

Maar het Hof van Beroep in Brussel herroept het oordeel van de eerste rechter. De rechters van het beroepshof volgen daarbij een zuiver juridische





“Ontwerp een master- en beeldkwaliteitsplan voor de ongeveer 93,5 hectare grote Begijnendijkse dorpskern, zodat die dorpskern opnieuw een levendig ontmoetingscentrum kan worden!”
[FOTO: JOREN DE WEERDT - REPORTERS]

Ook kleinere gemeenten kunnen bij de Vlaams Bouwmeester terecht voor het opstellen van een masterplan. Het nog geen 10.000 inwoners tellende Begijnendijk geeft het goede voorbeeld.

Halverwege Aarschot en Heist-Op-den-Berg, tussen de Kempen en het Hageland in, *rust* Begijnendijk. Wie ooit op bedevaart geweest is naar Scherpenheuvel, kan zich daar iets bij voorstellen. Net geen tienduizend inwoners en een amalgaam van vrijstaande woningen, die langs een met pek morsig aan elkaar gelijmde betonweg staan opgesteld. Vaalgrijs op een bewolkte lentedag,

“Anders dan grote steden hebben wij noch de mankracht, noch de technische kennis en ervaring om zo’n projectdefinitie op te stellen”, zegt Stijn Meynckens van de slechts vier man sterke dienst ruimtelijke ordening. “Daarom werd, in samenspraak met de diensten van de Vlaams Bouwmeester en via een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking, het Leuvense *Plus Office* als projectbegeleider aangesteld. Dat architectenbureau heeft de bestaande situatie geanalyseerd en, in overleg met de gemeente, de opdracht zo precies mogelijk geformuleerd.” De projectvraag in een notendop?

projectdefinitie nodig, een doordachte en goed afgelijnde vraag waarop ontwerpers vanuit hun eigen visie een antwoord konden formuleren.

Begijnendijk DENKT VOORUIT

Jan Jagers

broeierig heet in de zomer. Maar - op het doorgaande verkeer na - altijd gemoedelijk en doordrustig. Té rustig, vindt het gemeentebestuur.

“Het dorpscentrum floreerde vroeger”, herinnert zich Willy Michiels, burgemeester en schepen van Ruimtelijke Ordening in Begijnendijk. Maar op een kapper en een café na, is het vandaag zoeken naar een handelszaak. “Het lijkt wel alsof de bom van Hiroshima hier is terechtgekomen”, zegt Stijn Meynckens van de dienst ruimtelijke ordening van de gemeente.

Al sinds de jaren 1990 sluimerde het idee om in het dorpscentrum een nieuwe polyvalente zaal te bouwen. Maar pas sinds 2006 zijn de plannen voor deze zaal de voorbode van meer. Het gemeentebestuur constateert dat het (recentelijk inderhaast verbouwde) OCMW te klein geworden is en dat nieuwe accommodatie nodig is. “We konden meteen met die bouw beginnen, dat vormde geen enkel probleem”, zegt de burgemeester rechttoe rechtaan. “Maar ik huldig het principe: als je iets doet, doe het dan goed. Wat we nodig hebben, is een visie op lange termijn. Anders zitten we binnen de kortste keren opnieuw vast.”

Omdat Begijnendijk de expertise mist om zelf zo’n visie uit te tekenen, stapte de gemeente naar de Vlaams Bouwmeester. Dat resulteerde in een Open Oproep en uiteindelijk in een masterplan. Maar dat ging niet zonder slag of stoot. Eerst was er immers een

Ontwerp een master- en beeldkwaliteitsplan voor de ongeveer 93,5 hectare grote Begijnendijkse dorpskern, zodat die dorpskern opnieuw een levendig ontmoetingscentrum kan worden.

SECCHI-VIGANO

De rest is geschiedenis. Uit alle kandidierende bureaus selecteerde de Vlaams Bouwmeester - toen nog Marcel Smets - er tien. Uit die tien selecteerde de opdrachtgever, de gemeente Begijnendijk, er dan weer vijf. Die vijf bureaus mochten een voorstel uitwerken... De jury - met onder meer de burgemeester, de schepen van Leefmilieu en het hoofd van de technische dienst - koos uiteindelijk voor de Italiaanse *Studio Associato Secchi-Vigano*, dat eerder onder meer het Park Spoor Noord in Antwerpen ontwierp.

Waarom Secchi-Vigano? “Heel simpel”, zegt Willy Michiels. “Een hele dag lang hebben we naar de presentatie van de vijf voorstellen geluisterd, maar de deliberatie heeft nauwelijks een uur geduurd. Secchi-Vigano voelde de mentaliteit van Begijnendijk meteen goed aan. Al na een paar bezoeken trok het Italiaanse team de juiste conclusies en reikte het oplossingen aan voor zaken waarover wij, lokale politici, ons al jaren het hoofd braken. Met als uitgangspunt dat Begijnendijk een landelijke gemeente moet blijven en dat de open ruimte meer *in* het dorp moet komen.”

Hoewel de laatste tijd ook andere kleinere gemeenten zoals Vorselaar en Nieuwkapelle voor het opstellen van een masterplan bij



Het centrum zelf wordt met een afwisseling van bomen, gras en hagen groener gemaakt.

STUDIO 010

de Vlaams Bouwmeester aankloppen, is de situatie van Begijnendijk uniek. Begijnendijk heeft immers een “lege kern”. Bovendien bezit de gemeente zelf een aantal cruciale, pal

in het centrum gelegen terreinen. Zonder al te veel onteigeningen kan de gemeente daardoor haar dorpskern nieuw leven inblazen.

GRADIËNT VAN GRAS

Anderhalf jaar na de presentatie door de vijf studiebureaus - we schrijven september 2010 - ligt het masterplan van het winnende bureau Secchi-Vigano al op tafel. Het steunt in hoofdzaak op twee principes: een centrale plek creëren en zorgen voor intense groen-beleving.

Wim Wambecq, die het dossier namens Secchi-Vigano opvolgt, legt uit: “Begijnendijk ligt in een schaars bebouwd en met bos en water doorweven gebied. Wat in de dorpskern evenwel meteen opvalt, is de centrale positie van de auto en van het parkeerterrein bij de kerk. Om de hoek, een paar stappen verder, ligt



een ongelooflijk rijk groengebied. Maar in het dorpscentrum merk je daar niets van. Net zoals elders in de Vlaamse *dispersie* – een term om de continue verstedelijking zonder tussenliggende open ruimte aan te duiden – hebben de meeste inwoners van Begijnendijk een eigen tuin. Het groen is dus overwegend privaat en aan groen in de publieke ruimte wordt bijgevolg weinig aandacht besteed. Ten onrechte, vinden wij. De dichtheid in onze dorpskernen zal de komende jaren immers toenemen. Eerder dan verder uit te dijen, tellen kleinere gemeenten langzaamaan meer inwoners die zich in het centrum vestigen. Die inwoners betrekken ook appartementen en hebben dus behoefte aan groen in de publieke ruimte.”

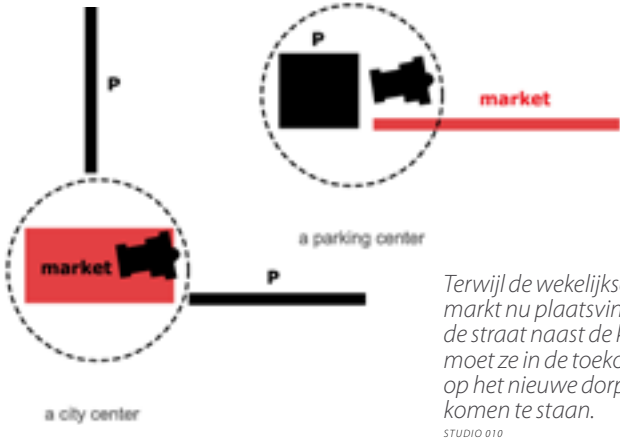
Via enkele corridors wil het masterplan het omliggende bos meer bij het dorpscentrum betrekken, zodat de mensen het van op het nieuwe hoofdplein kunnen zien. Het centrum zelf wordt met een afwisseling van bomen, gras en hagen ook groener gemaakt. “Hoe we dat groen precies in het centrum laten binnendringen, staat nog niet vast”, zegt

Het dorpscentrum van Begijnendijk komt op een publiek plateau te liggen (zwart op het ontwerp). Deze zone is in eerste instantie bedoeld voor voetgangers en fietsers.

STUDIO 010

Het dorpsplein als ontmoetingsplaats voor jonge mensen? Dat zie ik niet meteen gebeuren”, zegt de barvrouw van café “De Beganckenisse” met de glimlach. “Wij zijn Leuven niet.”

[FOTO: JOREN DE WEERDT - REPORTERS]



Terwijl de wekelijkse markt nu plaatsvindt in de straat naast de kerk, moet ze in de toekomst op het nieuwe dorpsplein komen te staan.

STUDIO 010

Wambecq. “Dat zou de vrijheid van de ontwerpers van deelprojecten te veel beknotten. Ons ontwerp voorziet wel in een vloeiend spel van groene vlakken op de grond: een gradiënt van gras, waarbij het aandeel groen toeneemt naarmate je verder van het centrum weggaat. We zien de dorpskern als een natuurlijk aanvoelend geheel waar mensen hun ding kunnen doen. Op de markt moet je op een zomerse dag in de schaduw onder de bomen kunnen wandelen.”

PUBLIEK PLATEAU

Terwijl de wekelijkse markt nu plaatsvindt in de straat naast de kerk, moet ze in de toekomst op het nieuwe dorpsplein komen te staan. “Het dorpsplein is vandaag niet meer dan een parking met een standbeeld”, constateert Wim Wambecq. “De Begijn staat er moederziel alleen, als een parkeerwachter tussen de auto’s. Symbolischer kan het haast niet.” In het vernieuwde dorp krijgt diezelfde Begijn een prominentere plaats op een groenvlak, vanwaar ze het plein richting kerk overschouwt.

Om van het dorpscentrum opnieuw een ontmoetingsplek te maken – het tweede principe waarop het masterplan steunt is centraliteit – introduceert Secchi-Vigano twee cruciale assen. Een culturele as bezuiden de kerk en een administratieve as langs het nog aan te leggen hoofdplein, dat nu nog een parkeerterrein is.

“De culturele as is een soort doorsteek aan de achterzijde van de gebouwen in de hoofdstraat”, zegt Wim Wambecq. Die corridor moet een gezellige, groene ruimte worden voor culturele activiteiten en voor verenigingen van allerlei slag. De as begint aan de bestaande, te renoveren muziekschool. Hij omvat naar de kerk toe de nog te bouwen polyvalente zaal, de lokalen van jeugdbewegingen en wielerbond, en een nog nader in te vullen publieke dienst. Het nabijgelegen oude kerkhof wordt geleidelijk aan tot een landschapspark omgevormd.

Hoewel de culturele doorsteek geen bestaande straat is, moet maar een klein stukje worden onteigend om tot de gewenste breedte te komen. Volgens het masterplan zullen nieuwe handelszaken in de hoofdstraat hun activiteiten ook aan de achterzijde kunnen ontplooiën. “Een kebabzaak kan dus zowel aan de straatkant als achteraan

verkopen”, zegt Wambecq ter illustratie.

De administratieve as strekt zich uit over het nieuwe dorpsplein en het nu nog braakliggende terrein. Naast een nieuw bibliotheekgebouw verrijst er een complex voor gemeentediensten, politie en OCMW. Er is ook ruimte voor woningen, handel en horeca.

Om de totaalbeleving te optimaliseren, komt het hele dorpscentrum op een *publiek plateau* te liggen. Deze verhoging, ook van de straat, bakent het centrum zichtbaar af. Deze zone is in eerste instantie bedoeld voor voetgangers en fietsers en er zal dan ook een snelheidsbeperking van 30 km/u gelden.

Om de *eenduidige leesbaarheid* te vergroten, opteert Secchi-Vigano voor rode baksteen als belangrijkste materiaal voor de heraanleg van straten en percelen. Evident, vindt ook de burgemeester: “Bijna alles wat je hier ziet, is in baksteen opgetrokken. Hier en daar een glaspartij moet kunnen, maar betonstructuren zijn uit den boze. Dat zou een te grote stijlbreuk betekenen.”

Wim Wambecq van Secchi-Vigano roemt de visuele mogelijkheden. “Bakstenen hebben verschillende toepassingen”, zegt hij. “Je kunt ze ver uiteenleggen of net dicht bij elkaar. Je kan de oriëntatie wijzigen, om bijvoorbeeld op bepaalde plaatsen de suggestie van een bank te creëren.”

HAALBAARHEIDSSTUDIE

Maar of dat alles er ook effectief komt? Dat is een legitieme vraag. En wel om verschillende redenen. Ten eerste blijft een masterplan een plan: niets meer en niets minder. Het is geen juridisch afdwingbaar document, maar een langetermijnvisie waarin een overheid aangeeft hoe ze haar ruimte wil ontwikkelen. Juridisch bindend wordt een masterplan pas als het in een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) is omgezet.

In die fase is Begijnendijk aanbeland. De intercommunale *Interleuven* giet het masterplan momenteel in een RUP, dat naar verwachting in het najaar kan worden goedgekeurd. “Veel mensen zien het verschil niet tussen een masterplan en de realisatie ervan”, benadrukt burgemeester Michiels. “Het is zoals bij een architect. Die tekent

Begijnendijk heeft een “lege kern”. Bovendien bezit de gemeente zelf een aantal pal in het centrum gelegen terreinen. Zonder al te veel onteigeningen kan de gemeente daardoor haar dorpskern nieuw leven inblazen.

[FOTO: JOREN DE WEERDT - REPORTERS]





Steekkaart masterplan

Begijnendijk

ontwerper: Studio Associato Secchi-Vigano
■ opgeleverd in september 2010 ■ geraamde uitvoeringskosten: 12 à 18 miljoen euro ■ in afwachting van resultaten haalbaarheidsstudie voorlopig vier deelprojecten, in deze volgorde: (1) administratieve as met bibliotheek, gemeenteloket, OCMW, politie, woningen, handel en horeca; (2) nieuwe woningen op huidige locatie gemeentehuis en politiekantoor (2) culturele as met renovatie muziekschool, pastorie, nieuwbouw jeugdinfrastructuur en polyvalente zaal (2) heraanleg wegen en nieuw dorpsplein
■ Voorziene start eerste fase: voorjaar 2012

Hoewel de ontwerper zich sterk maakt dat het aantal parkeerplaatsen gelijk blijft, zien veel inwoners vooral hun grote, centrale parking verdwijnen.

[FOTO: JOREN DE WEERDT - REPORTERS]

een plan, maar daarmee heb je nog geen huis.” Het masterplan is dus geen uitvoeringsplan en niet bindend. Dat is één.

Een tweede element dat de realisatie kan bemoeilijken, is de tegenstand bij de politieke oppositie en een deel van de bewoners. Verandering verhit de geesten. Ook in Begijnendijk, zo blijkt. Bedenkingen à la “Megalomaan!” en “Een prestigeplan!”, weerklonken tijdens de infovergadering waarop het plan werd voorgesteld. Maar ook en vooral: “Wat gaat ons dat kosten?”

Op die vraag bestaat nog geen duidelijk antwoord. Wat wel vaststaat, is wat Begijnendijk tot nu toe al heeft gespendeerd: € 88.890 (of € 6.490 voor het formuleren van de projectdefinitie, € 17.500 voor de ruwe voorstellen van de vijf kandiderende bureaus, € 60.000 voor de opmaak van het definitieve plan door Secchi-Vigano en 4.900 euro voor de lopende haalbaarheidsstudie door stedenbouwkundige Jo Beelen van het ontwerp- en adviesbureau *Libost Groep* nv).

De resultaten van de haalbaarheidsstudie worden dit voorjaar verwacht. Dan moet ook duidelijk worden wat de totale kosten zijn, in welke deelprojecten en met welke fasering het masterplan het best wordt uitgevoerd, en of en hoe Begijnendijk dat allemaal kan financieren. “Wat nu voorligt, zijn ruwe ramingen die uiteenlopen van 12 tot 18 miljoen euro”, zegt de burgemeester. Ter vergelijking: de jaarbegroting van de gemeente Begijnendijk bedraagt 10 miljoen euro. De uitvoering van het masterplan moet dus sowieso over verschil-

lende begrotingsjaren worden gespreid.

Ook de verkeersveiligheid en de parkeergelegenheid baren nogal wat inwoners zorgen. Hoewel de ontwerper zich sterk maakt dat het aantal parkeerplaatsen gelijk

blijft – weliswaar niet op één grote ruimte, maar wat meer verspreid – zien veel inwoners vooral hun grote, centrale parking verdwijnen. “Wij draaien de logica om”, repliceert Wim Wambecq van Secchi-Vigano. “Niet de auto, maar de markt komt centraal te staan. En het klopt dat mensen soms honderd meter zullen moeten lopen. Maar ze zullen dat wel kunnen doen op een vier meter breed trottoir. Zonder voorbijscheurende auto’s.”

WIJ ZIJN LEUVEN NIET

De parkeerruimte als pijnpunt en weinig geloof in het project *tout court*, dat is de teneur van de gesprekken aan de toeg van café “*De*

Beganckenisse”, op een hoek van het vermaledijde parkeerterrein in het centrum van Begijnendijk.

“Het dorpsplein als ontmoetingsplaats voor jonge mensen? Dat zie ik niet meteen gebeuren”, zegt barvrouw Nancy Van Woensel met de glimlach. “Wij zijn Leuven niet.”

Buiten valt er op dat moment inderdaad geen levende ziel te bespeuren. De reactie van Wim Wambecq, kilometers daarvandaan in de Brusselse vestiging van Secchi-Vigano, laat zich raden. “Als stedenbouwkundigen zien wij het van nature misschien wat rooskleurig”, zegt hij. “Maar waarom zou dit niet werken? Als we het dorpscentrum tot een plek maken waar mensen graag vertoeven,

› De situatie in sommige gemeenten is echt erbarmelijk ◀

trekt dat nieuwe inwoners aan, toch?” Terwijl in Begijnendijk en Betekom vroeger vooral boeren en arbeiders woonden, zijn er de laatste jaren almaar meer middenklassers en hoogopgeleide jongeren ingestroomd, zegt Stijn Meynendonck van de gemeentedienst. “Die mensen *verwachten* ook dat er in het centrum iets te beleven valt.”

Het masterplan mag dan niet uitdrukkelijk bedoeld zijn om extra inwoners aan te trekken, dat zou wel leuk meegenomen zijn, vervolgt de burgemeester. “We hebben behoefte aan sociale woningen en aan serviceflats. Als onze rijkere inwoners vandaag met pensioen gaan, trekken ze naar Aarschot of Heist-Op-den-Berg. Het is belangrijk dat we hen hier kunnen houden. Zij zorgen immers voor inkomsten waarmee we andere projecten kunnen financieren.”

Naast de twee grote delen – het administratief centrum aan het hoofdplein en de culturele as – bevat het masterplan daarom nog een kleiner derde deel, dat wellicht bestemd is voor seniorenwoningen.

LAATSTE DODE

De timing voor de uitvoering van het masterplan hangt uiteraard af van de financiële armslag van de gemeente en blijft vooralsnog erg vaag. De haalbaarheidsstudie moet daarover zoals gezegd meer duidelijkheid brengen. Hoewel het theoretisch niet valt uit te sluiten dat de gemeente alles zelf laat bouwen – daarover moet de gemeenteraad nog beslissen – is het waarschijnlijker dat zeker voor enkele deelprojecten een publiekprivate samenwerking (PPS) wordt aangegaan. Dat geniet alvast de voorkeur van de burgemeester. “Niet alleen zijn onze middelen beperkt, ook onze technische kennis is dat”, geeft hij toe. “Om dit project architecturaal en juridisch in goede banen te leiden, doen we dan ook maar beter een beroep op externe hulp.”

De volgorde van de deelprojecten ligt op papier (nog) niet vast, maar één en ander wijst zichzelf uit, vervolgt Michiels. “De eerste prioriteit is een nieuwe bibliotheek. Anders kunnen we de polyvalente zaal nooit bouwen, want die komt op de plaats waar de bibliotheek nu staat.” Volgens dezelfde logica volgt daarna het administratief centrum. Want op de site van het huidige gemeentehuis - een veel te kleine, oude villa met nauwelijks vergaderruimte – zijn sociale woningen gepland.

Onder meer omdat er volgend jaar lokale verkiezingen plaatsvinden, wil het gemeentebestuur zo snel mogelijk de eerste spade in de grond steken. Een eerste bouwput in het voorjaar van 2012 is

volgens de burgemeester realistisch. De eerste fase (het complex voor de bibliotheek, het politiekantoor, het OCMW en de gemeentediensten) zou over drie à vier jaar gespreid worden.

Het totaalproject verwezenlijken zal meer dan... vijftig jaar in beslag nemen, zegt de burgemeester. Om een evidente reden: “Hoe- wel er op het oude kerkhof gaandeweg zerken verdwijnen, moet de laatste dode er nog worden begraven. Sommige inwoners hebben dertig jaar geleden een concessie van vijftig jaar gekocht. Maar die gaat uiteraard pas in vanaf het moment dat zij begraven zijn. Het volledige landschapspark is dus niet voor morgen.”

VOLGENDE GENERATIE

Over de voor- en nadelen van een masterplan voor een kleine gemeente valt er in Begijnendijk weinig nieuws te rapen. Een bescheiden machine staat zeker sneller op de rails dan een complexe organisatie in een grote stad. En politici in kleine gemeenten kennen dankzij hun direct contact met de bevolking doorgaans goed de lokale behoeften, zonder duur onderzoek. Daartegenover staat dat kleinere gemeenten zelden over de nodige expertise en mankracht beschikken om een grootschalig project in goede banen te leiden. Niet alleen bij het opstellen van de projectdefinitie, maar ook bij verdere opvolging kan hen dat parten spelen, zegt Wim Wambecq van Secchi-Vigano.

Volgens Wambecq telt Vlaanderen overigens heel wat vergelijkbare gemeenten die een reconversie à la Begijnendijk best zouden kunnen gebruiken. “De situatie in sommige gemeenten is echt erbarmelijk”, vindt hij. Voor bestuurders die - net zoals tot voor kort in Begijnendijk - aan de dringende behoeften in hun dorp tegemoet komen door *boefbaf* en zonder lange termijnvisie aan het bouwen te slaan, heeft de Begijnendijkse burgemeester nog wat goede raad in petto. “Ik raad kleine gemeenten aan om met de Vlaams Bouwmeester in zee te gaan. Omdat er dan met visie wordt gebouwd”, zegt hij.

“Akkoord, ook een schepencollege kan een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente ontwikkelen. Maar zijn wij *politiekers* genoeg geschoold om te weten waarmee we bij zo’n langetermijnproject allemaal rekening moeten houden? Architecturaal, financieel, op het gebied van ruimtelijke ordening? Neen, wij kunnen wel wat ruggensteun gebruiken. En zelfs al gebeurt er nu verder niets, dan nog is dit masterplan zijn geld dubbel en dik waard: als een instrument waarmee de volgende generatie aan de slag kan.”

Een eigen woning is

Sien Winters

ONDERZOEKSLEIDER HIVA-KU
LEUVEN EN COÖRDINATOR VAN
HET "TEAM WONEN" VAN HET
STEUNPUNT RUIMTE EN WONEN

De afgelopen decennia zijn de prijzen van woningen fors gestegen. Sedert 1996 gingen de prijzen voor huizen, appartementen, flats en studio's met een factor 2,5 de hoogte in. Bouwgronden werden zelfs 4,3 keer duurder. Aan die constatering wordt dikwijls de conclusie verbonden dat wonen

voor veel Vlamingen niet meer betaalbaar is. Zo schreef De Standaard (20 januari 2011) op basis van een studie van ING dat wonen de laatste 25 jaar nooit zo onbetaalbaar is geweest als nu.

Klopt het dat wonen in Vlaanderen nog amper betaalbaar is? In een recent boek bundelden de onderzoekers van het *Steunpunt Ruimte en Wonen* de resultaten van de studies die zij de afgelopen jaren over dit thema uitvoerden. Het doel van de publicatie is op een wetenschappelijk correcte manier te omschrijven hoe de betaalbaarheid van wonen moet worden gemeten, de belangrijkste resultaten van betaalbaarheidsanalyses samen te vatten en zo bij te dragen aan een beter gefundeerde discussie.

De belangrijkste boodschap van het boek is dat de discussie over betaalbaarheid niet in termen van prijzen mag worden gevoerd. In internationaal aanvaarde definities van betaalbaarheid wordt altijd de relatie tussen prijzen en inkomens gelegd. Als die definities worden gehanteerd, dan komt men ook in Vlaanderen tot andere dan de gebruikelijke conclusies. Het boek bevat tal van cijfers, maakt vergelijkingen en schetst de belangrijkste ontwikkelingen. We pikken er hier slechts enkele uit.

330.000 GEZINNEN

De auteurs leggen eerst uit hoe betaalbaarheid van wonen kan worden gedefinieerd. De relatie tussen prijzen en inkomens kan immers op meerdere manieren worden gemeten. Een veel toegepaste methode is die van de *woonquote*: dat is de verhouding tussen uitgaven voor wonen (huur of afbetaling van de lening) en beschikbaar inkomen. Om te oordelen of wonen betaalbaar is, kan aan de woonquote een norm worden toegekend. Banken hanteren daarvoor vaak een maximum van dertig procent. Een andere methode gaat uit van het inkomen dat overblijft na aftrek van de woonkosten. Er is een betaalbaarheidsprobleem als het resterend inkomen onder het minimumbudget ligt dat noodzakelijk wordt geacht om menswaardig te kunnen leven.

De discussie over betaalbaarheid van wonen mag niet in termen van prijzen worden gevoerd. Betaalbaarheid gaat over de relatie tussen inkomens en prijzen. Dat is het belangrijkste besluit van een studie van het Steunpunt Ruimte en Wonen.

In het boek worden beide methodes toegepast. Op basis van de *Woonsurvey 2005* concluderen de auteurs dat wonen in 2005 voor 330.000 gezinnen en alleenstaanden in Vlaanderen (13%) niet betaalbaar was. Beide meetmethodes leiden overigens tot hetzelfde percentage. Er bestaat ook eensgezindheid over de constatering dat de problemen relatief groter zijn op de huurmarkt dan op de koopmarkt. Op de private huurmarkt zouden (afhankelijk van de methode) 130.000 tot 180.000 huishoudens problemen hebben met het betalen van hun woonuitgaven. Het hardst getroffen zijn eenoudergezinnen en mensen die van een vervangingsinkomen moeten leven.

Hoe evolueerde de betaalbaarheid in de loop der jaren? Figuur 1 toont aan dat tussen 1985 en 2005 in equivalente termen – dat wil zeggen: gecorrigeerd volgens gezinsgrootte – zowel de gemiddelde termijnaflossing voor een woning als de gemiddelde huurprijs zijn gestegen. Maar in dezelfde periode gingen de inkomens van de eigenaars de hoogte in, terwijl de inkomens van de huurders vanaf 1992 aan het dalen zijn gegaan. Als gevolg daarvan daalde het resterend inkomen van huurders, terwijl eigenaars er financieel op vooruit gingen (zie figuur 2). Kortom: iedereen die het zich in Vlaanderen kan permitteren, koopt een woning, terwijl huishoudens met een laag inkomen in toenemende mate op de private huurmarkt zijn aangewezen. Onlangs nog trok de Vlaamse Woonraad aan de alarmbel om die precaire situatie op de private huurmarkt aan de kaak te stellen.

TWEEDELING

Bovenstaande gegevens hebben betrekking op alle huishoudens en weerspiegelen dus slechts gedeeltelijk de situatie van nieuwkomers op de markt, die meer dan vroeger met hoge prijzen voor het verwerven van een eigen woning worden geconfronteerd. Een vergelijking van het resterend inkomen van starters op de eigenaarsmarkt in de periode 1995-2000 met dat van starters in de

nog altijd betaalbaar

periode 2000-2005 toont evenwel geen verschillen. Wel kopen de latere starters kleinere en minder comfortabele woningen.

Over de betaalbaarheid van wonen in Vlaanderen zijn er voor de periode na 2005 weinig of geen gegevens beschikbaar. Maar Europese statistieken over inkomens en leefomstandigheden (EU-SILC 2006 en 2007) bevestigen de eerder geconstateerde trends. Op basis daarvan vermoeden we dat de tweedeling op de woningmarkt zich doorzet. De gevolgen van de economische en financiële crisis zijn nog niet helemaal duidelijk, maar de Belgische vastgoedmarkt is deze crisis beter doorgekomen dan in andere Europese landen het geval was.

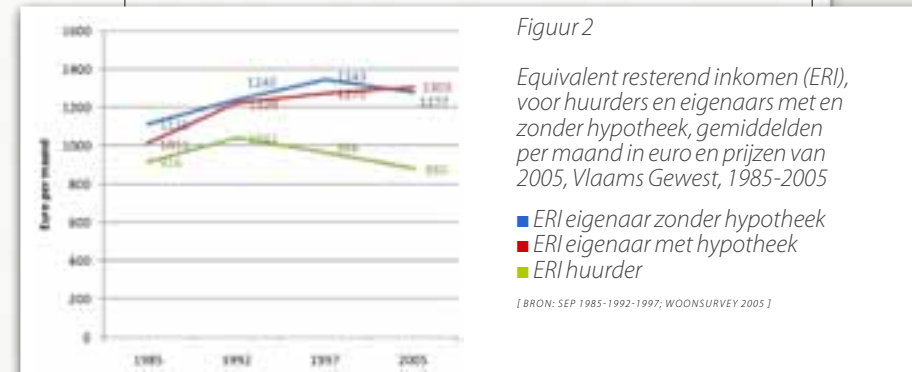
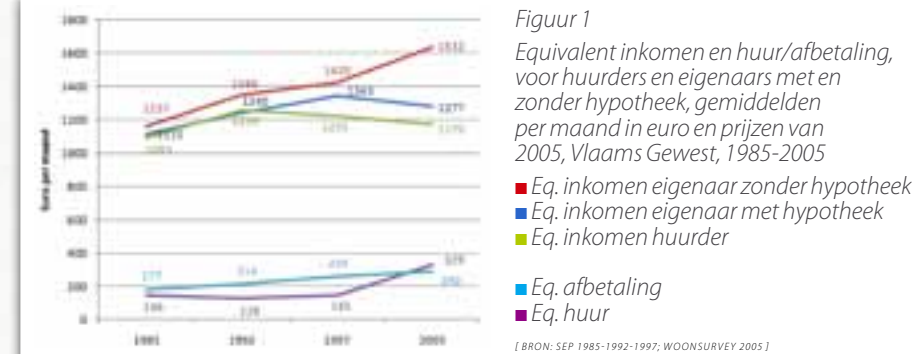
Na een korte stabilisering zijn de prijzen opnieuw licht aan het stijgen. De hypotheekmarkt bereikte vorig jaar zelfs een recordpeil. Een eigen woning is dus nog altijd betaalbaar, al is dat dus mede het gevolg van factoren zoals leningen met langere looptijden of een keuze voor kleinere en minder comfortabele woningen. Het is ook niet uitgesloten dat de betaalbaarheid de komende jaren zwaarder onder druk zal komen te staan, als bijvoorbeeld de rentevoeten opnieuw gaan stijgen of de looptijd van de leningen niet meer kan worden verlengd.

In een apart hoofdstuk plaatsen de auteurs Vlaanderen ook naast Wallonië, Brussel en andere Europese landen. Uit die vergelijking blijkt dat Vlaanderen het lang niet zo slecht doet. Hoewel in Wallonië de vastgoedprijzen aanzienlijk lager liggen dan in Vlaanderen, is in Wallonië ten gevolge van de lagere inkomens een eigen woning minder goed betaalbaar. Volgens de indicatoren van *Eurostat* doet Vlaanderen het ook in internationaal verband tamelijk goed.

SOCIALE UITKERINGEN

Ten slotte bevat het boek ook een hoofdstuk over het beleid. De auteurs wijzen in de eerste plaats op de noodzaak om de inkomens via belastingen en sociale zekerheid beter te verdelen. Met onze lage sociale uitkeringen - die veelal onder de armoedegrens liggen - wekt het immers weinig verwondering dat een grote groep mensen geen betaalbare woning meer vindt.

Voorts pleit het Steunpunt voor een meer gelijke behandeling van huurders en eigenaars bij de door de overheid toegekende voordelen voor wonen. Dat kan via een neutralere huisvestingsfiscaliteit, door (nog) meer te investeren in sociale huisvesting en/of door het toekennen van huursubsidies. Een laatste constatering is dat subsidies ongelijk onder de gezinnen worden verdeeld – bij veel tegemoetkomingen zijn de voordelen groter naarmate het inkomen hoger is. Het terugdringen van dit zogenaamde *Mattheuseffect* - dat speelt op het gebied van fiscale voordelen en andere instrumenten van het woonbeleid - is dan ook de laatste aanbeveling in het boek.



Winters S. (red.), "Is wonen in Vlaanderen betaalbaar?", 2010, Garant, Antwerpen-Apeldoorn, 192 blz. Het boek bevat bijdragen van Kristof Heylen, Pascal De Decker, Frank Vastmans, Erik Buyst, Marietta Haffner en Sien Winters.

www.steunpuntruimteenvonen.be

www.vlaamsewoonraad.be

TIJD VOOR landschapsplanning

←
Als Vlaanderen
zijn landschappen
hoogwaardige
natuurlijke en visuele
kwaliteit wil geven, dan
moeten nu de krijtlijnen
voor die ontwikkeling
worden getrokken.
[FOTO: DANNY GYS - REPORTERS]

Nu de structuurplannen zijn afgerond, kan Vlaanderen een nieuwe planningsstap zetten en

zijn buiten - of tussenruimten beginnen te ontwerpen. Het landschap kan als sturende discipline in stedenbouw en ruimtelijke planning, de rol van de architectuur overnemen.

Jan Nuijens

URBAN PLANNING AND DESIGN, TRITEL HASSELT - GASTDOCENT LANDSCHAP ARTESIS HOGESCHOOL ANTWERPEN.

Na het afronden van de gemeentelijke structuurplannen is bij de meeste Vlaamse gemeentebesturen een vorm van planningsmoeheid opgetreden. Ongewild heeft het subsidiariteitsprincipe er immers toe geleid dat in structuurplanprocessen al te vaak de focus is gelegd op materies waarvoor op de verschillende beleidsniveaus een consensus diende te worden gevonden: het beleid ten aanzien van wonen, verkeer en bedrijventerreinen.

Toen de verschillende beleidsniveaus dat slopend proces eenmaal hadden afgerond, stokte het planningsinitiatief in vele gevallen.

Het leek alsof de structuurplanopdracht erop zat. Maar daarmee werd het totale plan - de geïntegreerde ruimtelijke ontwikkeling van een provincie of gemeente - veronachtzaamd of te abstract ingevuld. De meeste structuurplannen missen dan ook een operationele visie op de onbebouwde open ruimte van de gemeente, zeg maar op *het landschap* van de gemeente. Dat is jammer aangezien die open ruimte toch nog altijd het grootste deel van de oppervlakte van de gemiddelde Vlaamse gemeente uitmaakt.

Het structuurplanningproces is er ook niet in geslaagd om de communicatie tussen burgers en planners op een behoorlijk niveau te laten plaatsvinden. Zowel de verbale als de grafische taal van de ruimtelijke planners is moeilijk toegankelijk voor mensen die weinig voeling met het vakgebied hebben. Als ruimtelijke planning in Vlaanderen een nieuw elan wil krijgen, dan moet er beter worden gecommuniceerd tussen burger en ruimtelijk planner. Ruimtelijke planning moet dus toegankelijker worden. Landschapsplanning zou daarvoor wel eens het geschikte instrument kunnen zijn.

VERDRAG VAN FLORENCE

Vlaanderen heeft zich door de ratificering van de Europese Landschapsconventie (Verdrag van Florence)¹ internationaal ertoe geëngageerd om “het landschap te integreren in het beleid van ruimtelijke ordening, stedenbouw en het cultureel, milieu-, landbouw-, sociaal en economisch beleid, evenals in andere beleidsdomeinen die rechtstreeks of onrechtstreeks invloed hebben op het landschap”.

¹ Deze Conventie werd op 28 oktober 2004 door België geratificeerd en is in ons land op 1 februari 2005 in werking getreden.

Om die reden bevat elk structuurplan - behalve het Vlaamse² - ook een hoofdstuk landschap.

In theorie geeft Vlaanderen dus gevolg aan de conventie. Maar in de praktijk heeft Vlaanderen geen traditie op het gebied van landschapsplanning. In de meeste provinciale en gemeentelijke structuurplannen staat de beleidsvisie op landschap stiefmoederlijk in het laatste hoofdstuk. En doorgaans beperkt die visie zich tot de vraag om in het ruimtelijk beleid rekening te houden met een aantal opvallende morfologische elementen zoals bakens, markante terreinovergangen,

gave landschappen of open ruimteverbindingen.

Uiteraard vormt deze - defensieve - vraag een wezenlijk onderdeel van elke landschapsstudie. Maar alleen deze vraag beantwoorden, is niet langer voldoende. Uitgaande van het begrip “*Landscape Urbanism*”³ wordt er vandaag in de internationale vakwereld voor gepleit om landschapsplanning te beschouwen als een offensieve, ruimtelijk ontwerpende activiteit waarin het landschap als sturende discipline in stedenbouw en ruimtelijke planning, de rol van de architectuur overneemt. Wat deze landschappelijke ontwerpbenadering precies inhoudt, wordt goed verwoord door de Franse architect en landschapspecialist *Sebastien Marot*⁴. Kort samengevat is een sterk landschappelijk ontwerp het resultaat van: ■ grondige kennis van de landschappelijke voorgeschiedenis (geen landschap zonder verhaal) ■ het besef dat landschap een proces is (plannen over de generaties heen) ■ respect voor de natuur (duurzaam ontwerpen) ■ fascinatie voor tussenruimtes, restruimtes, koppelruimtes, verwevingen...

Voor al dat laatste element maakt landschapsplanning voor Vlaanderen bijzonder interessant. Het Vlaamse landschap - en zeker dat van

² Het Vlaams Structuurplan bevat een handleiding over hoe het aspect landschap in de provinciale en gemeentelijke geluids-niveaus moet worden ingevuld, maar die handleiding wordt niet op het eigen planningsniveau toegepast.

³ Referentiewerk is “*The Landscape Urbanism Reader*”, Charles Waldheim, editor, New York, 2006.

⁴ Sebastien Marot, in “*Het landschap als alternatief*” in “*Het landschap, vier internationale landschapsonwerpers*”, Antwerpen, De Singel, 1995. landschapsonwerpers, Antwerpen, De Singel, 1995



de Vlaamse ruit – is met zijn mozaïek van tussen- en nevenruimtes en met zijn talloze grenzen en koppellandschappen immers al vaak beschreven als een landschap na de wildgroei (*“after Sprawl”*)⁵.

LANDSCHAPSPLAN

Een landschapsplan wordt opgesteld voor het grondgebied van een gemeente of een deelgemeente (een gebied met een oppervlakte van 2.500 ha à 5.000 ha) en focust op de landschappelijke ontwikkeling van de onbebouwde ruimte⁶. Binnen het kader van het erfgoed-decreet stellen de *landschapsanimatoren van de regionale landschappen* nu al landschapsplannen op. In die landschapsplannen wordt bepaald waar een bepaalde haag kan worden geplaatst, een boom geplant, een draaiportje gezet of een boomgaard aangeplant. Het zijn veeleer kleinschalige landschapsontwerpen of landschaps-inrichtingsplannen.

De hier behandelde grootschalige landschapsplannen zijn gebiedsdekkend en worden op een schaal van 1/5000 opgesteld. Lerend van de ervaringen met de structuurplannen, is het aangewezen om aan dit “grootschalig landschapsontwerp” geen direct uitvoerbaar of bindend karakter te geven. Landschapsplannen moeten in de eerste plaats een inspirerend, trendsettend en visionair richtsnoer zijn voor de gewenste toekomstige landschappelijke ontwikkeling. Ze richten

5 Xaveer De Gyter Architecten, “After Sprawl – onderzoek naar de hedendaags stad”, Antwerpen, Singel 2002.

6 Tot de onbebouwde ruimten behoren ook het straatbeeld, de pleinen, de restruimtes...

zich tot burgers en beleidsmensen. Ze geven aan welke landschappelijke waarden moeten worden behouden, versterkt of nieuw ontwikkeld. Deze drie planningsuitspraken (behoud, versterking en nieuwe ontwikkeling) zijn cruciaal voor landschapsplannen.

DUITS VOORBEELD

Duitsland kent al meer dan dertig jaar een vorm van gedegen landschapsplanning, die een onderdeel is van het ruimtelijk beleid. Die planning gebeurt op het niveau van de federale staat, de “Länder”, de regio’s en de gemeenten. Het Duitse landschapsplan is niet bindend maar adviserend: het wordt geconsulteerd bij het nemen van ruimtelijke beslissingen. Bijzonder is dat ook natuurbehoud en lokale recreatie tot de opdrachten van de Duitse landschapsplanning worden gerekend. Het Duitse landschapsplan doet uitspraken over de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, en over bodem- en luchtkwaliteit. In feite is landschapsplanning het milieugeweten van de Duitse ruimtelijke planning.

Tijdens de debatten over de invoering van het milieueffectenrapport (Plan MER) in Duitsland, is landschapsplanning lange tijd als een valabel alternatief voor het *Plan MER* naar voren geschoven. Cruciaal is dat de Duitse landschapsplanning zich ook concreet, op het terrein, met de buitenruimte bezig houdt – de effecten van dertig jaar landschapsplanning zijn dan ook goed zichtbaar in het Duitse buitengebied.

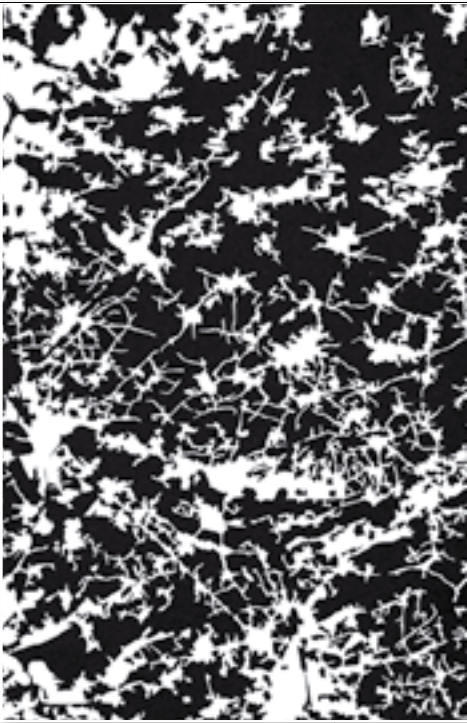
In Vlaanderen is er vooral op het gemeentelijke niveau be-



De gemeente Zutendaal heeft onlangs een verdienstelijk poging ondernomen om voor een deel van haar grondgebied een landschapsplan 2050 op te stellen. TRITEL



Het Vlaamse landschap is met zijn mozaïek van tussen- en nevenruimtes en met zijn talloze grenzen en koppellandschappen al vaak beschreven als een landschap na de wildgroei. Dat maakt landschapsplanning voor Vlaanderen bijzonder interessant.



hoefte aan landschapsplanning. Kijkend naar Duitsland zou een landschapsplan een inhoudelijke aanjager kunnen zijn om de gemeentelijke natuurontwikkelingsplannen (GNOP) en de milieubeleidsplannen nieuw leven in te blazen. Landschapsplan, GNOP en milieubeleidsplan zouden als één gemeentelijk beleidsdocument kunnen worden opgesteld. De recente overstromingen, de conferentie over biodiversiteit in Nagoya, de klimaatop in Cancun en het actuele *transitiedenken* zijn voldoende argumenten om een Vlaams landschapsplan op te stellen en dat op het lokale beleidsniveau nader uit te werken.

Landschapsplanning in Vlaanderen moet eigen accenten durven te leggen – rekening houdend met de eisen van de tijd, de behoeften van de plek en de hiaten in het bestaande planningssysteem (structuurplan). Als landschapplanning uitgroeit tot een nieuw Vlaams planningsinstrument, dan mogen we vooral niet opnieuw verzeilen in dezelfde procedurediscussies over subsidiariteit waarin het structuurplanningsproces verstrikt is geraakt. Landschapsplanning moet worden gezien als een nuttig instrument dat ons de mogelijkheid biedt opnieuw met een open geest over landschap na te denken en explorerend te plannen.

maar nadat professor Marc Antrop⁷ had gepeild naar wat mensen in landschappen waarderen of “mooi” vinden, kon hij vier operationele criteria definiëren waaraan positieve landschapserveringen worden gekoppeld: ■ ervaren van contextwaarde, ensembles en samenhang (hoge beeldwaarde) ■ ervaren van gaafheid (cultuur-historische beleving) ■ beleven van herkenbaarheid en identiteit (beleven van unieke plekken) ■ ervaren van natuurlijkheid (natuur-gevoel).

Ook het thema natuur kan in een landschapsplan worden uitgewerkt. Onderzoek toont trouwens aan dat natuurbeleving een positieve invloed heeft op het algemeen welbevinden van de mens⁸.

Tenslotte moet de visie van het landschapsplan in bevattelijke taal naar het brede publiek worden gecommuniceerd. Pas dan wordt ruimtelijke planning opnieuw bespreekbaar en kunnen er lange termijnvisies worden ontwikkeld. Ook hier hebben landschapsplanners een stapje voor omdat ze erg beeldend en visueel kunnen werken.

Het komt er dus op aan om het landschapsplan zo helder mogelijk te presenteren in 3D-schetsen, vogelperspectieven of inspirerende voor-

beelden. De gemeente Zutendaal heeft onlangs een verdienstelijk poging ondernomen om voor een deel van haar grondgebied een landschapsplan op te stellen (zie 3D-perspectief).

Nu de structuurplannen zijn afgerond, kan Vlaanderen een nieuwe planningsstap zetten en zijn buiten – of tussenruimten beginnen te ontwerpen. Landschapsplanning kan de bestaande ruimtelijke-, natuur- en milieuplannen ondersteunen. Als Vlaanderen zijn landschappen hoogwaardige natuurlijke en visuele kwaliteit wil geven (zie afbeelding *Landschap Vlaamse Ruit 2075 tussen Mechelen en Boortmeerbeek*), dan moeten nu de krijtlijnen voor die ontwikkeling worden getrokken.

› Landschapsplanning is het milieugeweten van de Duitse ruimtelijke planning ◀

Met landschapsplanning kunnen we in vrijheid een langetermijnvisie ontwikkelen zonder door de hogere overheid uitgetekende krijtlijnen a priori als uitgangspunt te moeten nemen. Eén van de belangrijkste kenmerken van landschapsplanning is dat het gaat om langdurige processen van soms vijftig tot honderd jaar, die nu al moeten worden opgestart. Eenmaal zo’n visie ontwikkeld kan worden bekeken hoe die processen op systematische wijze en in dialoog met de burgers en de hogere besturen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen kunnen worden geïntegreerd.

STREEKVERBODEN

In de tweede plaats moeten in de landschapsplannen de inhoudelijke begrippen “schoonheid” en “streekverbondenheid” worden uitgewerkt. Schoonheid is een planologisch moeilijk hanteerbaar begrip,

7 Marc Antrop, in “De Landschapsatlas ... methode”, M&L-cahier 5, Nieuwe impulsen voor de landschapszorg”, Brussel, 2001.

8 Agnes Van den Berg, Nederlands onderzoekster die specifiek onderzoek doet naar natuur- en landschapsbeleving.



Het

Jaarboek



Kristiaan Borret
STADSBOUWMEESTER ANTWERPEN

in Ruimte

De praktijk van stedenbouw en ruimtelijke planning is in Vlaanderen gevarieerd, kwaliteitsvol en ambitieus. Maar bij de inzendingen voor het Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning 2006-2009 zijn nauwelijks voorbeelden van structuurplanning en ruimtelijke uitvoeringsplannen te vinden.

DIVERS

De praktijk van stedenbouw en ruimtelijke planning is in Vlaanderen gevarieerd, kwaliteitsvol en ambitieus. Dat uit zich niet alleen in het stijgend aantal inzendingen voor het Jaarboek, maar vooral in de groeiende verscheidenheid van de ontwerpen: beleidskaders, beeldkwaliteitsplannen, landschapsontwerpen, wijkcontracten, ontwerpend onderzoek en ontwerpen voor stadsvernieuwingprojecten, woonverkavelingen, bedrijventerreinen, publieke ruimte en verkeersinfrastructuur. Vanwege hun stedenbouwkundige impact op de omgeving zaten er bij de inzendingen zelfs gerealiseerde architectuurprojecten.

Slechts enkele inzendingen waren afkomstig van de Vlaamse overheid of de provincies. Het ging dus hoofdzakelijk om boeiend werk op gemeentelijk niveau. Daarbij waren er uiteraard nogal wat inzendingen van grotere steden zoals Gent en Antwerpen, maar toch vooral van kleinere steden en gemeenten zoals Deinze, Hoeselt, Wolvenstem of Neerpelt. Er was zelfs een ontwerp voor Porto (Portugal) – de Vlaamse stedenbouwkundigen slaan hun vleugels uit.

Het stedenbouwkundig ontwerp beperkt zich niet tot de wettelijk verankerde instrumenten van de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP) of de structuurplannen. Integendeel. Met het decreet Ruimtelijke Ordening van 1999 zijn de ruimtelijke uitvoeringsplannen in de plaats gekomen van de bijzondere plannen van aanleg en werd structuurplanning de officiële planningsmethode van de overheid in Vlaanderen. Maar het is zonder meer verbazingwekkend dat er onder de inzendingen voor de periode 2006-2009 niet meer voorbeelden van die geïnstitutionaliseerde structuurplanning en RUP te vinden zijn.

Dat is merkwaardig, aangezien elke goed bestuurd gemeente nu over een structuurplan beschikt en het RUP een vertrouwd or-

In 2006 verscheen het eerste Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. In die publicatie van de Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) werd verslag uitgebracht van wat in de periode 2002 - 2005 in Vlaanderen het vermelden waard was, en dat in het breedst mogelijke veld van stedenbouw en ruimtelijke planning: realisaties, plannen, processen, studies, projecten, trends en kwesties.

Eind 2008 werd in de schoot van de VRP met de voorbereiding van de tweede editie begonnen, dit keer voor de periode 2006 - 2009. Een nieuwe redactieploeg met Luuk Boelens, Kristiaan Borret, Michiel Dehaene, Stefan Devoldere, Ine Dhondt, Bruno Notteboom, Peter Renard en Peggy Totté toog aan het werk. In de zomer van 2009 werd een oproep tot inzendingen gepubliceerd. Helaas waren de middelen ontoereikend om in 2010 de tweede editie van het Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning ook daadwerkelijk te publiceren. Anders dan in de wereld van de architectuur - waar de jaarboeken om de twee jaar verschijnen en er intussen een traditie van bijna twintig jaar bestaat – zou het bij stedenbouw en ruimtelijke planning dus wel eens bij een eenmalig jaarboek kunnen blijven.

Tijdens de zoektocht naar publicatiefondsen bleven de redactie noch de inzenders bij de pakken neerzitten. Ten gevolge van de oproep, een rondvraag bij de Vlaams Bouwmeester en het grasduinen in de inzendingen voor de Planningsprijzen, kon de jury zich over meer dan honderd vijftig inzendingen buigen. De redactie is in de loop van 2010 meermaals samengekomen om over de inzendingen van gedachten te wisselen en de in de ontwerpen terugkerende thema's in kaart te brengen. In dit nummer van Ruimte doen we verslag van de belangrijkste bij de redactie gegroeide inzichten en indrukken.

➤ *Kijk eens hoe mooi het er zal uitzien* ◀



[FOTO: MULO PROFI]

› Meer dan honderdvijftig inzendingen ‹

deningsinstrument is geworden. Maar geen van beide instrumenten wordt door de inzenders de moeite waard geacht om ermee naar buiten te komen, als een kans gezien om zich te onderscheiden of als een speerpunt van de discipline beschouwd. Komt dat omdat het nieuwe van het structuurplan en het RUP intussen eraf is? Of is er een andere verklaring?

TRANSFORMATIE

Vernieuwings- en transformatieprojecten vormen het gros van de inzendingen. Het betreft ontwerpen voor stationsomgevingen, stadsdelen, bouwblokken, dorpskernen... Het gaat telkens om complexe opdrachten waarbij de ontwerper de gefragmenteerde eigendomsstructuur, de logica van bestaande en nieuwe programma's (of het ontbreken van die logica), en de context van het omringende weefsel als een uitdaging ziet. Goed nieuws is dat er in Vlaanderen de afgelopen jaren nogal wat kennis over de ontwerpmatige aanpak van dergelijke transformaties is opgebouwd. De impulsen die van het Vlaams stedenbeleid blijven uitgaan, zijn zeker niet vreemd aan deze geslaagde "capacity building".

Nog een markante trend is de grote hoeveelheid inzendingen waarin ontwerpers een verkeersinfrastructuur op gave tot een ruimtelijke opdracht opwaarderen. Hier is ontegensprekelijk de invloed van Marcel Smets merkbaar - als Vlaams Bouwmeester (2005 – 2010) heeft Smets van deze omslag in het denken over "de laatste grote publieke investeringen" zijn waarmerk gemaakt.

De aanleg van publieke ruimte of de inrichting van het landschap zijn vaak prozaïsche en op concrete realisering gerichte projecten. Maar ook deze uitvoeringsprojecten kunnen aanleiding geven tot grondige stedenbouwkundige reflectie: hoe kan een nieuw plein of een landschapspark de eerste stap binnen een ruimer kader zijn? En er zijn ook de masterplannen, stadsontwerpen en beeldkwaliteitsplannen die bepalen hoe een project zich inpast in het ruimtelijk beeld van het territorium en zo de schaal van het project kan overstijgen.

ROBUUST ONTWERP

Het stedenbouwkundige ontwerp lijkt wel overal aanwezig: het ent zich op andere opdrachten en geeft die een ruimer bereik. Het duikt op in de discipline van het stadsontwerp, dat bij voorkeur aandacht schenkt aan de concrete ruimtelijke verschijningsvorm en zich hoedt voor al te abstracte of algemene planningstaal. En tegelijk wordt

de discipline zelf hervormd, aangezien in veel stadsontwerpen de eindsituatie wordt geschetst. Die obsessie om uit te pakken met gelikte plaatjes van kijk eens hoe mooi het er zal uitzien, betekent een verarming van het stadsontwerp. Dat stadsontwerp verwordt op die manier immers tot een statisch eindbeeld, niets meer dan een heel groot architectuurontwerp. Maar omdat zo'n stadsontwerp elke ontwikkeling en dynamiek uitsluit, is het tot mislukken gedoemd.

In de oogst van inzendingen uit de periode 2006-2009 tekent zich gelukkig een ander soort stadsontwerp af. Dat onderscheidt zich van de projectmodus die in de gebiedsgerichte projectontwikkeling in Europa gangbaar was geworden – tenminste tot de vastgoedcrisis daaraan een eind heeft gemaakt. Het andere stadsontwerp leidt tot interessante vragen. Hoe kan een stedenbouwkundig ontwerp ruimtelijk beeldend zijn zonder een eindbeeld te fixeren? Kan het open functioneren zonder nietszeggend te zijn? Kan het een perspectief aanreiken in plaats van de eindmeet vast te leggen? Als het stadsontwerp robuust en eenvoudig is, verwerft het een status op middenlange termijn en krijgt het sturende werking voor de ontwikkeling van een site, zoals (een deeluitwerking van) een structuurplan dat kan doen. Deze vorm van stedenbouwkundig ontwerp geeft duidelijk richting, zonder alles vast te leggen. Het is een tendens die in heel Europa waarneembaar is.

ZURICH

Na het failliet van de integrale gebiedsontwikkeling wordt in Nederland op intensieve wijze gezocht naar een meer vlottende stedenbouw die een alternatief biedt voor de eindbeeldplanning. Op het Franse Ile-de-Nantes heeft Alexandre Chemetoff het voorbij decennium met zijn "plan guide" aangetoond hoe de wisselvallige stadsontwikkeling zonder voorschriften en procedures voor de korte termijn – maar wel met een langetermijnperspectief – kan worden begeleid. En in Zurich hebben diverse belangengroepen zich gevonden in een eigen model van "Konzeptionelle Städtebau" om de stedelijke transformatie gezamenlijk in een bepaalde richting te doen verlopen, zonder dat het resultaat vooraf is bepaald.

Ook in Vlaanderen is de afgelopen jaren dus gewerkt aan een methode van stedenbouwkundig ontwerp die verruimt zonder te incorporeren. Die manier van ontwerpen heeft het potentieel in zich om "bottom-up" de structuurplanning uit de impasse te halen waarin die is verzeild nu alle provinciale en bijna alle gemeentelijke structuurplannen eindelijk zijn afgerond.



Het Vlaanderen van morgen bedenken we vandaag. In wat voor omgeving wil je leven? Hoe wil jij dat Vlaanderen ruimtelijk evolueert? Doe van 7 april tot 28 mei de test op www.ruimtevoormorgen.be en inspireer het beleid! Wie weet win je een ballonvlucht voor twee.



**BELEIDSPLAN
RUIMTE**
Samen denken over de Vlaamse Ruimte

Vlaamse overheid



Vlaanderen
In Actie
Pact 2020

Traagheid

IS EEN BONDGENOOT



Michiel Dehaene

DOCENT STEDENBOUW TU EINDHOVEN
GASTDOCENT KU LEUVEN

Jan Zaman

RUIMTELIJK PLANNER RWO

Vlaanderen maakt deel uit van een uitgestrekt West-Europees

netwerk van relatief kleine steden en kernen, die volgens een fijnmazig en vrij regelmatig patroon over het territorium zijn uitgespreid. Die steden en kernen vormen het historisch ruimtelijk substraat van de huidige, in netwerken verbonden verstedelijkingspatronen. Vlaanderen telt slechts drie gemeenten met meer dan 100.000 inwoners¹, waarbij alleen in het geval van Antwerpen en Gent sprake is van een echte stedelijke dynamiek. De dagelijkse realiteit in de meeste Vlaamse gemeenten staat dan ook vaak mijlenver af van het discours - over stedelijkheid, dichtheid, verknoping en intensivering - van een generatie stedenbouwers, die zichzelf expliciet als “urbanofiel” bestempelt.

Toch moeten de vaak prozaïsche herstructurerings-opgaven in kleine kernen en steden qua complexiteit lang niet altijd voor hun grootstedelijke broertjes onderdoen. Het zijn ook herkenbare opgaven: de herbestemming van een fabriek in het centrum, de inpassing van zware infrastructuur, een aan te passen doortocht, het ontwikkelen van een aangepast woonbeleid, het verdichten en herschikken van het bestaande woonpatrimonium... Het zijn allemaal opgaven die om het nodige maatwerk en om een integrale aanpak vragen. Vaak betreft het een uniek project waar bewoners met spanning naar uitkijken omdat het aanzicht van de gemeente er de komende decennia door zal worden bepaald. Maar tegelijk gaat het om complexe projecten waarmee kleine gemeenten zelden of nooit eerder zijn geconfronteerd.

De “formats” die zich de afgelopen twintig jaar - met wisselend succes - binnen de praktijk van het stadsproject hebben ontwikkeld, kunnen voor kleine steden en dorpse kernen zeker inspirerend werken, maar schieten tegelijk hun doel voorbij. Het risicokapitaal dat in Vlaanderen sowieso al schaars is, ontbreekt in de meeste gevallen in de kleinstedelijke context. Vastgoedprojecten zijn er lokaal georiënteerd en verankerd. Bovendien hebben kleinere gemeenten verhoudingsgewijs meestal nog minder eigen patrimonium dan de grote Vlaamse gemeenten.

Belangrijker nog is dat deze gemeenten niet over de nodige organisatorische capaciteit beschikken om complexe projecten op te starten en gedurende verscheidene jaren naar behoren op te volgen. Lokale bestuurders moeten kiezen. Ofwel opteren ze voor een (te) snelle, marktgestuurde ontwikkeling die doorgaans alleen snelle winst voor privéontwikkelaars oplevert. Ofwel proberen ze systematisch profijt te trekken van de elders beschikbare middelen en mogelijkheden.

Dit is het verhaal van de traagheid van de kleine stad, van robuuste keuzes en van de inzet van het typisch Vlaamse kennisennetwerk. Aan de hand van projecten die blijk geven van een

intelligente omgang met de weerbarstige kleinstedelijke of dorpse context, wordt in dit artikel naar de daarbij verschoten tactische en strategische munitie gepeild. Een zoektocht, kortom, naar de kleinstedelijke variant van het stadsontwerp.

› De wieg van het stadsontwerp staat in de provinciesteden ◀



↑ beeld 1



beeld 2 & 3 ← ↑

De prille kwaliteit van het Masterplan voor Ingelmunster is geen toevalstreffer, maar de vrucht van veel geduld en van duidelijke en volgehouden keuzes.

[BAS SMETS EN 360 ARCHITECTEN]

INGELMUNSTER

Vorig jaar werd in Ingelmunster met de uitvoering van de dorpskernvernieuwing begonnen: de parkeerplaats achter het gemeentehuis werd uitgebreid en grondig

heringericht. Die operatie is de culminatie van een lang planproces en de eerste kleine stap in de uitvoering van een voor een gemeente met amper 11.000 inwoners uitzonderlijk ambitieus masterplan. De prille kwaliteit van de Ingelmunsterse aanpak is geen toevalstreffer, maar de vrucht van veel geduld en van duidelijke en volgehouden keuzes.

De aanleiding voor de herinrichting van de dorpskern van de West-Vlaamse gemeente is voor veel Vlaamse gemeentebestuurders herkenbaar: een oude door het hart van de gemeente snijdende rijks-weg die na de aanleg van een nieuwe verbinding door de gemeente wordt overgenomen en een nieuw profiel krijgt; een dorpscentrum dat dringend onder handen moet worden genomen; oudere bedrijven in het hart van de gemeente die verhuizen of van plan zijn dat te doen; een station dat aan renovatie toe is; een brug (over het kanaal Roeselare-Leie) die moet worden verhoogd

Lange tijd lagen al deze projecten als aparte maar wel ongeveer gelijktijdige opgaven op de colleegetafel. De doortocht was een infrastructuurprobleem. De ambities voor het dorpsplein waren hoog, maar hadden betrekking op een beperkt gebied. De verhoging van de brug was vooral een bron van conflict met Waterwegen en Zeekanaal (W&Z). Via het door de Europese Unie (Interreg) gefinancierde project “Canal-Link” - waarin Ingelmunster zich meer dan de vier andere deelnemende gemeenten engageerde - kwam de onderlinge samenhang van de projecten geleidelijk aan in beeld.

In 2005 financierden de gemeente en de provincie West-Vlaanderen een op ontwerpend onderzoek en projectdefinitie gerichte work-

shop. De conflictsituatie tussen dorp en brug werd omgebogen naar een nieuwe visie op dorp en brug, waarbij de dimensie van de verhoogde brug - met inbegrip van de langere aanloopstroken - mee het centrum aan weerszijden van het kanaal definieerde.

Eind 2006 volgde een wedstrijd voor het geheel (doortocht, dorpsplein, brug en stationsplein). Die ontwerpwedstrijd werd door de Tijdelijke Vereniging 360 architecten, Bas Smets en Laurent Ney gewonnen. In het winnende ontwerp werd de prille visie van het ontwerpend onderzoek in een krachtig beeld vertaald: een zich over de brug heen - van plein tot plein - uitstrekkend platform, waarrond de centrale elementen van het dorp zich schikken en waarin alle infrastructurele elementen (parkeren, station, busstation, wegen) zijn opgenomen. [Beeld 1]

GEEN EFFECTBEJAG

De publieke ruimte van kleine gemeenten bestaat doorgaans uit prozaïsche en wat rommelig geplaatste elementen. Bas Smets en 360 Architecten willen die prozaïsche kant niet met duur design overstijgen. De ontwerpers kiezen daarentegen voor betaalbare, uitgepuurde details, waardoor ook een groter project kan worden gerealiseerd. Minimalisme, rasters, weinig materialen, eenvoudige aansluitingen: dat zijn de sleutelwoorden. Nergens verliest het project zich in overdreven lichtarmaturen, dure boomroosters of tot de verbeelding sprekende zitbankjes - kortom in het soort vormgeving dat dorpse omgevingen zo moeilijk verdragen. In Ingelmunster wordt niet gegraaid in de catalogus van straatmeubilair waarmee in Barcelona of Lyon het verschil kan worden gemaakt, maar waarmee in de publieke ruimte van het gemiddelde Vlaamse dorp vooral niet moet worden uitgpakt. Hier dus geen formalisme dat het tragere tempo van het dagelijks leven en de minder intens gebruikte publieke ruimte met effectbejag wil compenseren. Inrichting gaat in dit geval dan ook niet over meubilair, maar over het opentrekken van de opgave naar de verschillende schaalniveaus die vandaag in elke knoop in het verstedelijkt Vlaamse territorium samenkomen: infrastructuur, inbreiding, landschappelijke transformatie... [Beeld 2 & 3]



↑ **beeld 5** | De dagelijkse realiteit in de meeste Vlaamse gemeenten staat mijlenver af van het discours - over stedelijkheid, dichtheid, verknoping en intensivering – van een generatie stedenbouwers, die zichzelf expliciet als “urbanofiel” bestempelt.

← **beeld 4** | Bij de dorpskernvernieuwing van Wachtebeke is publieke ruimte het instrument en infrastructuur de aanleiding.

De projectmodus is vaak de ideale manier om moeilijke horden in een project te nemen en om snel en wendbaar te opereren. Dat kan door op korte termijn een cruciale zet te doen en strategische elementen in de eerste fase te verknopen zodat de structurele dimensie van het project verzekerd is. Maar dikwijls lukt dat niet - omdat de middelen ontbreken, de markt onvoldoende dynamisch is, kortom: omdat structurele obstakels niet in de opstartfase kunnen worden weggewerkt. In dat geval is het beter om traagheid als een bondgenoot te zien.

De dorpskernvernieuwing in Ingelmunster toont aan dat integratie in een dorpse omgeving niet door één meesterlijk ontwerp wordt verkregen, maar door de creatie van een integrerend kader waarbinnen verscheidene noodzakelijke investeringen een gemeenschappelijke achtergrond krijgen. Deze vorm van *masterplanning* maakt precies gebruik van de traagheid. Ze koppelt die traagheid aan een ontwerpinstrumentarium dat lange tijd meekan, in elke uitvoeringsfase kan worden heruitgevonden maar telkens ook voor dezelfde *gelijkrichting* en afstemming zorgt. Met zijn masterplan wist het gemeentebestuur van Ingelmunster al heel wat horden te nemen. Zo waren er hevige discussies over het al dan niet parkeren op het dorpsplein, over de vorm van het busstation en over de inpassing van een door Infrabel (spoorwegen) aanbestede fietsenstalling...

De dorpskernvernieuwing van Wachtebeke, de herinrichting van het centrum van Oostrozebeke en het beeldkwaliteitsplan voor Bonheiden, vertonen een aantal gemeenschappelijke kenmerken. In de drie gevallen is publieke ruimte het instrument en infrastructuur de aanleiding en altijd werd er fel over het parkeerbeleid gediscuteerd. De drie gemeenten zoeken naar een evenwicht tussen de schaal van

de ingreep en de beschikbare middelen, tussen ruimtelijke ambitie en budgetvriendelijk design, tussen korte en lange termijn, tussen goed ontwerp en een overdosis aan design. [Beeld 4 & 5]

ROBUUSTE STEDENBOUW

Meer nog dan de grotere gemeenten zijn de kleine gemeenten afhankelijk van het marktinitiatief. Maar adequaat reageren op de kansen die de markt creëert, is niet gemakkelijk. Geïntegreerde projectontwikkeling is voor kleine gemeenten veeleer een risico dan een opportuniteit, omdat zowel de marktdynamiek als de organisatorische capaciteit om daarmee om te gaan (als die dynamiek dan toch op gang komt) veelal ontbreekt. Te hoog inzetten, levert in zo’n context half werk op. Grotere gemeenten kunnen tegenover de markt hun eigen expertise, het nodige voorbereidend ontwerpend onderzoek en de nodige omkadering stellen. Voor een kleine administratie - waar

stedenbouw doorgaans tot vergunningenbeleid is gereduceerd - is dat niet vanzelfsprekend.

Voor kleine gemeenten liggen de kansen dan ook vooral in het schep-

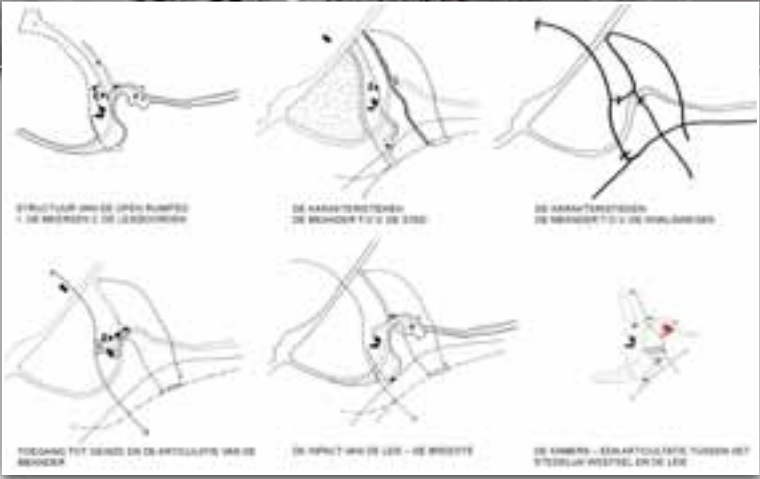
pen van een robuust ruimtelijk kader om investeringen te sturen. Die kansen liggen veel minder in projectmatige spitstechnologie, omdat die enkel met veel deskundigheid en permanente inzet van alle partijen tot goede resultaten leidt. Deze vorm van robuuste stedenbouw heeft de afgelopen jaren in een aantal kleine gemeenten voor de doorstart van de stadsvernieuwing gezorgd. Dat levert interessante plannen op waarin wordt gezocht naar de balans tussen aan de ene kant specifieke, met de context rekening houdende projecten en aan de andere kant respect voor de relatieve onafhankelijkheid van de samenstellende delen. Een robuuste ruimtelijke structuur biedt een open onderhandelingskader waarin alles niet aan alles wordt gekoppeld. Er is sprake van een intelligent masterplan waaraan de verschillende onderdelen kunnen worden getoetst.

ROESELARE

In de stationsomgeving van Roeselare gaat het om de wisselwer-

↑ **beeld 6** | De ontwerpers van uapS – meesters in een zorgvuldige soort laconieke stedenbouw - laten in Roeselare zien hoe eenvoudig masterplanning kan zijn.

[UAPS]



↑ ↑ **beeld 7-8** | De stad Deinze vindt opnieuw aansluiting bij een aantal grotere landschappelijke ruimtelijke verbanden die de gemeente gevormd hebben en die er de ruimtelijke eigenheid van bepalen.

[UAPS EN BAS SMETS]

king tussen twee versies van hetzelfde project. Aan de ene kant is er de operatie stationsomgeving - met het spoor in zijn diverse juridische gedaanten als dominante speler - aan de andere kant is er de transformatie van de ruimere stationsomgeving en vooral van de wijk Krottegem aan wat nu nog de achterzijde van het station is. De ontwerpers van *uapS* - meesters in een zorgvuldige soort laconieke stedenbouw - laten zien hoe eenvoudig *masterplanning* kan zijn. In de rand van Krottegem vormt de sloop van een volledig bouwblok een radicale ingreep. Daardoor wordt ruimte voor de ontwikkeling van de stationsomgeving gecreëerd en wordt de aansluiting op het achterliggende gebied gerealiseerd. Tussen het weefsel van Krottegem en het station kunnen enkele stevig uit de kluiten gewassen gebouwen worden opgetrokken. Het station zelf wordt helemaal opengemaakt. Opnieuw Bas Smets won de wedstrijd voor de inrichting van het plein met een op de herhaling van een aantal eenvoudige, vanzelfsprekend ogende elementen gebaseerd ontwerp. Smets laat het plein onder het spoorweglichaam doorschuiven. [Beeld 6]

DEINZE

In Deinze is de *masterplanning* van de hand van dezelfde ontwerpers, uapS en Bas Smets - dit keer vormen ze een tandem. Het masterplan organiseert handig de wisselwerking tussen compact vormgegeven projecten en een ruimer kader waarin deze onderdelen als puzzel-



↑ **beeld 9** | Het project Gheelodroom (Geel) is een poging om het stadscentrum van een uitdijende gemeente te herijken.

stukken samenvallen. De stad herbront, vindt opnieuw aansluiting bij een aantal grotere landschappelijke ruimtelijke verbanden die de gemeente gevormd hebben en die er, voor de scherpe observator, de ruimtelijke eigenheid van bepalen. Het masterplan introduceert een nieuwe set van breed opgezette parkachtige ruimten (inclusief het uitgebreide Kaandelpark met het nieuwe stadhuis ontworpen door Tony Fretton) die de rand rond het centrum vorm geven en de relatie met de meer gespreide ontwikkeling rond het centrum versterken. Dat levert een intelligent, op de historische structuur geënt mozaïek op.

Het plan maakt het mogelijk om op de lokale schaal recht te doen aan de specifieke realiteit van elke operatie en het aantal partners per projectonderdeel beperkt te houden. Maar het plan past ook in een groter geheel en bevat een langetermijnvisie. [Beeld 7 & 8]

GEEL

Ook in Geel heeft de suburbanisatie zich de afgelopen decennia sterk doorgezet. En zoals in de meeste provinciesteden vervult de historische kern van Geel nog altijd een belangrijke centrumfunctie. Maar ruimtelijk gesproken heeft de snelle groei de structuur van de gemeente veeleer aangetast dan versterkt. De gemeente groeide weliswaar van binnen naar buiten, maar is als gevolg van die ontwikkeling steeds meer van buiten naar binnen gaan functioneren. En dat veroorzaakt de nodige verkeersdruk. De parkeergelegenheid voor handel en diensten in het historische centrum bevindt zich aan het eind van de invalswegen waarmee kern en buitenwijken met elkaar worden verbonden.

Hier pakt het project *Gheelodroom* de draad weer op: het is een poging om het stadscentrum van een uitdijende gemeente te herijken. Het resultaat is een interessante oefening inzake herverdelen, verdichten, herschikken van de bereikbaarheid en verbreding van het centrum - waarvan het oude centrum dan een onderdeel wordt. Het masterplan voor Geel situeert de individuele ingrepen binnen een dubbel geweven structuur: aan de ene kant is er de oude hoofdstructuur die infrastructureel wordt herijkt en aangevuld, aan de andere kant is er het totaal versnipperd en onvolledig netwerk van achter



↑ **beeld 10** | In Rupelmonde is het de marktvraag zelf die het voor de ontwikkelaars interessant maakt om de lat hoog te leggen.

liggende paden dat stap voor stap wordt hersteld. Ook hier is de *masterplanning* vooral een oefening in patroonherkenning - ruimtelijk maar ook binnen de bestaande ontwikkelingsdynamiek – teneinde bij de bestaande

ontwikkelingslogica te kunnen aansluiten en tegelijk een structurele omslag te kunnen realiseren, waardoor bestaande elementen op een andere manier in een nieuwe context kunnen functioneren. [Beeld 9]

TEMSE EN RUPELMONDE

Waartoe dergelijke eenvoudige stedenbouw kan leiden, is nu al in Temse en Rupelmonde te zien. De stopzetting van de industriële activiteit op de scheepswerven van Boel en CNR (“*Chantier Naval de Rupelmonde*”) confronteerde Temse en Rupelmonde met een voor deze gemeenten ongeziene zware ruimtelijke opgave. In beide gevallen ontbrak een heldere visie waarmee de ontwikkeling van een nieuw stadsdeel (Temse) of een stevige dorpsuitbreiding (Rupelmonde) in goede banen kon worden geleid.

Onder druk van de nieuwe eigenaars werden in ijlt tempo *masterplannen* en nieuwe bestemmingsplannen voor de sites opgesteld. Vanwege de tijdsdruk, de unieke locatie en de beperkte capaciteit van de twee gemeenten om een uitgebreide projectregie te voeren, werd gekozen voor het opstellen van een robuust en eenvoudig kader, waarin alleen de hoofdlijnen en de essentiële kwaliteitseisen werden vastgelegd. Merkwaardig is dat van bij de aanvang de ambitie van de ontwikkelaar voor het kleinere project (106 woningen) in Rupelmonde hoger lag dan die in Temse.

In Rupelmonde leek iedereen zich bewust van de specifieke locatie in het buitengebied. Er werd een kwaliteitsvolle ontwikkeling nagestreefd - dat leidde overigens tot boeiende discussies over de rol van Rupelmonde als kern in het buitengebied binnen het provinciaal en gemeentelijk structuurplan, discussies die onder meer werden gevoerd door vertegenwoordigers van onroerend erfgoed (VIOE

en R&E) en van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z). Het door WIT opgestelde masterplan en de uitvoering van de eerste fase geven blijk van grote samenhang en van respect voor het unieke karakter van de tussen de polder en de monding van de Rupel gelegen site. [Beeld 10]

De schaal van de reconversie van het oostelijk deel van de Boelwerf (bijna duizend woningen), de naar Vlaamse normen grote financiële risico's en de nauwe band tussen eigenaar en gemeente dwongen de ontwerper tot pragmatische keuzes. De vijf Bijzondere Plannen van Aanleg (BPA) voor de voormalige Boelwerf zijn geen gedetailleerde *masterplannen*, maar bepalen vooral de grote

structuren en wijzen de *hapklare brokken* aan. Maar de meerwaarde van de uitzonderlijke locatie zorgt er bij de effectieve ontwikkeling voor dat zelfs sterk marktvolgende projectontwikkelaars zichzelf

willen overtreffen. Het is dus de marktvraag zelf die het voor de ontwikkelaars interessant maakt om de lat hoog te leggen. Het tussentijdse resultaat kan de vergelijking met de betere Nederlandse Vinex-wijken gemakkelijk doorstaan.

In de projecten in Temse en Rupelmonde is de rol van de eigenaar/ontwikkelaar doorslaggevend. Alleen de opstelling van een nieuw bestemmingsplan bood de gemeenten de kans om over een ruimer kader en over de impact van de projecten op de dorpskernen te onderhandelen. Elke vertraging of supplementaire eis dreigde de verwezenlijking van beide kwaliteitsvolle projecten immers op de helling zetten. In nauw overleg met alle betrokken partijen stelden de gemeenten een robuust plan op. Als dat plan in de uitvoeringsfase komt, beperkt de gemeentelijke rol zich hoofdzakelijk tot de begeleiding van de verschillende vergunningsaanvragen en tot de procedures voor de aanleg van het openbaar domein. De marge om in die fase nog sturend op te treden is bijgevolg erg beperkt. [Beeld 11 en 12]

↑ **beeld 11** | De schaal van de reconversie van het oostelijk deel van de Boelwerf (bijna duizend woningen), de financiële risico's en de nauwe band tussen eigenaar en gemeente dwongen de ontwerper tot pragmatische keuzes.

KENNIS(SEN)NETWERKEN

In Vlaanderen staat de wieg van het stadsontwerp in de kleinere provinciesteden: al in de jaren 1990 werd in steden als Kortrijk en Leuven en later ook in Sint-Niklaas en Mechelen intelligent en uiteindelijk succesvol pionierswerk geleverd. “Groot zijn” bleek voor het in de benadering ingebakken maatwerk en de flexibele projectaanpak aanvankelijk een nadeel: gezien hun zowel inhoudelijk als bestuurlijk complexere context kostte het de grotere steden meer tijd om doortastend te gaan optreden. De afgelopen tien jaar hebben steden als Gent en Antwerpen hun achterstand ruimschoots ingelopen en het schaalverschil zelfs in een voordeel weten om te zetten. De grotere capaciteit die deze gemeenten binnen de eigen diensten - en ook binnen autonome gemeentelijke ontwikkelings- en stadsplanningsbedrijven - opbouwden, loont en vertaalt zich in nieuwe projecten. Dankzij deze meer georganiseerde aanpak verliezen stadsprojecten langzaam maar zeker hun provisoir karakter.

Klein zijn heeft nog altijd voordelen, maar het gebrek aan capaciteit is wel degelijk een structureel nadeel. Lang niet elke gemeente kan een omvangrijke projectcel opbouwen of een permanent ontwikkelingsbedrijf bemannen. En dus kan niet elke gemeente zorg dragen voor het voorbereidend werk of - na realisatie - de projecten blijven omkaderen. Anders dan de grotere gemeenten kunnen kleinere gemeenten hun leertraject niet opslaan en verankeren.

Er bestaat een alternatief voor dit gebrek aan eigen capaciteit: goede externe omkadering en stevige netwerken. Ook hier is al een hele weg afgelegd. De Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) organiseert al voor de vijfde keer een Masterclass Stadsver-

nieuwingsprojecten voor projectleiders – in samenwerking met het team Stedenbeleid, het kabinet van minister Freya Van Den Bossche (Stedenbeleid), de Vlaams Bouwmeester en het Kenniscentrum Publiekprivate Samenwerking. Het stadsvernieuwingsbeleid ondersteunt - aanvankelijk ad hoc, maar intussen structureel - de conceptsubsidie, waarop gemeenten in de fase van de projectformulering een beroep kunnen doen met het oog op externe ondersteuning. Maar er is nog werk aan de winkel.

De verankering van het lerend vermogen van stedenbouw is niet alleen een bestuurlijk vraagstuk. Het is ook een kwestie van degelijke post-reflectie, van het zichtbaar maken en het delen van geduldig opgebouwd inzicht. Daarbij gaat het niet over het blind promoten van goede praktijkvoorbeelden, maar over het ontwikkelen van netwerken waarin lokale kennis en ervaring aan elkaar gekoppeld kunnen worden. Het succes van het doorsnee-stadsproject wordt vandaag te veel bepaald door de aanwezigheid van een verlicht stadssecretaris, een schepen met ervaring in de Vlaamse administratie of een burgemeester die in de nationale politiek actief is of was. In zo'n model hangt te veel af van de lokaal aanwezige kennis. Om dat te overstijgen, moet een context worden gecreëerd waarin extern ingehuurd kennis naar waarde wordt geschat. Er moet sprake zijn van lokale verankering van elders verworven inzicht. Verlichte ontwerpers moeten bewust op zoek gaan naar die specifieke lokale condities en mogelijkheden, en met de door hen aangereikte kennis de lat hoog leggen, zonder de kleinere gemeenten op te zadelen met een al te zware regierol of met onderhoudsverplichtingen waaraan ze niet kunnen voldoen.

↑ **beeld 12**

De renaissance VAN DE infrastructuur



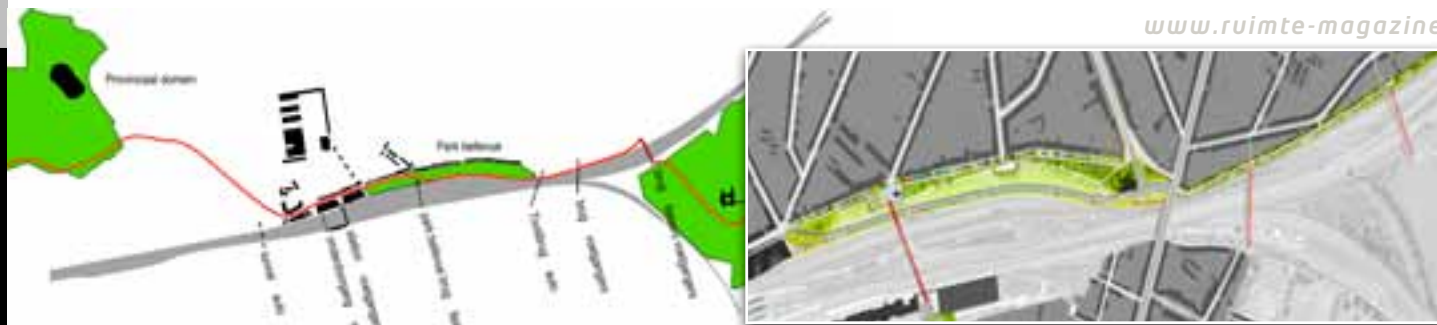
David Peleman

ONDERZOEKSASSISTENT VAKGROEP ARCHITECTUUR
EN STEDENBOUW UNIVERSITEIT GENT

Maarten Van Acker

DOCTORAATSONDERZOEKER ASRO KU LEUVEN

Overal in Vlaanderen worden verkeersinfrastructuurprojecten tot breder gedragen stadsprojecten getransformeerd. Dat is een goede zaak. Maar komt deze strategie altijd en overal de Vlaamse stedelijkheid ten goede?



In Leuven werd "Het Park Belle-Vue – een steile talud en op een plattegrond niet veel meer dan een verloren snipper van het spoorwegemplacement - door H+N+S en Artgineering tot een bovenlokale (functionele en recreatieve) fietsroute getransformeerd.



De bewoners van de aangrenzende percelen van Park Belle-Vue - die in het verleden onrechtmatig een deel van deze spoorweggronden als tuin inpalmden - zien hun perceel straks met een groene rand omzoomd.

Sinds een aantal jaren is het infrastructuurproject binnen de discipline van de stedenbouw aan een opleving bezig. Internationaal werd de (hernieuwde) interesse voor infrastructuur door een verschuiving van de focus van stedenbouw naar landschapurbanisme ("landscape urbanism") aangewakkerd. Daardoor werd het blikveld verruimd en worden stedenbouwkundige projecten niet langer uitsluitend op hun technische of architecturale kwaliteit beoordeeld. Van ontwerpers wordt ook verwacht dat ze een mening hebben over landschap, geografie, ecologie, maatschappij...

In Vlaanderen werd de renaissance van het infrastructuurproject al in 2006 door de toenmalige Vlaams Bouwmeester Marcel Smets aangekondigd in het eerste en voorlopig enige Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Smets stond toen net aan het begin van zijn ambtstermijn¹. Sindsdien heeft dit - voor Vlaanderen - relatief nieuwe streven naar kwalitatief hoogstaande infrastructuur tot een opmerkelijke toename van het aantal ontwerpgevallen voor infrastructuur geleid.

In dit artikel komen zes markante projecten van Vlaamse en buitenlandse bureaus aan bod. Afgezien van hun specifieke kwaliteiten en verdiensten, maken deze projecten het mogelijk om de ontwerp-opgave voor infrastructuur vanuit verschillende invalshoeken te bekijken. De geselecteerde ontwerpers nemen een weloverwogen en uitgesproken standpunt in ten aanzien van het verstedelijkte Vlaamse landschap. Zo verheffen ze het infrastructuurontwerp tot een landschappelijk of een stadsontwerp. Die ambitie vormt de rode draad door de zes projecten en onderscheidt ze ook van de klassieke wegenbouwprojecten van de voorgaande decennia.

Anders dan in het traditionele ingenieursproject het geval is, houden deze hedendaagse ontwerpers - met uiteenlopende middelen - uitdrukkelijk rekening met de stedelijke context van de (wegen) infrastructuur. Waar vroeger het infrastructuurontwerp niet veel meer was dan een rationele schikking van diverse weggebruikers binnen één typesnede, wordt die typesnede vandaag uiteengegafeld en worden de verschillende onderdelen ervan opnieuw ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de ruimtelijke context gepositioneerd. Op die manier worden traject en omgeving onderdelen van de ontwerp-opgave.

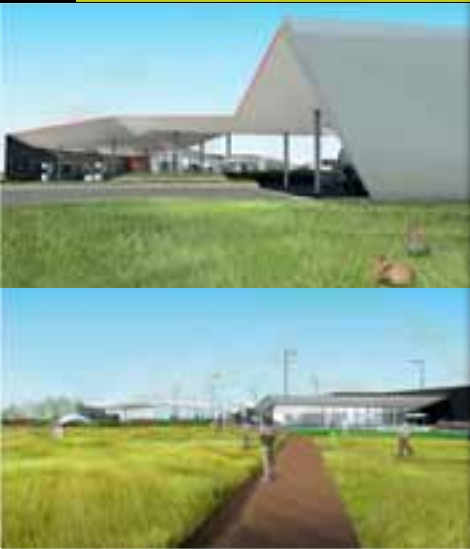
De ontwerpers van de geselecteerde projecten beschouwen het infrastructuurtraject niet langer als alleen maar een landschappelijke barrière of een verkeerskundige geleider. Naast de klassieke technische parameters (bochtstraal, verkeersveiligheid, hellingpercentages...) geeft de vector van het tracé mee vorm aan de ambitie om infrastructuur ook een positieve structurerende rol in het landschap te laten spelen.

Door gebruik te maken van complementaire programma's of door verschillende denkbeelden op die ruimte te projecteren - infrastructuur als decor, publieke ruimte, landschap, park... - wordt het infrastructuurproject verbreed.

In dit artikel worden de zes geselecteerde projecten aan de hand van drie thema's toegelicht: "op nieuw terrein", "verknoping van belangen" en "andere instrumenten". Die thema's illustreren de meerwaarde van de projecten, maar geven ook aan hoezeer ze verschillen van de infrastructuurprojecten zoals die gedurende zowat de hele twintigste eeuw tot stand zijn gekomen².

¹ Peleman, D., Boucké, B., Ney, B., Smets, M., Van Celst, E. "Infrastructuur in Vlaanderen: een pleidooi voor debat, competitie en kwaliteit" in: Borret, K. (ed.), Jaarboek stedenbouw en ruimtelijke planning, 2002-2005, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning, Brussel, 2006, blz. 79-84.

² De selectie van de zes projecten is gemaakt door de redactieraad van het tweede Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, dat vanwege geldgebrek niet wordt gepubliceerd.



↑ Studiebureau Nero maakt van het tankstation langs de snelweg in Wetteren een plek waar naar eigen zeggen identiteit, verkeersafwikkeling en veiligheid vooropstaan.



Op nieuw terrein

LEUVEN | De afgelopen decennia heeft het stadsontwerp opgang gemaakt in Vlaanderen. Dat stadsproject heeft onder meer stationsomgevingen, markten, pleinen, parken en binnengebieden van bouwblokken als symbolen van de stad van de 21^e eeuw (opnieuw) op de kaart gezet. De hernieuwde aandacht voor het infrastructuurproject biedt de mogelijkheid om aan deze lijst van traditionele stadsvernieuwingsoperaties - letterlijk - nieuwe delen van het stedelijk territorium toe te voegen. Het aansnijden van het thema infrastructuur als ontwerpvragestuk brengt terreinen in beeld die sinds jaar en dag - al dan niet terecht - als achtergesteld en verloederd werden beschouwd. Het gaat om tussen (wegen-)infrastructuur en bebouwde percelen geprangde restzones, of om zones die tot dan buiten de werkings-sfeer van de klassieke stedelijke ontwerpogave vielen.

Het “Park Belle-Vue +” in Leuven illustreert deze verkenning van

WETTEREN | De wedstrijd voor de herinrichting van twee dienstzones langs de autosnelweg E40 in Wetteren getuigt van dezelfde ambitie om nieuwe landschappen te creëren. Het tankstation langs de snelweg - met al zijn bijbehorende randfaciliteiten zoals parkeerplaatsen en winkels toch een mythische plek inzake stedelijkheid - behoort (althans in België) traditioneel niet tot de selecte groep van ontwerpogaven voor een stadsproject.

In het winnende ontwerp maakt Nero van het tankstation langs de snelweg een plek waar naar eigen zeggen identiteit, verkeersafwikkeling en veiligheid vooropstaan. De geluidswerende berm - met in het verlengde daarvan de gebouwen van het tankstation - is de drager van het ontwerp. Binnen de cirkelvormige beweging van de

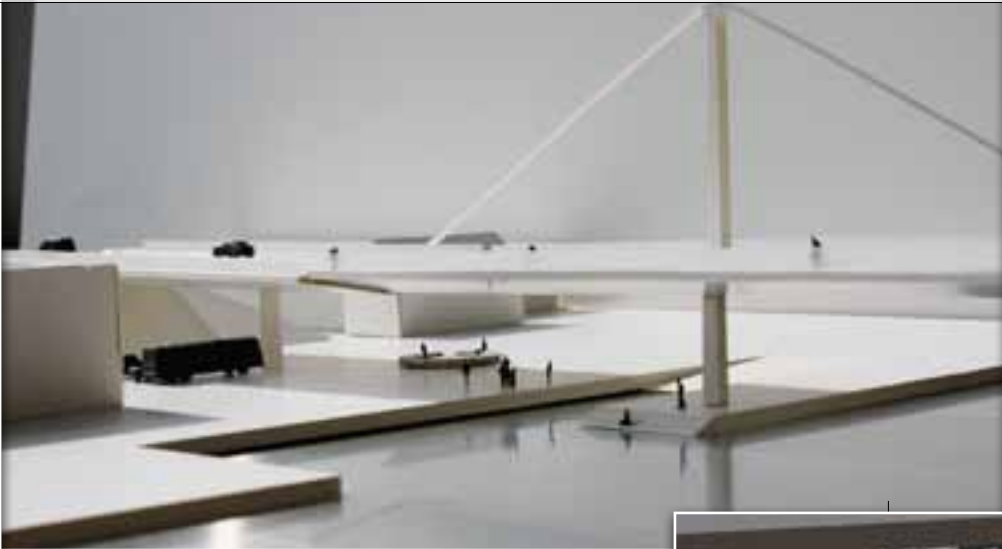
Op de E40 in Wetteren functioneert de door de cirkelvormige berm gevormde enclave als een (geluids-)buffer tussen de snelweg en de parkeerplaats voor vrachtwagens. Gewone automobilisten - die doorgaans een kortere rusttijd inlassen - kunnen dicht bij de snelweg parkeren.

› Moet elk infrastructuurproject in een stadsproject uitmonden? ‹

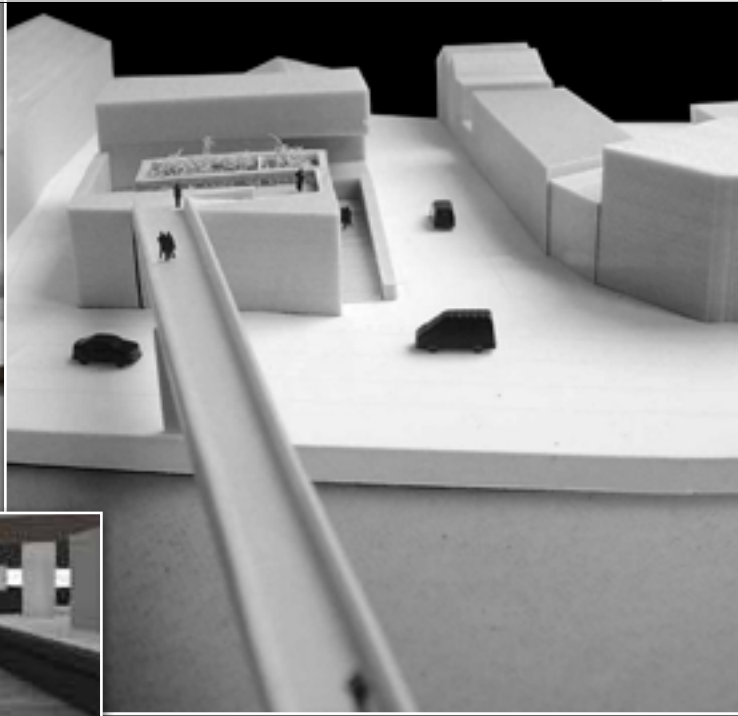
nieuw terrein. Deze steile talud - op een plattegrond niet veel meer dan een verloren snipper van het spoorwegemplacement - werd door *H+N+S* en *Artgineering* tot een bovenlokale (functionele en recreatieve) fietsroute getransformeerd. Dankzij een intelligent ontworpen snede beschikt de zachte weggebruiker hier weldra over een verkeersveilige passage in een groen decor: het traject vormt immers een deel van een ruimer parkontwerp. Sterker nog, het infrastructuurontwerp brengt ook *extra muros* extra groen in een dicht verstedelijkt stuk Leuven. De bewoners van de aangrenzende percelen - die in het verleden onrechtmatig een deel van deze spoorweggronden als tuin inpalmden - zien hun perceel straks met een groene rand omzoomd. De bewoners doen hun voordeel met de verbeterde geluidswering terwijl het fiets- en wandelpad hun perceel verder ontsluit.

berm “ontstaat een nieuw landschap met een eigen sfeer”, dat rust wil bieden aan automobilisten en met name aan vrachtwagenchauffeurs.

De door de cirkelvormige berm gevormde enclave functioneert als een (geluids-)buffer tussen de snelweg en de parkeerplaats voor vrachtwagens. Gewone automobilisten - die doorgaans een kortere rusttijd inlassen - kunnen dicht bij de snelweg parkeren. De drie zones - de rustgevende enclave, de parkeerplaats voor vrachtwagens en die voor personenauto's - vormen drie sublandschappen die zich nadrukkelijk van elkaar onderscheiden door inrichting, sfeer en materiaalgebruik. Ook de omgeving wordt - als een vierde landschap - bij de vormgeving van dit traditioneel geïsoleerde knooppunt betrokken.



↑ Door de bruggenhoofden minutieus als kleinschalige contactzones te ontwerpen, injecteren de ontwerpers van Technum stedelijkheid in een Kempense dorpskern, een bedrijventerrein of een fragment lintbebouwing.



↑ In het Masterplan Bruggen Albertkanaal van uapS wordt het structurerend vermogen van de bruggen aan de ene kant met een set van architecturale middelen nagestreefd: trappen, hellingen, taluds en keermuren moeten de bruggen optimaal in het stedelijk weefsel inpassen. Aan de andere kant wordt met een aantal types van bruggen gewerkt.

ALBERTKANAAL | Behalve door hun architecturale aandacht - bij infrastructuurprojecten doorgaans een nieuw fenomeen - onderscheiden diverse projecten zich ook door inbedding in een bredere context middels het verstrengelen van uiteenlopende ambities en belangen. Het infrastructuurproject komt niet langer alleen de weggebruiker ten goede. Er is ook expliciete aandacht voor andere facetten of voor de mogelijke meerwaarde voor de omgeving. Op die manier krijgt het infrastructuurproject de allure van een stedelijk project dat oog heeft voor een ruimer publiek dan de selecte groep van weggebruikers.

Precies deze opgave - het bouwen van infrastructuur die ook kwaliteitsvol publiek domein is - vormt de kern van het *Masterplan Bruggen Albertkanaal*. Dat project van *uapS* (Anne Mie Depuydt en Erik Van Daele) reikt een rits randvoorwaarden aan voor de integratie van (nieuwe) bruggen over het Albertkanaal op het grondgebied van de stad Antwerpen. Daarbij wordt gestreefd naar coherentie tussen de verschillende bruggen. Die coherentie berust niet op vormelijke aspecten of richtlijnen, maar komt tot stand door het “ruimtelijk structurerend vermogen” van elke brug op zich te benadrukken. Dat structurerend karakter wordt aan de ene kant met een set van architecturale middelen nagestreefd: trappen, hellingen, taluds en keermuren moeten de bruggen optimaal in het stedelijk weefsel inpassen. Aan de andere kant wordt met een aantal types van bruggen gewerkt.

Deze types zijn de weergave van de verschillende vormen van ruimtegebruik van een brug. Er is de publieke ruimte (Theunisbrug), de verblijfsruimte (IJzerlaanbrug), de verblijfsruimte met landschapelijk karakter, grootstedelijke of buurtgerichte publieke ruimte, de verkeersmachine (Deurnealbrug). Het ontwerp en de inpassing van

Dit concept kan ook buiten de klassieke grootstedelijke gebieden worden toegepast. In zijn verkennende studie geeft studiebureau *Technum* aan hoe ook de tientallen andere bruggen over het Albertkanaal voorwerp van een stedelijke ontwerpogave kunnen zijn. De bruggen worden gezien als de verknoping van het regionaal - en potentieel ook toeristisch - netwerk aan de ene kant en het lokaal publiek domein van het aangrenzende dorp of de aangrenzende stad aan de andere kant. Ze zijn dus een onderdeel van de publieke ruimte. Door de bruggenhoofden minutieus als kleinschalige contactzones te ontwerpen, injecteren de ontwerpers stedelijkheid in een Kempense dorpskern, een bedrijventerrein of een fragment lintbebouwing. Bij die vernieuwende aanpak is er ook plaats voor kleinschalige voorzieningen: parkeerplaatsen die door recreanten, bewoners en werknemers kunnen worden gebruikt; een ecologische corridor; zitplaatsen voor vissers aan het kanaal; verharde zones met een fietspomp en picknicktafel...

Door de aanloophellingen van de bruggen te beschouwen als stedelijke elementen die rekening houden met hun omgeving, is de brug niet langer het ingenieurswerk dat uit het niets - en zonder rekening te houden met de gevolgen van bouw ervan voor de omgeving - op een bepaalde site wordt gedropt. De stedelijke kenmerken van elke site worden bij de afweging betrokken en de ruimtelijke samenhang tussen brug en omgeving wordt verbeterd.

de aanloophellingen zijn de sleutel voor de typering van de bruggen en voor hun plaats in een bredere ruimtelijke context.



In het ontwerp van OMGEVING wordt een strategie voor de toekomstige ontwikkelingen langs de N80 in Sint-Truiden ontwikkeld. Door het gelaagd stapelen van een reeks ogenschijnlijk alledaagse instrumenten voor de inrichting van de publieke ruimte ontstaat een kwaliteitsvol ruimtelijk kader.

Andere instrumenten

SINT-TRUIDEN | Doordat gezocht wordt naar nieuwe terreinen voor de realisatie, is het infrastructuurproject een verrijking voor de stad. Maar ook door de keuze van de middelen kunnen infrastructuurprojecten het verschil maken. Het bedenken en realiseren van een coherent ruimtelijk stedelijk kader overstijgt het niveau van bouwvolumes of bouwblokken. Er kunnen en moeten ook andere registers worden opengetrokken.

Het door OMGEVING opgestelde ontwerp voor de autoweg N80 in Sint-Truiden is daarvan een fraai voorbeeld. De bestaande weg vormt een ruimtelijke en functionele barrière tussen de kern en de buitenwijken van de stad. In het ontwerp wordt een strategie voor

TURNHOUT | In het project voor het Stedelijk Plateau (TV Office Kersten Geers David van Severen – Technum) wordt de kern van Turnhout op een innovatieve manier via een tunnel opnieuw met het stadspark verbonden. Zo ontstaat een soort “Central Park Turnhout”. De ringweg (R13), die stad en park scheidt, wordt niet als een groene boulevard ontworpen en evenmin in een klassieke tunnel onder de grond geduwd. Vanuit verkeerstechnische en financiële overwegingen is er gekozen voor een half verzonken tunnel, die het verkeer over de site leidt. Dit “enigmatisch stedelijk lichaam”, zoals de ontwerpers hun tunnel met bovenliggend park noemen, vormt een soort “attractie” in het parklandschap en een ruimtelijk struc-

turerend element dat stad en park verbindt. Met het ontwerp wordt een nieuwe stedelijke ervaring opgewekt: de belangrijkste verkeersader van Turnhout wordt niet weggemoffeld, maar blijft structureel aanwezig in het nieuwe landschap. Door de gedeeltelijke ondertunneling van de ringweg wordt een aantal restpercelen tot volwaardige parksites opgewaardeerd: een gedroomde locatie voor gemakkelijk bereikbare woon- en kantoorontwikkeling.

› Kan infrastructuur niet langer gewoon infrastructuur zijn? ◀

de toekomstige ontwikkelingen langs de N80 ontwikkeld. Dat moet in een coherent project uitmonden. Volgens de nota bij het project wordt de bestaande “non-ruimte een decor voor sociale activiteiten met functionele en informele verblijfsplekken”.

Door het gelaagd stapelen van een reeks ogenschijnlijk alledaagse instrumenten voor de inrichting van de publieke ruimte ontstaat een kwaliteitsvol ruimtelijk kader. Het reliëf, de kruispunten, het aantal rijstroken, de bermen, de wegranden en de verlichting vormen de - enige - onderdelen van deze minutieuze scenografie. Het resultaat is een soort groene boulevard (“parkway”) met zorgvuldig gekozen dwarsverbindingen en zichten op de stad. Rond deze centrale as worden toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen gestructureerd en geoptimaliseerd.

TURNHOUT



- ↑ Door de gedeeltelijke ondertunneling van de ringweg in Turnhout wordt een aantal restpercelen tot volwaardige parksites opgewaardeerd: een gedroomde locatie voor gemakkelijk bereikbare woon- en kantoorontwikkeling.
- ➔ In het project voor het Stedelijk Plateau (TV Office Kersten Geers David van Severen – Technum) wordt de kern van Turnhout op een innovatieve manier via een tunnel opnieuw met het stadspark verbonden.

Vast stramien

De hier besproken renaissance van de infrastructuur heeft ertoe geleid dat nieuwe terreinen worden opgezocht, verschillende belangen met elkaar worden verknoopt en dat een gedifferentieerde set van instrumenten voor de inrichting van de stad wordt ingezet. De omvang van hun ambities en de manier waarop die ambities worden gepresenteerd en verwoord, tonen aan dat de ontwerp bureaus deze infrastructuurwerken als stadsprojecten opvatten. Dat op cruciale plaatsen in Vlaanderen in oorsprong verkeerskundige projecten tot breder gedragen stadsprojecten worden getransformeerd, is zonder meer een zegen voor de stedelijke leefomgeving. Het infrastructuurproject is een sterk middel om het stadsproject in Vlaanderen te verbreden en te verdiepen.

Maar er kunnen ook kanttekeningen worden geplaatst bij de manier waarop ontwerpers en stedenbouwkundigen de laatste jaren met infrastructuurprojecten zijn omgegaan. Zoals gezegd hebben bovengenoemde projecten diepte en gelaagdheid aan het infrastructuurproject toegevoegd. Dat is zeer toe te juichen. Toch is de omslag van ingenieursproject naar architectuur- en stadsproject niet altijd zonder meer positief verlopen. Die ontwikkeling is immers slechts één manier om infrastructuurwerken te gebruiken voor het (ver) bouwen en verbeteren van de Vlaamse verstedelijkte omgeving.

De vraag rijst of de (Vlaamse) stad er bij gebaat is dat elk infrastructuurproject in een stadsproject uitmondt? Stadsprojecten komen immers steeds meer volgens een vast stramien (actoren, ideeën, soorten projecten..) tot stand. Dat stramien is waardevol, maar heeft een beperkte actieradius. Daarbij maken de karakteristieken en de logica die eigen zijn aan infrastructuur vaak geen deel uit van het



gebruikte recept. Toch beschikken die karakteristieken over potentieel om de invloedssfeer van het stadsproject te verruimen. Met andere woorden: kan infrastructuur - bij momenten en op de juiste plaats - niet langer gewoon infrastructuur zijn?

Debat

De toe te juichen tendens van landschappelijke integratie loopt onmiskenbaar synchroon met het steeds luider weerklinkend en ook alsmaar beter georganiseerd protest tegen infrastructuurprojecten. Het lijkt er soms op dat het stadsproject een onontbeerlijke dekmantel vormt om infrastructuurprojecten nog haalbaar te maken. In dat discours dreigt het infrastructuurproject in een gemeenplaats verpakt te worden. In plaats van de reële complexiteit van een stadsproject in Vlaanderen te onderzoeken of uit te diepen, wordt elke mogelijke frictie vermeden. Op die manier verworden dergelijke stadsprojecten tot een paard van Troje. Die stadsprojecten vormen een woordelijk en vormelijk mistgordijn om infrastructuurprojecten alsnog te kunnen realiseren.

Dat leidt ertoe dat in en rond onze steden ontzaglijke kunstwerken worden gebouwd - niet uit bezorgdheid voor het landschap, maar als een disproportionele voorzorgsmaatregel om het debat over de toekomst van stedelijkheid in Vlaanderen toch maar uit de weg te gaan. Kortom, over nut en noodzaak van kwaliteitsvolle infrastructuurprojecten bestaat er geen twijfel, maar er is behoefte aan een debat over de vorm waarin en de wijze waarop dergelijk projecten in de Vlaamse context kunnen en moeten worden ingepast.

Beeldkwaliteit heeft niks



Peggy Totté en Els Nulens

STEDENBOUWKUNDIGEN 'PLANNERS',
ARCHITECTENVENNOOTSCHAP VOOR
LANDSCHAP, STEDENBOUW EN ARCHITECTUUR

In Nederland kent het beeldkwaliteitplan al een lange traditie. Oorspronkelijk vormde het een toetsingskader voor de gemeentelijke welstandscommissie, maar intussen wordt het instrument ook ruimer ingezet. Tegenwoordig wordt het plan op verschillende schaalniveaus gebruikt, gaande van de concrete inrichting van gebouwen en hun omgeving, over een afgebakend projectgebied tot een hele gemeente. Soms doet een Nederlands beeldkwaliteitplan alleen uitspraken over de inrichting en het beeld van de buitenruimte, in andere gevallen bepaalt het ook de beeldkwaliteit van gebouwen.

Ook in Vlaanderen worden meer en meer beeldkwaliteitplannen opgesteld. Toch blijft het instrument vrij onbekend. Omdat ze er nog nooit van gehoord hebben, kunnen de meeste mensen er zich ook weinig bij voorstellen. Het beeldkwaliteitplan is bovendien niet bindend en raakt daardoor wat verloren tussen alle andere - juridisch wel verankerde - ruimtelijke plannen.

Veel gemeentebesturen beschouwen het beeldkwaliteitplan ten onrechte als het ultieme instrument om een oplossing te vinden voor alle in andere ruimtelijke plannen nog resterende problemen. Nogal wat beeldkwaliteitplannen ogen bovendien aantrekkelijk en zijn fraai geïllustreerd, maar ze missen beleidsrelevantie en zijn niet in de praktijk omzetbaar. In deze gevallen wordt het beeldkwaliteitplan gereduceerd tot een instrument voor visuele ruimtelijke opsmuk, zonder inhoudelijke basis.

BELEVINGSONDERZOEK

Lerend van de vele voorbeelden in Nederland en Vlaanderen kan een aantal voorwaarden voor sterke en relevante beeldkwaliteitplannen worden geformuleerd. In eerste instantie moeten alle betrokkenen beseffen dat beeldkwaliteit niets met smaak of *goesting* te maken heeft. Beeldkwaliteit gaat over drie elementen: de structuur, de identiteit en de betekenis van een plek.

De ruimtelijke structuur (van gebouwen, straten, bouwblokken, pleinen...) kan op een objectieve en waarde vrije manier worden



Aan welke voorwaarden moet een beeldkwaliteitplan voldoen om het tot een sterk en relevant beleidsinstrument te doen uitgroeien?

waargenomen. De identiteit van een plek wordt gevormd door beeldbepalende gebouwen en landschapselementen, die samen het gebied herkenbaar maken. De betekenis van de plek wordt dan weer door de - individuele en collectieve - waarneming en interpretatie van de omgeving bepaald. De betekenis is dus afhankelijk van het waardeoordeel van de betrokkenen en vormt bijgevolg de subjectieve component van beeldkwaliteit.

Voorafgaand aan het opstellen van een beeldkwaliteitplan is een grondige analyse van de plek noodzakelijk. Voor het bepalen van de identiteit en de betekenis van een plek is in de gemeenten Lommel, Landen en Bonheiden recent geëxperimenteerd met een maatschappelijk belevingsonderzoek. Dat onderzoek bestaat uit interviews met bevoorrechte getuigen en uit workshops met vertegenwoordigers van de verschillende maatschappelijke geledingen in de gemeente.

De resultaten tonen aan dat zo'n maatschappelijk belevingsonderzoek uitermate nuttig is, omdat elementen worden aangereikt die in het objectieve onderzoek van de ruimtelijke structuur niet naar voren komen. Zo is uit de gesprekken en workshops in Landen (geleid door Planners in samenwerking met o2 consult) gebleken dat inwoners de op het eerste gezicht strategische ligging op het kruis-

met goesting te maken



Originele foto en fotomontage met boom van Mark Eker van een dorpsrand in Landen. Met een minimale strategische landschappelijke ingreep kan al een belangrijke bijdrage aan de beeldkwaliteit van de omgeving worden geleverd.

sterk verschillen en is afhankelijk van het beoogde resultaat. Voor elke plek is de publieke ruimte het bindend medium en in wezen het onderwerp van het beeldkwaliteitplan, maar in veel gevallen zijn ook de gebouwen (oud en nieuw, publiek en particulier ...) bepalend en worden die dan ook in het plan opgenomen. Het beeldkwaliteitplan kan een algemeen kader vormen waaraan alle stedenbouwkundige vergunningen van een plek of gemeente worden getoetst. Voor projectgebieden kan het beeldkwaliteitplan een uitvoeringsgericht kader vormen, waarin kwaliteitseisen voor alle toekomstige acties

van een gemeentebestuur (voor de publieke ruimte) of private initiatiefnemers (voor de gebouwen) worden geformuleerd.

SUBJECTIEF

Tot slot is - meer nog dan bij andere ruimtelijke plannen - de betrokkenheid bij het opstellen van het beeldkwaliteitplan cruciaal. Beeldkwaliteit is geen louter objectief gegeven, maar heeft ook te maken met de subjectieve waarneming en interpretatie van de plek. Dat vraagt in de eerste plaats al om de betrokkenheid van de lokale overheid, die de ruimtelijke visie mee bepaalt en door de opstelling van het beeldkwaliteitplan verantwoordelijk is voor de kwaliteitszorg. Het opstellen van een beeldkwaliteitplan is een intensief proces waarin de gemeente voldoende tijd moet nemen om de verschillende betrokken partijen (bewoners, gebruikers, ontwikkelaars en architecten) hun rol te laten spelen. Overhaasting is ook hier zelden een garantie voor kwaliteit.

Daarom moet ook de nodige omzichtigheid aan de dag worden gelegd bij het gebruik van de procedure van de Open Oproep voor het aanstellen van een ontwerper voor een beeldkwaliteitplan. In zo'n wedstrijdformule kunnen de vijf geselecteerde ontwerpteams wel de ruimtelijke mogelijkheden van een plek onderzoeken en een eerste voorstel van kwaliteitseisen formuleren, maar na de wedstrijd moet er nog een intensief planningsproces volgen, dat tot grondige bijstellingen kan leiden. Die tweede fase in het proces is echt noodzakelijk om het plan maatschappelijk draagvlak te geven en de lokale overheid in staat te stellen een definitieve beleidskeuze te maken.

punt van vier provincies vooral als een nadeel ervaren. Ze vinden dat ze nergens bijhoren. De bewoners willen ook dat de historische gebouwen als onderdeel van de rijke stedelijke geschiedenis behouden blijven - en ook toegankelijker en zichtbaarder worden gemaakt. Wat de stationsomgeving betreft toonden de bewoners zich vooral bezorgd over het aantal parkeerplaatsen, maar was er weinig belangstelling voor het potentieel van deze plek voor de ontwikkeling van Landen. En in alle kleine kerkdorpen van Landen vreesden inwoners dat de authenticiteit van deze kernen verloren zou gaan. Tot slot zagen de ondervraagden het open en landelijk karakter van Landen als een belangrijke kwaliteit van de gemeente.

VISIE

Voor gemeentebesturen moet het ook duidelijk zijn dat een beeldkwaliteitplan geen op zich staand instrument is, maar een middel om ruimtelijke kwaliteit binnen een breder beleidskader vorm te geven. Het beeldkwaliteitplan is in die zin de logische volgende stap na de opstelling van een structuurplan, een masterplan of een ruimtelijk uitvoeringsplan waarin al een sterke ruimtelijke visie werd geformuleerd. Het beeldkwaliteitplan is de vertaling van de bestaande ruimtelijke visie in concrete kwaliteitseisen voor de toekomstige ontwikkeling van een plek. Dat kan gebiedsgericht gebeuren voor een afgebakend projectgebied (zoals dat het geval was voor de Antwerpse wijk het Eilandje) of voor een hele stad (het integraal plan voor het openbaar domein in Gent).

De wijze waarop de kwaliteitseisen worden geformuleerd, kan

Landschap

verkoopt goed



Doel van het RUP Groene Waarden is karakteristieke hoogstamboomgaarden, holle wegen, kleine natuurelementen en kleine boscomplexen rond Sint-Truiden in stand te houden.

De aandacht voor landschap is vandaag afhankelijk van disparate en ontoereikende initiatieven. Vlaanderen heeft behoefte aan uitwisseling tussen onderzoek, ontwerp en beleid. Is de tijd rijp voor een landschapsintendant?

Bruno Notteboom

POSTDOCTORAAL ONDERZOEKER DEPARTEMENT ARCHITECTUUR
EN RUIMTELIJKE PLANNING UNIVERSITEIT GENT

In het internationaal stedenbouwkundig discours en ook in het ontwerp is landschap meer dan ooit prominent aanwezig, zo stelden we in het *Jaarboek stedenbouw en ruimtelijke planning 2002-2005*.¹ Ook Vlaamse planners betoonden in 2006 veel belangstelling voor landschap, onder meer in de ontwerp oefeningen van de verschillende opleidingen stedenbouw en ruimtelijke planning. Vijf jaar later is die aandacht van het onderwijs en het academisch onderzoek allerm minst verslapt. Maar hoe vertaalt zich dat in de professionele praktijk? Is landschap ook in concrete stedenbouwkundige en planologische ontwerp opdrachten een punt van oprechte zorg? En hoe staat het met het landschapsbeleid?

Vijf jaar geleden luidde de constatering dat het landschapsbeleid in Vlaanderen weinig daadkrachtig was. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) was het landschap tot een - aan zonering gekoppeld - fenomeen van het buitengebied gereduceerd. Het afbakeningsproces van het stedelijk en het buitengebied bood geen antwoord op de vraag om landschappelijke kwaliteit te laten meewegen in het ruimtelijke beleid. Wel integendeel. Door de Afdeling Monumenten en Landschappen (nu het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed, VIOE) werd de klemtoon nogal eenzijdig op de cultuurhistorische waarde van het landschap gelegd – hetgeen zich vervolgens vertaalde in een defensieve houding ten aanzien van het ruimtelijk beleid. En hoewel het onderzoek naar nieuwe toetsingskaders intussen werd voortgezet, slopen toekomst- en ontwikkelingsgerichte visies op landschap ook de afgelopen jaren slechts mondjesmaat binnen in een voor de rest restrictief erfgoedbeleid.²

Binnen de sector ruimtelijke planning is er in de diverse planningsprocessen wel indirect aandacht voor landschap, maar landschapsontwikkeling is nog lang geen

beleidsprioriteit. Bovendien rijst de vraag of de nieuwe Vlaams Bouwmeester dezelfde focus op landschap zal leggen als zijn voorganger, die daar vooral bij infrastructuurwerken oog voor had.

Hoe verloopt het intussen in de praktijk? Hoe gaat stedenbouwkundig Vlaanderen om met het landschap? Ondanks het schoorvoetend gevoerde beleid nemen Vlaamse stedenbouwkundigen en planologen het woord “landschap” wel graag in de mond. Zo blijkt ook uit de inzendingen voor het hier besproken *Jaarboek stedenbouw en ruimtelijke planning 2006-2009*. In meer dan een derde van de inzendingen wordt “iets” met landschap gedaan. Daarbij wordt het begrip uiteenlopend geïnterpreteerd en voor verschillende ontwerpstrategieën gebruikt.

Grofweg kunnen er drie categorieën worden onderscheiden. Een eerste reeks inzendingen gaat over landbouw en natuur. Een tweede reeks betreft ontwerpen voor verkavelingen met bijzondere aandacht voor het landschap. Een derde categorie inzendingen zijn infrastructuurprojecten waarin uitspraken over het landschap moeten worden gedaan.

LANDBOUW EN NATUUR

In de projecten voor de herinrichting van landbouw- en natuurgebieden, gaat het veelal om het toegankelijk maken van deze gebieden voor recreatieve medegebruikers uit nabijgelegen stedelijke gebieden. Dat is onder meer het geval in het door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) opgestelde ontwerp voor het landschaps-park *Groene Velden* in Mariakerke (Gent).

De ontwerpers zien het park als een overgangsgebied tussen stad en platteland. In hun ontwerp worden verschillende lagen op elkaar geprojecteerd: de door de langwerpige perceelsstructuur bepaalde, historisch gegroeide laag; de nieuwe groen- en natuurontwikkelingslaag; de recreatieve laag, die de vorm kreeg van een duidelijk zichtbaar padenstelsel dat het gebied voor (rand)stedelingen toegankelijk maakt.

In de structuurvisie voor het Zoniënwoud – nog een ontwerp voor een groengebied aan de rand van een stad - besteedt studie bureau *OMGEVING* veel aandacht aan de ontsluiting van het bos voor recreanten. Ook in ontwerpen die niet in de eerste plaats vanuit het oogpunt van recreatie worden opgesteld, duikt de vraag naar recreatief medegebruik op. Zo wordt ook in het Sigmaplan (ter bestrijding van overstromingen in Vlaanderen) veel aandacht besteed aan nieuwe

¹ H. Leinfelder, B. Notteboom, “Landschapsbeleid in Vlaanderen: het lelijke eendje?”, in K. Borret (red.), JAARBOEK STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING 2002-2005, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning, Brussel, 2006, blz. 34-36.

² Deze toetsingskaders werden ondermeer ontwikkeld door het Labo Stedenbouw van de UGent in opdracht van het VIOE en de provincie West-Vlaanderen.



In het plan voor de Clementwijk in Sint-Niklaas werden het bestaande slotenstelsel, de groenstructuur en het reliëf van de bolakkers zoveel mogelijk in de verkaveling geïntegreerd.

gebruikers van landbouw- en natuurgebieden. Onder het motto “ruimte voor de rivier” voorziet het plan in meer dan 2.000 hectare extra overstroomingsgebied.

Met een aantal door *Soresma* opgestelde gewestelijke Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP) wil de Vlaamse overheid in de Scheldevallei gebieden afbakenen waar de landbouw geleidelijk aan moet wijken voor natuur en recreatie – in die *natuurverwevingsgebieden* is er zowel plaats voor landbouw als voor natuur en recreatie. Grenzend aan de overstroomings- en natuurgebieden worden ook *overgangslandschapen* ingericht, met recreatieve voorzieningen voor lokale bewoners en (toekomstige) bezoekers.

Twee inzendingen gaan specifiek over het behoud en de ontwikkeling van landbouwlandschappen, al hanteren ze een verschillende strategie. Doel van het RUP *Groene Waarden (OMGEVING)* is karakteristieke hoogstamboomgaarden, holle wegen, kleine natuurelementen en kleine boscomplexen rond Sint-Truiden in stand te houden. Het RUP neemt de vorm aan van een vlekkenplan waarin tientallen kleinere – weliswaar over een groter gebied verspreide - bestemmingszones worden geselecteerd. Het uitvoeringsplan wordt hier vanuit erfgoedperspectief gebruikt om karakteristieke landschapselementen te beschermen tegen economisch rendabelere activiteiten zoals grootschalige aanplant van laagstammen.



In de structuurvisie voor het Zoniënwood wordt veel aandacht besteed aan de ontsluiting van het bos voor recreanten.

Het ontwerp voor een glastuinbouwpark in de Noorderkempen, - het afstudeerwerk van architect/stedenbouwkundige Tom Reynders aan de TU Eindhoven - vertrekt vanuit de omgekeerde doelstelling. Reynders wil een nieuw en duurzaam landschap (een *Glaslandschap*) creëren dat de spanning tussen de vraag naar open ruimte en de ruimtebehoefte van glastuinbouw wegneemt. Het blijft jammer dat in Vlaanderen soortgelijk ontwerpmatig onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van landbouw en de draagkracht van het landschap nog te weinig door het beleid wordt geïnitieerd.

“LANDSCHAPPELIJK” VERKAVELLEN

In de tweede categorie inzendingen is het landschap een onderdeel van residentiële en industriële verkavelingen. In de meeste van deze ontwerpen wordt het landschap (of een “*landschappelijke laag*”) als de drager van het ontwerp beschouwd. Maar vaak blijkt het landschappelijk karakter van zo’n verkaveling niet veel meer voor te stellen dan een kronkelend stratenpatroon of het behoud van een beek en wat groen erlangs. Gelukkig wordt in een aantal ontwerpen wel degelijk rekening gehouden met de bestaande perceelsstructuur en terreingesteldheid.

In het plan voor de Clementwijk in Sint-Niklaas (een ontwerp van *Technum* en *TV Grontmij – Fris in het Landschap*) werden het bestaande slotenstelsel, de groenstructuur en het reliëf van de bolakkers zoveel mogelijk behouden en in de verkaveling geïntegreerd. Volgens de ontwerpers zullen deze landschapselementen niet alleen



1/ In het ontwerp voor het landschapspark Groene Velden in Mariakerke (Gent) worden landbouw- en natuurgebieden voor recreatieve medegebruikers uit het nabijgelegen stedelijk gebied toegankelijk gemaakt.
2/ Een reeks van zestig meter brede groenstroken – dreven met aan weerskanten drie bomenrijen - structureert de industriële verkaveling Evolis in Kortrijk.
3/ De structuur van de woonwijken Porta Pelta in Neerpelt wordt bepaald door lijnen die tot stand komen door het samenspel tussen de oude perceelsstructuur en het dwars door het gebied snijdende Albertkanaal.

zichtbaar zijn in het centrale park, maar worden ook de woonvelden ernaar gemodelleerd.

Ook in het beeldkwaliteitsplan dat de basis vormt voor een RUP voor het stadsdeel Porta Pelta in Neerpelt (Architectenbureau Jan Maenhout), worden de woonwijken als *woonvelden* omschreven. De structuur van deze woonwijken wordt bepaald door lijnen die tot stand komen door het samenspel tussen de oude perceelsstructuur en het dwars door het gebied snijdende Albertkanaal. Zowel in Sint-Niklaas als in Neerpelt verhoogt of verlaagt de dichtheid van de woonvelden naargelang van hun ligging ten opzichte van de open ruimte. Hierdoor ontstaat een afwisseling van bebouwde en onbebouwde zones en een variatie in woontypologie. Dat leidt tot onmiskenbare kwaliteiten, die in het gemiddelde verkavelingsontwerp veelal ontbreken.

Een open ruimtestructuur op landschappelijke schaal vormt eveneens de basis van het door *Intercommunale Leiedal* ontworpen, nabij Kortrijk gelegen bedrijventerrein *Evolis*. Het ontwerp creëert een grootschalig, op maat van de aanpalende snelweg gesneden landschap. Een reeks van zestig meter brede groenstroken – dreven met aan weerskanten drie bomenrijen - structureert de industriële verkaveling. Het klinkt als een echo van de “*galettes*” van het ontwerp dat Bernardo Secchi voor Hoog-Kortrijk maakte. De groenstroken organiseren de parkeerterreinen voor de omliggende bedrijven en voor de aan de rand van het terrein gelegen zone voor grootschalige stedelijke functies.

Maar zelfs in deze meer overtuigende voorbeelden van *landschappelijke verkavelingen* rijst de vraag naar de betekenis van nieuwe open ruimten die als “*landschappelijke laag*” in het ontwerp worden ingevoerd. Anders dan bij de helder ingevulde woon- en industriekevels, ontbreekt bij de ertussen gelegen open ruimte deze

duidelijke invulling: ofwel vormen deze open ruimten een soort abstracte groene vlek ofwel zijn ze net iets te nadrukkelijk door een landschapsarchitect vormgegeven. Als een nieuwe soort van publieke ruimten in de nevelstad (“*città diffusa*”) zouden deze grootschalige open ruimten meer betekenis- en gebruikslagen moeten kunnen bevatten. Ook al omdat die ruimten een forse en blijvende investering van de opdrachtgevende overheid vergen, zou er zorgvuldiger mee moeten worden omgesprongen en zou er meer onderzoek naar moeten gebeuren.

De vragen die daarbij gesteld moeten worden, liggen enigszins voor de hand. Hoe verhoudt de traditionele open ruimte (landbouw, natuur, bos) zich tot de geïnjecteerde (rand)stedelijke activiteiten? Ligt het gebruik van de traditionele functies vast of is er sprake van een vorm van onbepaaldheid? En op welke manier kunnen traditionele functies een rol als publieke ruimte vervullen?

INFRASTRUCTUUR

In de derde categorie inzendingen gaat het over de gevolgen van infrastructuurprojecten voor het landschap. De (her)aanleg van infrastructuur wordt vaak aangegrepen om de ruimte naast en tussen deze infrastructuur te hertekenen. Zoals David Peleman en Maarten Van Acker elders in dit nummer (blz. 46 – 51) betogen, wordt het infrastructuurproject in de meeste inzendingen tot een stadsproject omgebogen. Een goed voorbeeld daarvan is het park *Belle Vue* + langs de spoorweg in Leuven. Ook het ontwerp voor de heraanleg van de Leieboorden in Kortrijk (Intercommunale Leiedal, SUM Projects, Laurent Ney & Partners, Jordi Farrando en anderen) past in dat rijtje.

Teneinde de bochten van de Leie aan de gestegen tonnage van het scheepsverkeer aan te passen, stelde *Intercommunale Leiedal*

1/Huidige toestand.



2/Situatie bij laag tij na uitvoering van het Sigmaplan.



3/Situatie bij hoog tij na uitvoering van het Sigmaplan.



4/Situatie bij springtij na uitvoering van het Sigmaplan.



Met het Sigmaplan wil de Vlaamse overheid onder meer gebieden afbakenen waar de landbouw geleidelijk aan moet wijken voor natuur en recreatie. Zo ook in de Durmevallei.

een masterplan op dat in de afgelopen decennia de rechttrekking stapsgewijs in goede banen heeft geleid. Bruggen en bruggenhoofden werden (her)aan-gelegd, aangetakt op stedelijke voetganger- en fiet-sertracés, en kregen een nieuwe stedelijke invulling, bijvoorbeeld een *skatebowl*. Door het rechttrekken van de rivier werd in de binnenstad een grootste-

delijke – of is het een landschappelijke? schaal geïntroduceerd, die door de heraan-leg van de kaaien nog wordt versterkt.

Ook buiten de stedelijke context luidt de vraag hoe infrastructuur zich tot haar omgeving verhoudt. Zo wordt het verkeersknooppunt E313-E314 in Lummen volgens ontwerper *OMGEVING* een “*landschapsicoon*”. In het door de Vlaams Bouwmeester begeleide ontwerp werd het klaverblad tot een gestroomlijnde verkeers-turbine omgevormd. Daarbij werden rijweg, bruggen, taluds en hellingen tot een grote sculptuur gekneed, die een autonome posi-tie inneemt in de Mangelvallei en maximaal recht doet aan de dynamische rijervaring van de automobilist. Ook de vormgeving van het ontwerp voor herinrichting van twee dienstenzones langs de E40 in Wet-teren (zie blz. 44 - 49) gaat hoofdzakelijk uit van de beleving van de automobilist.

Toch bevatten de voor het Jaarboek ingezonden projecten weinig ontwerpen waarin aan de infrastructuur een relatieve autonomie ten opzichte van het landschap wordt gegeven. Bij groot-schalige infrastructuurprojecten benadrukken veel ontwerpers de interne logica en vormgeving van de infrastructuur, maar ook de land-schappelijke inbedding. Zo wordt in het *Masterplan Bruggen Albert-kanal* (zie blz. 44 – 49) naar een samenspel met de iconische kracht van infrastructuur en een dialoog met de lokale context gestreefd.

Een gelijkaardig evenwicht betrachten de ontwerpers van *Tech-num - Tractebel Engineering* in hun optimalisatiestudie voor de A11. De A11 is het nog aan te leggen stuk snelweg tussen de N31 in Brugge

en de N49 in Westkapelle, dat de ontsluiting van de haven van Zee-brugge moet verbeteren. Onder het motto “een geoptimaliseerd tracé in een integraal landschap” trachten de ontwerpers middels een inter-disciplinaire benadering – en dus rekening houdend met alle actoren en de brede plannings- en beleidscontext – een gedragen visie te ont-wikkelen. Anders dan het geval was bij de Antwerpse Oosterweelver-binding, wordt het draagvlak voor de verschillende tracés vooraf en

niet achteraf getoetst. Wat de verhouding tussen infrastructuur en landschap betreft, schuiven de ontwerpers twee strategieën naar voren: assimileren en articuleren.

De gelaagdheid van het landschap tus-sen Brugge en Knokke, zo heet het in de toelichting, maakt een uniforme aanpak van de A11 onmogelijk. Daarom wordt de infrastructuur op sommige plaatsen uit-drukkelijk gearticuleerd en op andere pleken dan weer aan het bestaande landschap ondergeschikt gemaakt. De ontwerpers suggereren een aantal kansen op assimi-latie. Die mogelijkheden houden rekening met de grenslijnen tussen landschappelijke entiteiten, ondertunneling of aanplant van vegetatie die de bestaande landschapslij-nen volgt.

Maar de vraag blijft of een (stuk) snel-weg überhaupt wel door een landschap kan worden geassimileerd. Ook al ge-schiedt de zoektocht naar een optimaal tracé hier op veel intelligentere wijze dan bij de Oosterweelverbinding, toch lijkt

het er sterk op dat het verhaal over inpassing in het landschap ook hier vooral een manier is om de aanleg van een grootschalige infrastructuur “verkocht” te krijgen. En ongetwijfeld is het een grote verdienste dat een infrastructuurontwerp deel uitmaakt van een breed gedragen en bovendien landschappelijk project. Maar moet daar een assimilatieverhaal aan worden gekoppeld – zeker als dat verhaal toch niet overeind kan blijven? Is dit geen situatie waarin - in de woorden van Pelemans en Van Acker elders in dit blad – “infrastructuur gewoon infrastructuur” kan zijn?



Bij het rechttrekken van de Leie werden in Kortrijk bruggen en bruggenhoofden (her)aangelegd en aangetakt op stedelijke voetganger- en fietsstracés.

TE VEEL EN TE WEINIG

Uit de inzendingen voor het Jaarboek Stedenbouw en Ruimtelijke Planning kan worden opgemaakt dat de Vlaamse planningspraktijk tegelijk te veel en te weinig aandacht aan landschap besteedt. Te veel aandacht is er doordat stedenbouwkundigen en ruimtelijk plan-ners de begrippen *landschap* en *landschappelijk* te pas en te onpas gebruiken – dat doen ze overigens ook met dat andere container-begrip, *duurzaamheid*. Net zoals de aanleg van een groendak in de ogen van sommigen een wijk duurzaam maakt, is het behoud van een beekvallei, de aanleg van een bomenrij of een wadi voor nogal wat ontwerpers voldoende reden om van een *landschappe-lijke* verkaveling te gewagen.

Daarenboven is landschap een verkoopargument geworden. *Landschappelijk* wordt het tover-woord om ontwerpen een kwali-teitslabel mee te geven, *landschap-pelijke inbedding* het glijmiddel om grootschalige verkavelingen en infrastructuur voor het publiek aanvaardbaar te maken.

Tegelijk wordt er nog onvoldoende op fundamentele wijze op de mogelijkheden van landschap ingegaan. Zoals al in de inleiding aangestipt, gaat in onderzoek en ontwerp nog altijd weinig aandacht naar nieuwe landschappen. Het ontwerp van infrastructuurland-schappen of nieuwe soorten landbouwlandschappen staat bij ons nog in de kinderschoenen. Dat komt doordat het landschapsbeleid nog altijd door een restrictief erfgoedbeleid en niet door een ont-wikkelingsgericht ruimtelijk beleid wordt bepaald. Stedenbouw en ruimtelijke planning, erfgoed, natuur en landbouw blijven het moei-lijk hebben om elkaar in een gezamenlijk project te vinden. Terwijl het grote pluspunt van het hanteren van een concept als landschap precies zou moeten zijn dat een discipline- en sectoroverschrijdende aanpak noodzakelijk wordt.

Een voorbeeld van zo’n sectoroverschrijdend project is de door *Intercommunale Leiedal* ontwikkelde gebiedsvisie voor het kanaal

Bossuit-Kortrijk. Daartoe bestudeerde Leiedal de rol van het ka-naal - op de schaal van de plek en van de regio – en de relatie tussen kanaal en landschap.

Helaas zijn zulke projecten - waarin landschap en landschaps-ontwikkeling een integraal deel zijn van de opgave, en waarbij het landschaps-, stads- en infrastructuurproject op een evenwichtige manier worden verweven - nog altijd zeldzaam. Om daarin ver-andering te brengen, moeten be-leidsstructuren worden opgezet die projecten op het gebied van van landschapsplanning mogelijk maken – een aspect waarop Jan Nuijens elders in dit nummer na-der ingaat (blz. 30 – 33).

INTENDANT

Bij wijze van conclusie kan worden gesteld dat de beleids-aandacht voor het landschap sinds 2006 allesbehalve is vermin-derd. Maar ook nu uit die belang-stelling zich voornamelijk in disparate en ontoereikende initi-atieven. Landschap is in de prak-tijk van de stedenbouw en ruimte-

lijke planning een containerbegrip dat behoefte heeft aan definiëring, afstemming en beleidsmatige sturing. Dat bleek overigens ook al jaren geleden uit een rondetafelgesprek voor *Ruimte en Planning*.³

In het eerste jaarboek van de VRP stelde de toenmalige Neder-landse landschapsbouwmeester Dirk Sijmons dat het wellicht te vroeg was om ook in Vlaanderen zo’n functie in het leven te roepen, aangezien het beleidsapparaat daar nog niet klaar voor was.⁴ Maar is intussen de tijd niet rijp voor de aanstelling van een sterke land-schapsintendant, iemand die de brug kan slaan tussen onderzoek, ontwerp en beleid?

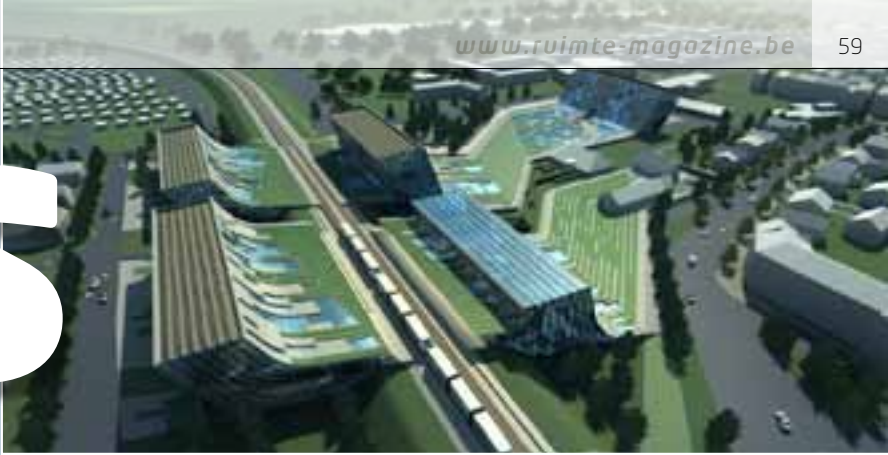
³ D. Peleman, B. Notteboom, ‘Onderzoek, ontwerp en beleid rond landschap in Vlaanderen. Rondetafelgesprek’, *RUIMTE EN PLANNING*, 4, 2006, p. 97-105.

⁴ B. Notteboom, H. Leinfelder, “Riding the tiger: het werk van de eerste rijksadviseur voor het landschap in Nederland”, in K. Borret (red.), *JAARBOEK STEDENBOUW EN RUIMTELIJKE PLANNING 2002-2005*, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Plan-ning, Brussel, 2006, blz. 37-39.

GROTE PROJECTEN VOOR kleine stations



Veel kleinere steden en gemeenten investeren in een masterplan voor hun stationsomgeving. Maar als openbaar vervoer een duurzame bijdrage wil leveren aan het ruimtelijk beleid, dan moeten de vervoerssystemen in het licht van de verdunde stedelijkheid worden heroverwogen.



ontwerp nu helemaal anders dan in de periode van het negentiende-eeuwse stationsproject, toen er werd gerekend op spontane ontwikkelingen langs de straten en pleinen die het station met de dorpskern verbonden. Bovendien zijn de randvoorwaarden op het vlak van infrastructuur en mobiliteit drastisch gewijzigd.

Aangezien het openbaar vervoer vandaag - zeker buiten de stedelijke gebieden - een ongelijke strijd met de auto moet aangaan, is de aanwezigheid van een station op zich niet voldoende om tot een geslaagd hedendaags stedenbouwkundig project te komen. In tegenstelling tot het impliciet in het negentiende-eeuwse infrastructuurontwerp vervatte ruimtelijk project, worden het station en de stationsomgeving vandaag opgevat als een inclusief stedenbouwkundig project waarin zowel functies als actoren in een coherente ruimtelijke visie worden samengebracht. De ruimtelijke insteek - en niet langer het infrastructuurbeleid op zich - moet de oplossing van een sociaal-economisch vraagstuk aanreiken.

In Knokke-Heist werd ervoor gekozen om de stedelijke omgeving vriendelijker te maken, onder meer door het ingenieuze spel tussen de landschappelijke aanpak van het plein en de architecturale uitwerking van de aanpalende publieke gevels.
[ZAHRA HADID.]

De opgave voor kleine stationsomgevingen kan in volgende vragen worden samengevat:

- Hoe kan in het verstedelijkte weefsel een nieuw zwaartepunt worden gecreëerd?
- Hoe kunnen stations opnieuw hun functie als publieke ruimte vervullen?
- Hoe kan het samenkomen van verschillende mobiliteitsstromen een aanknopingspunt vormen voor toevoeging van nieuwe programma's?

VERBLIJFSRUIMTE

Het opnieuw creëren en vervolgens versterken van de stedelijkheid die stationsomgevingen in het stoomtijdperk uitstraalden, is vandaag het centrale thema van de meeste stedenbouwkundige ontwerpen voor stationsomgevingen in kleinere steden en gemeenten. Ontwerpers proberen een kader te schetsen waarbinnen het mogelijk is om de vaak troosteloze en dikwijls ook eenzijdig benutte stationsomgevingen te transformeren tot katalysatoren en integratoren van uiteenlopende functies en processen.

In tegenstelling tot de stads- of dorpskernen die ten prooi vallen aan de allesoverheersende consumptiologica, is het station nog altijd het knooppunt bij uitstek waar maatschappelijke complexiteit ruimtelijk kan worden uitgekristalliseerd. Als drager van mo-

De Belgische stedenbouw heeft weinig meesterwerken voortgebracht. Door het ontbreken van grote centrumsteden en metropolen, besteedde het beleid vooral aandacht aan het van oudsher dichte netwerk van dorpen en kleine steden. In dat Belgisch ruimtelijk beleid van de negentiende eeuw en de eerste helft van de twintigste eeuw werd aan het openbaar vervoer (spoorwegen en buurtspoorwegen) een centrale rol toegekend. Maar ten gevolge van de democratisering van het autobezit (en autogebruik) verloor het openbaar vervoersnet na de Tweede Wereldoorlog zijn monopoliepositie. Vooral kleine stations boetten daarbij aan belang in. Intussen is het tij aan het keren en zijn de stationsomgevingen in de kleinere steden aan een opleving begonnen. Een aantal steden nam het voortouw in deze renaissance.

In de centrumsteden Leuven, Antwerpen, Sint-Niklaas en Gent staan ambitieuze projecten voor de stationsomgevingen in de steigers of zijn ze al gerealiseerd. Maar ook secundaire steden zoals Harelbeke en Wetteren hebben het publiek domein van het station en de stationsomgeving grondig aangepakt. Nieuw is dat de laatste jaren ook kleinere steden en gemeenten de ambitie koesteren om van

**Greet De Block
Matthias Blondia**
ONDERZOEKERS ASRO KU LEUVEN

hun station de kern van een strategisch stadsvernieuwingsproject te maken. Het gaat daarbij niet langer om het verfraaien van de publieke ruimte rond het station - die decennialang als een achterkant van het stadsweefsel functioneerde - maar om het genereren van nieuwe functies en publieke ruimtes die de centrale positie van de mobiliteitsknoop in de *nevelstad* (her)bevestigen. Kortom, grote projecten voor kleine stations.

KERKTOREN

De verdunde en alomtegenwoordige stedelijkheid die Vlaanderen zo kenmerkt, is onder meer het gevolg van het inmiddels verdwenen fijnmazig netwerk van spoorwegen en buurtspoorwegen, waarmee het beleid destijds het behoud en de groei van het historisch stedelijk netwerk wilde garanderen. In de loop van de negentiende eeuw werden kleine gemeenten en dorpjes langs grote spoorlijnen consequent met “de moderne snelheid” met elkaar verbonden.

De binnen de netwerklogica meer perifeer gelegen gehuchten kregen een halte op een buurtspoorweglijn, die op zijn beurt leidde naar het dichtstbijzijnde spoorwegstation. Zo konden arbeiders dagelijks vanuit hun dorp naar de fabriek of de mijn pendelen en werd de plattelandsvlucht naar onhygiënische arbeiderswijken in

de steden tegengegaan.

De her en der in het Vlaamse landschap verspreide kleinere stations brachten in hun directe omgeving een heel eigen dynamiek op gang – een totaal andere dynamiek dan in de grotere spoorwegknooppunten. Terwijl in de stad grootschalige stedenbouwkundige projecten met geplande wijken en monumentale stations werden uitgevoerd, transformeerden de lokale stations de hele dorpsstructuur. Rond die stations (en hun stationspleinen en –straten) kwamen “spontane” clusters van woningen, cafés, bedrijven en handelszaken tot stand.

Om overlast en barrièrewerking te voorkomen en de continuïteit van het spoorverkeer te garanderen, werden veel van die kleine stations op een zekere afstand van het dorpscentrum gebouwd. Als gevolg van de spontane ontwikkeling van hun omgeving, gingen ze na verloop van tijd een tweede centrum vormen. Veel meer dan in de grotere steden wedijverde het kleine station (en zijn omgeving) met de kerktoren.

ONGELIJKE STRIJD

De hernieuwde belangstelling voor kleine stationsomgevingen gaat gepaard met nieuwe ontwikkelingsstrategieën en ontwerpthema's. Uiteraard is de inzet van het stedenbouwkundig en architecturaal



In het Masterplan voor het station en de stationsomgeving van Asse worden de spoorweg, de steenweg, (de start van) de ringweg en de bussen op een podium geplaatst zodat de reiziger of passant als acteur of toeschouwer aan het spektakel kan deelnemen.

[EURO IMMO STAR]

biliteitsstromen, maar ook (om het met de woorden van de vorige Vlaams Bouwmeester Marcel Smets te zeggen) als “de laatste grote publieke investering” heeft infrastructuur het potentieel in zich om de ontmoeting van individualiteit en collectiviteit mogelijk te maken – zowel in het stedenbouwkundig plan als in het planningsproces. In tal van in de steigers staande projecten voor kleine stationsomgevingen wordt dan ook getracht de capaciteit van het stedelijk oppervlak te vergroten door op een andere manier naar de mobiliteitsknoop te kijken: de stationsomgevingen evolueren van een doorgangs- naar een verblijfsruimte. In veel ontwerpen wordt aandacht besteed aan een betere ruimtelijke inrichting die verschillende vormen van mobiliteit mogelijk moet maken. Dat streven wordt gekoppeld aan het vernieuwen van de publieke ruimte, het creëren van bijkomende functies en het integreren van de stationsomgeving in de ruimere context van het dorp of zelfs de regio. In de ontwerpen voor de stationsomgevingen van Asse, Roeselare en Ronse wordt de stedelijke doelstelling vertaald in een overkoepelend concept, waarin de parallel wordt getrokken met een goed uitgerust podium dat engagement en participatie uitlokt.

ASSE EN OOSTENDE

In het door Euro Immo Star opgestelde masterplan voor Asse worden de diverse stromen en infrastructuren - die doorgaans als chaotisch en storend worden ervaren - door middel van een intelligent ontworpen plein met pleinvanden gekanaliseerd. De spoorweg, de steenweg, (de start van) de ringweg en de bussen worden op een podium geplaatst zodat de reiziger of passant als acteur of toeschouwer aan het spektakel kan deelnemen. Stilstandzones - het park, de ruimte met straatmeubilair en de trappenpartijen - worden afgewisseld met bewegingsbundels. De associatie met de negentiende-eeuwse Parijse boulevard is niet veraf. Verhoogde mobiliteit, toegankelijkheid en bereikbaarheid worden met een (ver)nieuw(d)e beleving van de stedelijke ruimte en de introductie van nieuwe functies gecombineerd. Op de braakliggende terreinen rond het station komen nieuwe kantoor- en woongebouwen, die het plein/podium van een heterogene boord voorzien. In Oostende wordt een soortgelijke stedelijke ervaring nagestreefd. Het stationsplein is er het knooppunt van verschillende mobiliteitsstromen. Ook hier krijgt het plein een wand, in de vorm van een langwerpig gebouw waarin behalve het station ook een par-

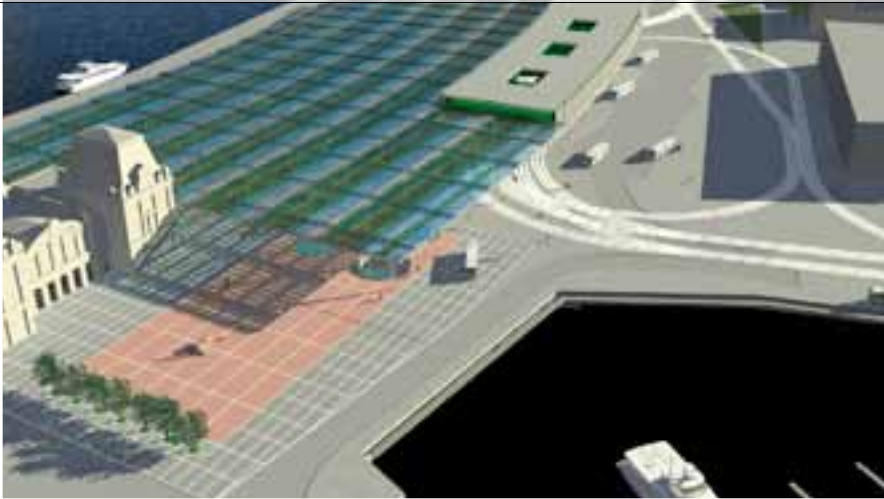
keergarage en kantoren worden ondergebracht. De vraag blijft of het deel van de gevel dat voor parkeren wordt gereserveerd en de drukke verkeersstromen op het hele plein wel de beoogde gemoedelijke sfeer kunnen opwekken. De organisatie van het parkeren vormt overigens in heel wat ontwerpen zowel de inzet als de moeilijkste opgave van het stedenbouwkundig concept. Veel ontwerpers willen met alternatieve parkeervormen de kolonisatie van de publieke ruimte door de auto tegengaan, maar vaak is het concept rooskleuriger dan de werkelijkheid. Of het weidse parkeerpark in Aarschot en het parkeergebouw als pleinvand in Oostende het beoogde effect zullen sorteren, zal dan ook in grote mate van de landschappelijke of architecturale uitwerking afhangen.

ROESELARE EN RONSE

Anders dan in Asse en Oostende wordt in Roeselare en Ronse het podium niet geconcipieerd als een overzichtelijk veld dat complexiteit in zich opneemt. In beide West-Vlaamse steden geeft de montage van verschillende landschappen vorm aan de stedelijke ruimte en ervaring. In het stedenbouwkundig onderzoek voor de stationsomgeving van Roeselare (dat uapS ter verfijning van het masterplan van Euro Immostar en Bas Smets uitvoerde), wordt de veel meer grootschalige stationsomgeving als een opeenvolging van landschappelijke “sequences” opgevat. De troosteloze ruimte wordt omgevormd tot een verrassend stedelijk veld, dat naast verblijf en doorgang nog diverse andere stedelijke functies kan vervullen. In Ronse maakt Euro Immo Star van de niet langer gebruikte spoorlijn naar Leuze een nieuwe groene as die de relatie tussen de stadskern en de omliggende Vlaamse Ardennen nog versterkt. Vanuit het monumentale station vertrekt een landschapspark dat gestaag - ook door een opeenvolging van ruimtelijke kamers - de overgang van grijs (het stationsplein en de dorpskern) naar groen (de Vlaamse Ardennen) maakt. Deze heterogene ruimte verbindt de stad met het regionale fiets - en wandelnetwerk en vormt ook de ruggengraat van de stadsvernieuwing in Ronse.

KORTRIJK EN KNOKE

Waar in Asse, Roeselare en Ronse het podium horizontaal wordt opgesteld, wordt in Kortrijk het schouwspel voor een deel naar binnen getrokken. Het stedelijk programma wordt er in de compacte,



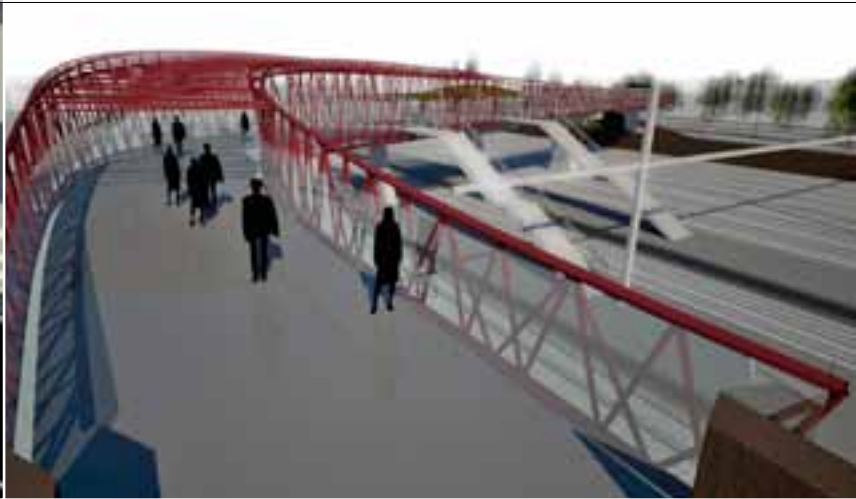
Het stationsplein van Oostende is het knooppunt van verschillende mobiliteitsstromen. Het plein krijgt een wand, in de vorm van een langwerpig gebouw waarin ook een parkeergarage en kantoren worden ondergebracht.

[EURO IMMO STAR]

verticale landmark van de BibLLLiotheek (naar een ontwerp van Urbain Architecten Collectief) gestapeld: zes leefwerelden worden door een verticale - ontmoeting en confrontatie uitlokkende - stadshal verbonden. Ook in Knokke-Heist werd ervoor gekozen om de stedelijke omgeving vriendelijker te maken. Dat gebeurt door langs het spoor grootschalige gebouwen te ontwerpen die onderdak verschaffen aan een brede waaier van functies, en door het ingenieuze spel tussen de landschappelijke aanpak van het plein en de architecturale uitwerking van de aanpalende publieke gevels. Publieke ruimte en (semi-)publiek gebouw vloeien naadloos in elkaar over. Hoewel deze architectuur ongetwijfeld kwaliteitsvol is en rekening houdt met de ruimere stedenbouwkundige visie op de stationsomgeving, kan toch de vraag worden gesteld of de architecturale ambitie van sterke lokale besturen zoals Kortrijk en Knokke-Heist de schaal van de omgeving niet overstijgt. De voorbeelden in Ronse, Asse en Roeselare tonen immers aan dat stedelijkheid ook door kleinschaligheid kan worden gegenereerd - en dus zonder gebruik te maken van objecten die veel meer in grote steden thuishoren.

AARSCHOT

Ook in Aarschot en Oostende werd de schaal van de stad gerespecteerd: beide projecten maken deel uit van een ruimere stadsvernieuwing. In Oostende voorziet het masterplan in een wandelboulevard tussen het Maria-Hendrikapark en de zee. Langs dit traject zijn nieuwe woon- en kantoorfuncties gepland. De stationsomgeving vormt de verbindende schakel in het weefsel. Ook in het masterplan van OMGEVING voor de stationsomgeving in Aarschot worden nieuwe verbindingen tussen station en stadscentrum gerealiseerd. Bovendien wordt getracht de dichotomie tussen voor- en achterkant van het station op te heffen. De stedenbouwkundige ambitie van verbinden komt overduidelijk tot uiting in de beeldbepalende voetgangersbrug. Het knappe ontwerp van West 8 gaat dwars over de sporenbundel, brengt het historische centrum en de nieuwe stadsontwikkeling dicht bij elkaar en vormt een schakel in het regionaal fietsnetwerk. Zowel in Oostende als in Aarschot wordt het stationsproject op



De stedenbouwkundige ambitie van verbinden komt in Aarschot overduidelijk tot uiting in de beeldbepalende voetgangersbrug.

[WEST 8]



In het masterplan voor de stationsomgeving in Aarschot worden nieuwe verbindingen tussen station en stadscentrum gerealiseerd. Bovendien wordt getracht de dichotomie tussen voor- en achterkant van het station op te heffen.

[OMGEVING]

de ruimere omgeving betrokken - gaande van directe relaties met het omliggende weefsel tot de integratie van regionale structuren voor bijvoorbeeld traag verkeer. Deze inclusieve masterplannen hebben zowel oog voor het ontwerp van het station en de stationsbuurt als voor de relatie van het strategische project met zijn ruimere omgeving. DRONGEN Ook het ontwerp voor de stationsomgeving van Ronse slaagt daar in. In Ronse wordt bovendien bijzondere aandacht aan het ontwikkelingspotentieel van het kleine station besteed. In de bedding van de niet langer gebruikte spoorlijn wordt een groene figuur geïntroduceerd – met deze ingreep wordt het contactvlak tussen het bebouwde weefsel en de open ruimte vergroot. Dat activeren van het contactvlak gebeurt door een intelligente reconversie van het bestaande patrimonium. Door deze rand op maat van het individuele pand te ontwikkelen, ontstaan nieuwe functies die de stad een extra ruggengraat geven. Maar er wordt ook op een contextuele manier rekening gehouden met de schaal van dit kleine station. Er bestaan dus fraaie voorbeelden van hoe een stationsomgeving

Vanuit het monumentale station van Ronse vertrekt een landschapspark dat gestaag de overgang van grijs (het stationsplein en de dorpskern) naar groen (de Vlaamse Ardennen) maakt.

[EURO IMMO STAR]



In Kortrijk wordt het stedelijk programma in de compacte, verticale landmark van de BibLLLlotheek gestapeld: zes leefwerelden worden door een verticale stadshal verbonden.

[URBAIN]

een verzamelpunt van functies kan worden in plaats van een obstructie in het weefsel, zonder haar rol als infrastructuurruimte te misken. In schrill contrast daarmee staan diverse andere projecten die nog altijd vanuit een zuivere ingenieurslogica worden ontworpen. Deze projecten bieden degelijke technische antwoorden op infrastructuurvraagstukken, maar laten na de ruimtelijke mogelijkheden van de stationsomgevingen te onderzoeken en te benutten.

Zo heeft de verbreding van de spoorlijn tussen Gent en Brugge lang niet in elke langs het tracé gelegen gemeente tot een volwaardig stedenbouwkundig project geleid. In Drogen blijft het project alvast beperkt tot de infrastructuurbundel en extra parkeer gelegenheid. Hier ontbreekt de integrale en integrerende kwaliteit die met een stadsontwerp wordt beoogd.

“MIDWEST”

In het *Witboek Stedenbeleid* wordt gewezen op de cruciale rol die grote stationsprojecten bij het ontwikkelen van de discipline *stadsontwerp* hebben gespeeld. Stadsontwerp wordt in het Witboek beschouwd als een instrument om de mogelijkheden van een stedelijke site te onderzoeken en om een kwaliteitsvolle consensus te bereiken zodat de kansen op realisatie toenemen. Vandaag zien we dezelfde mechanismen bij de kleine stationsomgevingen aan het werk: goede ontwerpers slagen erin de ambities van de verschillende betrokken actoren te bundelen en in een ontwerp te verzoenen. Of ze slagen er op zijn minst in om in de loop van het ontwerpproces de belangenconflicten inzichtelijk en concreet te maken.

Maar het voorbeeld van Drogen toont aan dat het niet vanzelfsprekend is om infrastructuurprojecten te gebruiken voor het realiseren van lokale stedenbouwkundige ambities. Binnen zo’n project is een belangrijke rol weggelegd voor het lokale bestuur, maar kleinere gemeentes beschikken niet altijd over de nodige ervaring of visie om die rol naar behoren te kunnen vervullen. Maar de slaagkansen van een klein stationsproject worden niet alleen door het lokaal bestuur bepaald. Ook qua intensiteit van de mobiliteitsstromen en qua ontwikkelingspotentieel moet er voldoende kritische massa aanwezig zijn.

Om aan die kritische massa te komen is het aangewezen om stationsomgevingsprojecten op een regionale schaal te tillen. Zo werden de projecten voor Roeselare, Ingelmunster en Izegem gebundeld on-

der de naam “*Stations Midwest*”. Doel was de complementariteit van de verschillende stationsomgevingen binnen het regionaalstedelijk gebied Roeselare te benutten en tot een betere onderlinge afstemming van het openbaar vervoer te komen. Een vergelijkbare strategie wordt toegepast in de gemeenten van de Scheldevallei tussen Gent en Antwerpen. De in het *Scheldelandschapspark* ontwikkelde globale gebiedsvisie vormt een kader waarbinnen op termijn een aantal stationsprojecten kan worden uitgewerkt.

De in het *Scheldelandschapspark* en bij de *Stations Midwest* gehanteerde schaal doet twijfels rijzen over de definitie van kleinschaligheid. En ook bij in de buurt van grotere steden gelegen stations - zoals in Wetteren en Asse - is het begrip *klein* niet zo eenduidig. Deze stations trekken een groter aantal pendelaars aan dan de omvang van de gemeente laat vermoeden. En dus rijst de vraag of een klein station een station is in een kleine gemeente, of een station met weinig reizigers. Hoe met deze vraag binnen een specifiek project wordt omgegaan, heeft een grote impact op de inschatting van het ontwikkelingspotentieel van een stationsomgeving. Maar het bevestigt vooral de noodzaak om mobiliteit en ruimtelijke ordening geïntegreerd te benaderen.

› We staan elk jaar langer in de file ◀

LOKALE SCHAAL

Terwijl lokale besturen grote projecten voor hun kleine stationsomgevingen uitwerken, wordt in de overkoepelende Vlaamse visie (zowel inzake mobiliteit als inzake ruimtelijke ordening) het belang van het kleine station nog altijd met zijn fysieke schaal gelijk gesteld. Op welke manier het ruimtelijk beleid in Vlaanderen vandaag wenst in te spelen op het structurerend vermogen van openbaar vervoer buiten de (groot) stedelijke context, blijkt uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV):

“De selectie van het hoofdspoorwegennet is limitatief. (...) Alle overige spoorinfrastructuur voor respectievelijk goederen- en personenvervoer behoort tot het regionale spoorwegennet voor goederen- en personenvervoer. Zij wordt niet beschouwd als een structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen, wat niet wegneemt dat de afzonderlijke lijninfrastructuren van dit net, regionaal of lokaal een sterke ruimtelijke structuurbepalende invloed kunnen uitoefenen.” Einde citaat.

Uiteraard bepalen de grote lijnen van het spoorwegennet de

macrostructuur. En de knopen van die lijnen worden gevormd door de belangrijkste stations, die zich in de grotere steden bevinden. Maar het is jammer dat het structurerende effect van alle andere lijnen het lokale of regionale niveau niet mag overstijgen. Het dichte spoorwegennet kan – met zijn steeds terugkerende patronen – immers net erg structuurbepalend zijn.

De verstrekkende impact van de buurtspoorwegen op de suburbanisatie en de verstedelijking van het platteland waren niet het gevolg van een van bovenaf opgelegde macrostructuur, maar de resultante van alle op lokaal niveau genomen maatregelen. De schaal waarop in het RSV het openbaar vervoer als structurerend wordt beschouwd, is dus niet die van de tussen de steden gelegen gebieden. Maar dat zijn wel de gebieden die intussen structureel zijn verstedelijkt...

Ook het openbaar vervoer behandelt de lokale schaal stiefmoederlijk. Het openbaar vervoer wordt lokaal niet als een structurend element gebruikt. Dat kan goeddeels worden verklaard door de transportrevolutie van de tweede helft van de twintigste eeuw, toen de auto een dominante positie ging innemen. Het stedelijk openbaar vervoer (bussen en trams) en de treinverbindingen tussen de steden konden zich handhaven, maar de ontsluiting van het tussengebied werd tot een verhaal van automobilititeit verengd.

“LIGHTRAIL”

Met streekbussen en stoptreinen werd nog wel geprobeerd om de klassieke modi een rol in het tussengebied te laten spelen, maar deze vervoersmodi zijn onvoldoende aan het regionale schaalniveau aangepast. Beide vervoerssystemen staan dan ook onder druk. Doordat het busnetwerk in het verspreid stedelijk weefsel de basis-mobiliteit moet garanderen, boet het nog eens sterk aan efficiëntie in. En het treinnet van zijn kant stuit op de grenzen van zijn capaciteit: het slaagt er steeds moeilijker in het interstedelijk verkeer en het stoptreinverkeer harmonieus op elkaar af te stemmen.

Dan bieden nieuwe vervoersconcepten (*lightrail*, *lighttrain* en snelbussen op eigen bedding) meer mogelijkheden, zo is in het buitenland gebleken. Stilaan worden deze concepten ook in Vlaanderen toegepast. De Vlaamse vervoermaatschappij *De Lijn* werkt met het *Spartacusproject* in Limburg en het *Neptunusproject* in de kustregio aan twee concrete *lightrail*-projecten en in de toekomstplannen is er sprake van nog meer *lightrail* en *lighttrain*. Helaas staat daar-



bij vooral het mobiliteitsvraagstuk centraal en niet de ruimtelijke component, die vroeger zo typerend was voor het Belgische beleid inzake openbaar vervoer.

Als het de bedoeling is dat openbaar vervoer op een duurzame manier bijdraagt aan het ruimtelijk beleid, dan moeten – zoals in het Spartacusproject – de vervoerssystemen grondig en in het licht van de verdunde stedelijkheid worden heroverwogen. Nog belangrijker is dat ook het ruimtelijk beleid in deze gebieden wordt afgestemd op de mogelijkheden en kansen die het openbaar vervoer biedt. Infrastructuurprojecten kunnen bijzonder daadkrachtige instrumenten zijn om ruimtelijk beleid concreet vorm te geven.

VERSPREIDE BEWONING

Gelukkig groeit ook het maatschappelijk bewustzijn hieromtrent: tal van kleinere steden en gemeenten investeren in een masterplan voor hun stationsomgeving en geven het spoor daarmee opnieuw een centralere positie. Ook de vaak vanuit politieke en maatschappelijke hoek gestelde vragen om eerder geëlimineerde stopplaatsen opnieuw in gebruik te nemen, zijn symptomatisch voor dat verbredend draagvlak – een tendens die zich nog zal doorzetten naarmate onze wegen verder dichtslibben. Het recente verleden leert ons overigens dat nieuwe wegen verspreide bewoning in de hand werken en de bereikbaarheid dus zeker niet altijd vergroten.

Ondanks de hoge dichtheid van het Belgische wegennet staan we elk jaar langer in de file. Daardoor is er vernieuwde aandacht voor het openbaar vervoer – en dat openbaar vervoer is net als het wegennet een katalysator voor ruimtelijke ontwikkeling. Een andere belangrijke factor is het vertoog over duurzaamheid dat sinds een aantal jaar het maatschappelijk debat kleurt. Dat alles heeft het openbaar vervoer en dus ook de (kleine) stationsomgeving opnieuw op de agenda geplaatst.



Napoleon waande zich in een Afrikaanse stad

Peter Renard

“Antwerpen, biografie van een stad” gaat uit van twaalf actuele thema’s. Vervolgens worden leerrijke parallellen met het verleden getrokken.

› *Op straat worden kinderen vuil en leren ze slechte manieren* ◀

Inge Bertels, Bert De Munck en Herman Van Goethem (red.)

Antwerpen, biografie van een stad

Meulenhoff/Manteau | Antwerpen | 2010 | 390 blz | € 29,95.

“De val van de Antwerpse stede onder de *sloef* van de paus, hebben we nooit helemaal vergeten, ’t zit nog in Boontje en in Claus. We kregen vuur en veel tortuur en spotgelach van de Jezuïet, die zag de vrucht van zijn ambitie in de onbeschrijflijke inquisitie.” De woorden van het lied “1585” van Wannes Van de Velde borrelen spontaan op bij het lezen van “Antwerpen, biografie van een stad”.

Na de onderdrukking van de protestantse opstand zouden Jezuïeten en andere katholieke kloosterorden de stad twee eeuwen domineren. Dat deed zich ook in de stedenbouw en de architectuur (Carolus Boromeuskerk, Augustinuskerk...) gevoelen. De meer dan dertig religieuze orden gaven de stad in de zeventiende en achttiende eeuw een grondige facelift. Eind zeventiende eeuw telde Antwerpen tachtig religieuze en parareligieuze instellingen, die grote delen van de na de val van de stad vrijgekomen terreinen hadden ingenomen. In zowat alle straten van de stad wemelde het trouwens van Mariabeelden. “Tot luister van God”. Als kers op de taart lieten de Jezuïeten het beeld van Brabo uit de voorgevel van het stadhuis door een beeltenis van Onze-Lieve-Vrouw vervangen. Het was het symbolisch einde van jaren calvinistisch bewind.

GRONDSPECULATIE

In 1585 was Antwerpen één van de grootste steden en het belangrijkste handelscentrum van Europa. De bevolkingsgroei had in de tweede helft van de vijftiende en vooral in de “gouden” zestiende eeuw plaatsgevonden. In 1400 telde Antwerpen 20.000 inwoners, nog geen eeuw later 47.000 en in 1568 – twee jaar na het begin van de Beeldenstorm en de opstand tegen Spanje – meer dan 100.000.

Die groei ging gepaard met drukke stedenbouwkundige bedrijvigheid, zo staat het in het eerste hoofdstuk waarin de geschiedenis van het stadslandschap even boeiend als

gebald wordt geschetst. Omdat de grond in de stad schaars werd, veranderde het kader van de voorts amper aan beperkingen onderworpen bouwactiviteit. “Grondspeculatie, en niet meer het bodemreliëf of de waterhuishouding, was in dat proces de belangrijkste ordenende factor.” Dat alle in de vijftiende en zestiende eeuw aangelegde straten rechtlijnig waren, had dan ook niets met doordacht beleid, maar alles met winstmaximalisatie te maken.

Naast de religieuze orden mochten ook speculanten zoals Gilbert Van Schoonbeke hun gang gaan. Van Schoonbeke realiseerde een derde van alle nieuwe straten in de zestiende-eeuwse stad, ontwikkelde de Stadswaag, legde de Vrijdagmarkt aan (al in 1549 bestemd voor de verkoop van tweedehands meubilair) en had ambitieuze plannen voor een *Nieuwstad* op 25 hectare moerasgrond ten noorden van de stad. Daar, in de omgeving van de Brouwersvliet, moest een complex van zestien brouwerijen en een centraal waterhuis of Brouwershuis oprijzen. Bij zijn dood in 1556 was dat Brouwershuis evenwel niet af en ook de wegen van de Nieuwstad waren niet aangelegd.

SCHELDE TOLVRIJ

Datzelfde jaar brak de Beeldenstorm uit en in 1585 moest Antwerpen de duimen leggen voor Alva en het Spanje van Filips II. Vrijwel onmiddellijk ontvluchtte meer dan de helft van de bevolking de stad, vaak in noordelijke richting. Amsterdam en andere Nederlandse steden konden aan hun gouden eeuw beginnen. In 1589 telde Antwerpen nog amper 40.000 inwoners. De Schelde zou meer dan twee eeuwen afgesloten blijven. De stad die kort voordien nog uit haar voegen barstte - ook vanwege de begrenzing door de middeleeuwse wallen - had plotseling ruimte te over.

De culturele bloei van Antwerpen duurde nog tot het midden van de zeventiende eeuw, dankzij het talent van wereldberoemde schilders als Rubens, Van Dyck, Jordaens en Teniers en van drukkers als Moretus. Vanaf dan sliep Antwerpen de slaap van een provinciestad. Een Engelsman die in 1788 een bezoek aan Antwerpen had gebracht, schreef: “De stad is groot maar verlaten. Het gras groeit letterlijk in de straten, die alleen voor godsdienstige gelegenheden vol volk lopen. Er zijn

enkele prachtige gebouwen, maar behalve één straat schijnen ze alle vervallen te zijn. Zo troffen ook de nieuwe Franse heersers eind achttiende eeuw Antwerpen aan.

Toen Napoleon Antwerpen voor het eerst bezocht, waande hij zich in een Afrikaanse stad. De Franse keizer zou die ruïne en vooral de haven weer tot leven wekken – tegelijk viel onder zijn bewind het cultureel patrimonium van de stad ten prooi aan roof en vernieling. Napoleon wilde van de haven een militair bolwerk maken – sinds 1795 was de Schelde, met onderbrekingen, weer vrij. Antwerpen was in de visie van Napoleon “het pistool gericht op het hart van Engeland”. Op de terreinen van de Nieuwstad van Van Schoonbeke liet de Franse bezetter onder meer het Willem-en Bonapartedok graven.

Rond 1840 – België was intussen ontstaan – ontwikkelde de stad zich snel van een middelgroot regionaal textielcentrum tot een wereldhaven. In 1875, kort na het tolvrij maken van de Schelde, was Antwerpen alweer de vierde haven van de wereld. Met de groei van die haven en later de komst van (havegebonden) industrie ging in de twintigste eeuw een enorme havenexpansie gepaard. Maar dat ruimtelijk verhaal is wellicht beter bekend.

LUC TUYMANS

“Antwerpen, biografie van een stad” is een geslaagde poging van het departement Geschiedenis van de Universiteit Antwerpen om vanuit historisch oogpunt naar stedenbouw te kijken. Op enkele storende details na – foute data of verkeerd gespelde namen – zijn professor Herman Van Goethem en zijn team er met brio in geslaagd om de kloof tussen geschiedenis en stedenbouw te overbruggen. Dat op zich is al niet vanzelfsprekend.

De biografie van Antwerpen is niet het zoveelste historisch werk waarin het verhaal van de stad chronologisch en thematisch wordt gebracht. Het werk gaat uit van twaalf actuele thema’s. Vervolgens worden leerrijke parallellen met het verleden getrokken. Over ruimtelijke segregatie die van alle tijden is, bijvoorbeeld. Of over de getroebleerde relatie van schilder Luc Tuymans met Rubens.

Uiteraard mag in zo’n concept de Antwerpse politieke cultuur van almaar klagen niet ontbreken – de Antwerpenaars hadden in de loop van de eeuwen ook wel gegronde redenen om niet al te vrolijk te worden van hun lokaal en nog meer hun boven-lokaal bestuur. Dat België van Antwerpen het militaire bolwerk

van het land maakte, legde in de negentiende eeuw de basis voor de populaire Meetingpartij. En dat het Vlaams Belang vóór zwarte zondag (1991) in Antwerpen zijn echte doorbraak kende, is evenmin toeval.

SEGREGATIE

Eén van de stellingen van het boek is dat de armoede in Antwerpen niet verdwijnt in tijden van economische groei. “De mismatch die we vaststelden tussen vraag en aanbod op de expansief groeiende zestiende-eeuwse Antwerpse arbeidsmarkt, of in de vroeg negentiende eeuw, doet zich ook vandaag opnieuw voor.” Zo werkten de heropening van de Schelde en de daarmee gepaard gaande maritieme expansie van de eerste helft van de negentiende eeuw juist de verpaupering van brede lagen van de bevolking in de hand. De textielindustrie kwijnde weg en daar werden vooral vrouwen het slachtoffer van. Bovendien was het statuut van havenarbeider precair. In 1850 leefde dan ook veertig procent van de Antwerpse bevolking in armoede.

Nooit eerder was de ruimtelijke segregatie tussen rijk en arm zo groot als in die negentiende eeuw. De burgerlijke elite reserveerde een aanzienlijk deel van de stad exclusief voor zichzelf. De snel groeiende arbeidersbevolking leefde in mensonwaardige omstandigheden in overbevolkte en onhygiënische wijken. In die tijd werd publiek groen aangelegd om de burgerij vooral niet met de sociale ellende in sommige stadsdelen te confronteren – parken en ander groenbuffers moesten een dam opwerpen tegen de expanderende krottenwijken.

“Op de grens tussen deze werelden balanceerden de midden-groepen. Ze aspireerden opname in de burgerlijke elites, maar vreesden opgeslokt te worden door de lagere sociale groepen.” Dat ligt volgens de auteurs aan de basis van “de preoccupatie van de middengroepen met hun respectabiliteit, naar burgerlijke zin welteverstaan.” De middengroepen deden er alles aan om de aansluiting met de elites niet te missen. Om zich van het “gemene” gedrag van de lagere sociale groepen te onderscheiden, legden ze zich “met een krampachtige hypercorrectie” toe op het netheidsideaal. De straat was niet langer de speelplaats voor deftige kinderen. Ze worden er vuil en ze leren er slechte manieren en lelijke woorden...





Nederland heeft krimpangst

Guy Vloebergh
RUIMTELIJK PLANNER OMGEVING /
DOCENT ARTESIS HOGESCHOOL

In Vlaanderen worden we niet met een structurele bevolkingskrimp geconfronteerd. Maar wat niet is, kan nog komen, zeker in een aantal grensgebieden.

Gert-Jan Hospers.
Krimp!
Uitgeverij SUN architectuur | Amsterdam | 2010 | 92 blz |
€ 19,50 | Het boek past in de reeks SUN Statements,
waarin gerenommeerde auteurs een uitgesproken
opvatting naar voren brengen.

Auteur Gert-Jan Hospers slaagt er in om het thema “krimp” op een heldere wijze te analyseren en in een Europese context van vergrijzing en ontgroening te plaatsen. Momenteel speelt krimp zich af in drie Nederlandse grensgebieden: Zeeland, het noordoosten van Groningen en het zuiden van Limburg. Dat twee van die perifere regio’s aan Vlaanderen grenzen, maakt dit boek ook uitermate relevant voor Vlaamse ruimtelijk planners en beleidsmensen. De verwachting is dat er nog meer krimpregio’s zullen

Waardevol is de theoretische verkenning van migratie- en verhuispatronen. Die patronen moeten de basis vormen voor een goed onderbouwd krimpbeleid. Tot en met hoofdstuk 3 loopt het boek als een trein. Dan gaat de locomotief evenwel aan het sputteren. In hoofdstukken 4 en 5 (“Hoe omgaan met krimp?”) beschrijft de auteur een aantal bekende concepten zoals warme citymarketing, herstructurering, renovatie in plaats van sloop, inzetten op de “silver economy”. . . . Dat de meeste bestuurlijke vraagstukken zich op het regionale schaalniveau afspelen, is een correcte constatering. Terecht wijst Gert-Jan Hospers ook op het risico van kerktoerenpolitiek, waarbij de groei van de ene gemeente de krimp van de andere veroorzaakt. Ook dat klinkt Vlaamse planners ongetwijfeld bekend in de oren. Het boek eindigt met een viertal stellingen over krimp en een warm pleidooi om de sociale aspecten van het fenomeen sterker op de voorgrond te plaatsen. Als eerste kennismaking met krimp is dit boek zeker een aanrader. Ingewijden zullen echter met een wat onvoldaan gevoel blijven zitten.

› De ene krimp is de andere niet ‹

volgen. En bijgevolg heeft Nederland krimpangst en staat het thema ook op de politieke agenda in Den Haag. Maar de ene krimp is de andere niet. Bovendien is krimp een verschijnsel van alle tijden. Toch zijn de in het boek aangehaalde cijfers indrukwekkend (vijftien procent minder inwoners in sommige gemeenten) en de maatregelen naar Vlaamse normen draconisch (1 of 2 woningen afbreken voordat een nieuw huis mag worden gebouwd. . .). Even interessant is het verhaal achter de cijfers en de wijze waarop de auteur verschillende beleidsattitudes ten aanzien van deze problematiek beschrijft. Het boek moet onze generatie stedenbouwers en architecten tot nadenken aanzetten - onze generatie heeft tenslotte altijd vanuit het groeiperspectief kunnen ontwerpen en is dat als vanzelfsprekend gaan beschouwen. Dat er grenzen aan de groei zijn, heeft de Club van Rome ons al in de jaren 1970 duidelijk gemaakt. Groei en krimp hangen echter samen. Sterker nog: ze versterken elkaar.

VENETIË VAN HET NOORDEN?



Het Vlaanderen van morgen bedenken we vandaag. In wat voor omgeving wil je leven? Hoe wil jij dat Vlaanderen ruimtelijk evolueert? Doe van 7 april tot 28 mei de test op www.ruimtevoormorgen.be en inspireer het beleid! Wie weet win je een ballonvlucht voor twee.

BELEIDSPLAN
RUIMTE

Samen denken over de Vlaamse Ruimte

Elk gebruik is

Door zorgvuldig medegebruik kunnen de leeggelopen Vlaamse parochiekerken uitgroeien tot gemeenschapsruimten waarin ook plaats is voor andere godsdiensten en overtuigingen en waarin lokale organisaties hun activiteiten kunnen ontplooiën.

tijdelijk

Joris Scheers

RUIMTELIJK PLANNER EN SOCIOLOOG
GASTPROFESSOR DEPARTEMENT ASRO (KU LEUVEN)

De parochiekerk bekleedde de voorbije eeuwen een centrale en strategische plaats in de Vlaamse samenleving. Ook ruimtelijk. Het sociaal-cultureel en ruimtelijk weefsel van de meeste dorpen en wijken is rond de parochiekerk gegroeid. Maar als gevolg van de secularisering zijn de ruim tweeduizend parochiekerken in Vlaanderen de voorbije decennia leeggelopen. Alleen op hoogdagen en op scharniermomenten in het leven (huwelijk, uitvaart...) brengen nog veel mensen een bezoek aan de parochiekerk. Dat duidt erop dat mensen nog altijd behoefte hebben aan ontmoetingsruimten waar ze hun gemeenschapsgevoel kunnen uiten - van welke aard en in welke vorm dan ook. Met de herbestemming van parochiekerken kan op die behoefte worden ingespeeld.

Hoe kunnen de gemeenschapsgebouwen die parochiekerken zijn, opnieuw in een (lokale) ruimtelijke context worden ingepast? In hoeverre kan in de parochiekerk andere functies en betekenissen absorberen zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de maatschappelijke, architecturale, stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarde van dat gebouw? Die waarde is tenslotte eeuwenlang door de lokale gemeenschap opgebouwd – ook financieel. Gezien het beperkte kerkbezoek en het krimpende draagvlak voor louter cultusgebonden activiteiten, zal het succes van de herbestemming in grote mate door het (lokale) draagvlak voor een nieuwe gemeenschapsfunctie in een bestaande parochiekerk worden bepaald.

ZORGVULDIG MEDEGEBRUIK

Voortbouwend op de oorspronkelijke functie en betekenis van de parochiekerk is het raadzaam te kiezen voor “zorgvuldig meervoudig gebruik”. Stapsgewijs kan dat meervoudig gebruik worden uitgebreid door zuiver eredienstgebonden activiteiten gradueel om te vormen tot een bredere parochie- en gemeenschapswerking. Alles staat of valt met de openheid om *nevengebruik* toe te laten of zelfs aan te moedigen. In de centraal gelegen, barokke Sint-Michielskerk in Leuven bewijst de lokale gemeenschap alvast dat ze zonder aanpassing van de oorspronkelijke cultusruimte een breed palet aan activiteiten kan combineren - van gedurfde kunstinstallaties over Ecuadoraanse optochten tot Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse vieringen.

Maar zorgvuldig meervoudig gebruik kan alleen slagen als er sprake is van grote bereidheid en creativiteit bij alle betrokken par-

tijen. En merkwaardig genoeg prefereren veel kerkbestuurders de volledige desacralisering van hun gebouw boven het openstellen van de parochiekerk voor gemeenschapsactiviteiten of andere religies of overtuigingen...

BETER BEHEER

De wijze van beheer van onze kerkgebouwen dateert uit de Napoleontische tijd (zie kader). Deze op vrijwilligerswerk steunende beheers- en bestuursstructuren stuiten vandaag op hun eigen limieten. Gemeten naar het huidige aantal kerkgangers zijn de kerken groot en duur. Het is voor een kerkfabriek dan ook een haast onmogelijke opdracht om haar financiële en bestuursverantwoordelijkheden naar behoren uit te oefenen. Daardoor evolueert de rol van de gemeenten steeds meer van “*bijdragen in de tekorten*” van de kerkfabrieken² naar die van belangrijkste financier. En dat is voor de gemeenten financieel onhoudbaar.

In die zin zou aan het statuut van de kerkfabriek moeten worden gesleuteld. Er zou een einde kunnen worden gemaakt aan de exclusieve bevoegdheid van de kerkfabrieken om als beheerder van de cultusplaatsen op te treden. Kerkfabrieken zouden zich dan nog alleen met de organisatie van de eredienst moeten bezighouden. Voor het beheer van het kerkgebouw moet dan een lokale en professionele beheersstructuur worden opgezet. Dat zou bijvoorbeeld kunnen in de schoot van de lokale cultuurdienst. Op die manier kan een breed financieel en maatschappelijk draagvlak voor onderhoud, herinrichting en herbestemming van parochiekerken worden gecreëerd.

Middels het helder formuleren van verantwoordelijkheden, het opstellen van een huishoudelijk gebruiksreglement, het maken van sluitende (lange termijn) afspraken, het ondertekenen van samenwerkingssakkoorden, het werken met typeovereenkomsten... kunnen in de bestaande infrastructuur zowel katholieke diensten als andere gemeenschapsactiviteiten plaatsvinden. Met het oog op de organisatie van de eredienst kan de kerkfabriek een speciale overeenkomst met het gemeentebestuur sluiten – dat bestuur is overigens nu al veelal eigenaar van het gebouw.

Uiteraard zijn niet alle gebouwen even geschikt voor een breed gamma van gemeenschapsfuncties en uiteraard moeten niet alle parochiekerkgebouwen door de gemeente worden beheerd – dat zouden de gemeenten financieel ook niet aankunnen. Welke bestem-

¹ Het gaat hier niet om de hele waaier van religieuze gebouwen zoals kapellen, kloosters, abdijen, De herbestemming van deze gebouwen ligt maatschappelijk minder gevoelig. Het gaat bovendien om private goederen die vrij verhandeld kunnen worden. Vandaag zijn trouwens ook heel wat voorbeelden van herbestemmingen van dit soort gebouwen bekend. Wat geldt voor de rooms-katholieke parochiekerk geldt ook voor soortgelijke gebouwen van andere culten.

² Overigens ook openbare besturen.



De klimmuur in de “Saint Benedict's Church” in Manchester genereert opbrengsten en zorgt ervoor dat de kerk als een publiek toegankelijke ruimte behouden blijft.

ming welke kerk kan krijgen, zou in een algemeen parochiekerkenplan kunnen worden vastgelegd. Dat zou het beleid een houvast kunnen bieden.

PAROCHIEKERKENPLAN

Net zoals veel andere publieke gebouwen met een maatschappelijke, cultuurhistorische of erfgoed-

waarde zijn parochiekerken op lokaal niveau sterk ruimtelijk structurerend. Het ligt dan ook voor de hand dat zowel voor elk gebouw afzonderlijk als voor het geheel van parochiekerken op het grondgebied van een gemeente een heldere beleidsvisie wordt ontwikkeld. In die visie wordt bepaald welke gebouwen in welke hoedanigheid (wekelijks, alleen bijzondere vieringen ...) nog gebruikt kunnen worden voor de eredienst, welke kerken in welke mate naast de cultus nog een andere bestemming kunnen krijgen, welke gebouwen kunnen worden gedesacraliseerd met het oog op een andere functie en welke gebedshuizen in aanmerking komen voor verkoop of zelfs afbraak...

In deze operatie worden alle relevante aspecten (cultusgebonden, cultuurhistorisch, bouwkundig, maatschappelijk, bestuurskundig, financieel...) bestudeerd en aan de behoefte aan lokale gemeenschaps- en eredienstvoorzieningen getoetst. Voor elke kerk (of kerklocatie) kunnen dan nog eens specifieke instrumenten worden aangewend: een uitvoeringsplan of beeldkwaliteitplan, een ontwerpwedstrijd... Tot slot moet het parochiekerkenplan in de andere gemeentelijke beleidsplannen (cultuur, ruimtelijk structuurplan, ...) en in de meerjarenbegroting worden geïntegreerd. Het spreekt voor zich dat bij het opstellen van zo'n plan goed begeleid overleg met de lokale kerkelijke overheden, kerkfabrieken, parochianen en buurtbewoners dient plaats te vinden.

Nadat een heldere kijk op het potentieel van kerkgebouwen is ontwikkeld en de lokale maatschappelijke behoeften in een uittekend beleidskader zijn gegoten, kunnen per gebouw diverse bestemmingen worden onderzocht en vervolgens geïmplementeerd.

VEEL BESTEMMINGEN

In Europa kregen al honderden kerken een andere bestemming. Cultusplaatsen die deel uitmaakten van een ruimer gebouwencomplex (klooster, kapel, abdij...) kregen relatief gemakkelijk een nieuwe invul-



In Antwerpen werd de Sint-Augustinuskerk vakkundig gerestaureerd en tot professionele concertzaal (AMUZ) verbouwd.

ling. Omdat deze onroerende goederen in privé-handen zijn, kan gemakkelijker van het oorspronkelijke gebruik worden afgeweken. In een aantal gevallen krijgen deze gebouwen zelfs een commerciële bestemming. Maar anders dan de parochiekerk

behoorden deze cultusplaatsen zoals gezegd (qua functie, perceptie en gebruik) altijd al veeleer tot de private, soms zelfs besloten sfeer.

De parochiekerk wordt vanwege haar originele functie - maar ook de stedenbouw en perceptie - aan lokale gemeenschapsfuncties gekoppeld. Mede rekening houdend met het unieke bouwkundige concept – gericht op het samenbrengen van grote groepen mensen om te vieren, bezinnen of rouwen - ligt de toekomstige bestemming van deze gebouwen in een verstandige combinatie van cultus en gemeenschapsvoorziening. Bij de herbestemming van kapellen en kloosterkerken is gebleken dat het cruciaal is om op intelligente wijze met het grote en als eenheid geconcipeerde volume van deze gebouwen om te gaan. Aanpassingen moeten kunnen, maar moeten zo flexibel zijn dat een toekomstige, andere herbestemming met respect voor en behoud van het oorspronkelijke volume mogelijk blijft. Overigens vormen de eeuwenlange ontwikkeling en de grote variatie in het gebruik van deze ruimten – zij het tot nu toe uitsluitend in het kader van de rooms-katholieke godsdienstbeleving – het beste bewijs dat elk gebruik sowieso tijdelijk is.

ZINGEVING CENTRAAL

Een voor de hand liggende ontwikkeling is dat parochiekerken voor diverse activiteiten rond zingeving zouden worden gebruikt. Daarbij moet rekening worden gehouden met het verleden van de kerken, maar moet ook voldoende openheid voor andere vormen van levensbeschouwing worden betracht. De klassieke scharniermomenten in de levenscyclus van een mens kunnen dan telkens op aangepaste wijze worden ingevuld – dat gebeurt nu al, weliswaar nog gespiegeld aan de katholieke cultusvoorschriften. Zeker als voor deze opening naar andere godsdiensten en levensbeschouwingen extra gemeenschapsgeld wordt uitgetrokken, zijn een aangepaste inrichting en duidelijke beheersafspraken (onder meer over de plaats en het gebruik van religieuze symbolen) noodzakelijk.

De Magdalenakerk in Brugge (ontwerp Tom Callebaut en Stefaan Onraet, vzw YOT) is een van de bekendere voorbeelden van



De tot winkel omgebouwde Wolweverskapel in Gent is een voorbeeld van gedeeltelijke commerciële invulling gekoppeld aan een interessant ruimtelijke ontwerp.

herbestemming waarbij in een centrale ruimte is geïnvesteerd. De Machariuskerk in Gent bevindt zich nog in de projectfase. Het blijft een parochiekerk, die ook voor andere functies kan worden gebruikt. Dat vraagt om praktische re-

organisatie en esthetische ingrepen: de kerk moet een mooie en sobere stilteplek worden die toegankelijk is voor zowel Gentenaars als toeval-lige passanten. Mensen van verschillende religieuze of andere overtuigingen kunnen er terecht. Ze kunnen er elkaar ontmoeten, er ontstaan vormen van uitwisseling en herbronning is mogelijk. Het parochieteam heeft het over een “hub”. In het schip van de kerk worden naast mo-biele wanden ook drie grote semitrans-die (als projectiewand) kunnen wor-scheidingswand) neergelaten. Het te plaatsen groot ovalen pla-voor de wekelijkse vieringen,

De kerk van Kaaskerke-Diksmuide staat te koop. Er is onvoldoende (financieel) draagvlak om er een archiefruimte annex leeszaal van te maken.

[FOTO: JORGE DIRKX - REPORTERS]



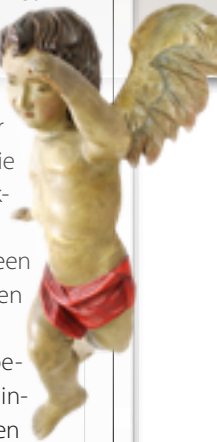
De hand van Napoleon

De kern van de regelgeving betreffende erkende erediensten dateert uit 1809. Na de confiscaties van de Franse Revolutie ging keizer Napoleon na overleg met paus Pius VII over tot een vorm van herstelbetaling. Napoleon betrok bij zijn operatie twee openbare besturen: de kerkfabriek (beheer van de gebouwen en organisatie van de eredienst) en de gemeente (bijpassen van de exploitatietekorten en meebetalen aan grote herstellingen van parochiekerkgebouwen). In het Vlaamse eredienstendecreet (7 mei 2004) werden, met het oog op een betere taakverdeling tussen de betrokken partijen, extra regels vastgelegd.

Er bestaat binnen de kerk geen uniform beleid inzake financiën en patrimoniumbeheer of herbestemming, en er is evenmin sprake van onderlinge solidariteit of consolidatie van de overschotten of tekorten van de verschillende kerkfabrieken. De kerkelijke overheid is met andere woorden financieel niet aansprakelijk voor haar beleid. Dat vormde geen probleem zolang er voldoende kerkgangers, vrijwilligers en middelen waren.

Maar door de steile teruggang van de kerkelijkheid betalen de verschillende overheden steeds meer voor de instandhouding van al dan niet beschermde kerkgebouwen en pastorieën. Dat leidt stilaan tot een bestuurlijke en financiële patstelling, zeker wanneer in één gemeente meerdere kerkgebouwen voor onderhoud, herstel of restauratie in aanmerking komen.

Een gezamenlijke – of op zijn minst sterk gecoördineerde - is uitermate wenselijk. Bedoeling moet zijn tot een algemeen kader voor financiering en gebruik van parochiekerken (en bij uitbreiding van alle eredienstgebouwen) te komen. De kerkfabriek kan niet langer exclusief bevoegd zijn voor het beheer van een parochiekerk. Er moeten vormen van samenwerking of cohabitatie ontstaan. Als dat gebeurt, kan de parochiekerk uitgroeien tot een gemeenschapsruimte waarin naast de katholieke eredienst ook plaats is voor andere godsdiensten en overtuigingen en waarin lokale organisaties hun activiteiten kunnen ontplooiën.





De Dominicanenkerk in hartje Maastricht – intussen omgevormd tot de trendy boekhandel Selexyz, annex cafetaria en culturele ontmoetingsplaats - was ooit een tijdelijke fietsstalling.

CULTURELE INVULLING

Ook in Vlaanderen worden tegenwoordig veel gewezen kapellen en kerkruimten als concert- of tentoonstellingsruimte, muziekschool of podiumzaal gebruikt. Voorbeelden daarvan zijn de Minderbroederskerk in

Mechelen, de Caermerskloosterkerk in Gent, de Predikherenkerk en Romaanse Poort in Leuven, de Jezuïetenkerk in Lier, de Onze-Lieve-Vrouwkerk in Attenhoven-Hoevenen en de Graethemkapel in Borgloon.

De meeste van deze kapellen en kerken werden met succes en zonder al te grote structurele ingrepen voor culturele werking ingeschakeld, mede omdat ze doorgaans deel uitmaken van een breder gebouwencomplex of van het lokale cultuurnetwerk. Met die inschakeling wordt meteen ook voor fysieke, logistieke en programmatiesche omkadering gezorgd. Omdat die integratie voor parochiekerken veel moeilijker ligt, zijn er maar weinig voorbeelden bekend van parochiekerken die een volwaardige culturele functie hebben gekregen. Vaak is de infrastructuur (geluid, licht, sanitair, verwarming...) daarvoor ook ontoereikend.

Toch bestaan er mooie voorbeelden van zulke herbestemmingen. In Antwerpen werd de Sint-Augustinuskerk - die lange tijd als parochiekerk fungeerde - tot het internationaal gerenommeerd muziekcentrum AMUZ omgevormd. De kerk werd vakkundig gerestaureerd en tot professionele concertzaal verbouwd. AMUZ illustreert dat een op specifiek gebruik gerichte, kwalitatief hoogstaande herbestemming van een parochiekerk mogelijk is.

TIJDELIJKE BESTEMMING

Om het met een boutade te zeggen: “Gebruik de ruimte! Elk gebruik is beter dan leegstand.” Wanneer volgens het parochiekerkenplan culturele of zingevingsprojecten niet haalbaar zijn, kan - vooraleer bijvoorbeeld tot een zuiver commerciële bestemming of verkoop wordt overgegaan - een functionele en tijdelijke bestemming een

oplossing bieden. De Dominicanenkerk in hartje Maastricht – intussen omgevormd tot de trendy boekhandel Selexyz, annex cafetaria en culturele ontmoetingsplaats - was ooit een tijdelijke fietsstalling. Op die manier behield de kerk haar gemeenschapsfunctie en bleef ook de binnenkant van het gebouw tot het collectief geheugen van de stad behoren. De Brigittinenkerk in de Brusselse volkswijk de Marollen is nu een sfeervolle theaterzaal, maar deed ooit dienst als gevangenis, wapendepot, biermagazijn, slagerij en zelfs balzaal.

Louter functioneel gebruik – zelfs als dat gepaard gaat met de nodige aanpassingen of investeringen - behoort eveneens tot de mogelijkheden, op voorwaarde dat de ruimtelijkheid van het gebouw wordt gerespecteerd. Voor de (uiteindelijk niet gerealiseerde) herbestemming van de parochiekerk van Kaaskerke-Diksmuide tot archiefruimte zou een kantoorruimte annex leeszaal in de vorm van een op zich staande doos in het kerkship worden geplaatst. Die ingreep maakte de doopkapel en de resterende open ruimte geschikt voor polyvalent gebruik. Door de opstelling van de doos werd de voorts intact gelaten noordelijke dwarsbeuk geïsoleerd en als vanzelf tot leeszaal omgevormd. Nu staat de kerk te koop. Er is onvoldoende (financieel) draagvlak voor het project.

Een tot de verbeelding sprekend succesverhaal is de klimmuur in de “Saint Benedicts Church” in Manchester. De klimmuur is snel en makkelijk te demonteren, zodat nog ander gebruik van de ruimte mogelijk is. De klimmuur genereert opbrengsten en zorgt ervoor dat de kerk als een publiek toegankelijke ruimte behouden blijft.

INPASSEN IN DE OMGEVING

Bij het herbestemmen van een parochiekerk is de inpassing van het gebouw in zijn ruimtelijke context en vooral in de omliggende publieke ruimte van groot belang. In Ulbeek-Wellen leek de sterk verkrotte en door het kerkhof omgeven kerk in het midden van het dorp rijp voor de sloop. Vandaag is ze deels een ruïne en deels tot begraafplaats en rouwkapel omgevormd. De combinatie van erfgoed met een nieuwe publieke functie verhoogt in belangrijke mate de



In het Haspengouwse Ulbeek-Wellen is de door het kerkhof omgeven kerk deels een ruïne en deels tot begraafplaats en rouwkapel omgevormd.



Vlaams beleid

Vlaams minister Geert Bourgeois, bevoegd voor onder meer Binnenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, nam in 2010 verschillende initiatieven om een toekomstvisie voor de parochiekerken te ontwikkelen. Hij deed dat samen met de betrokkenen uit het veld: de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VWSG), het Agentschap Binnenlands Bestuur, het Agentschap Ruimte en Erfgoed, het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed (VIOE), het departement Ruimtelijke Ordening, Wonen en Onroerend Erfgoed (RWO), het departement Bestuurszaken, het Team Vlaams Bouwmeester en de Bisschoppenconferentie.

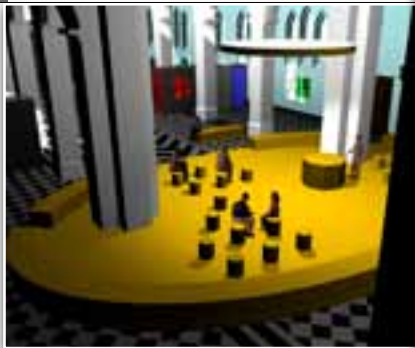
Bedoeling is oplossingen te vinden voor de complexe en vooral ook ontoereikende financiering van het onderhoud en de restauratie van parochiekerken, en nieuwe vormen van gebruik te initiëren.

De minister heeft drie werkgroepen opgericht die voor medio 2011 beleidsaanbevelingen moeten uitwerken.



De Machariuskerk in Gent (in projectfase) blijft een parochiekerk, maar wordt ook een mooie en sobere stilteplek die toegankelijk is voor mensen van verschillende religieuze of andere overtuigingen.

In het schip van de Machariuskerk in Gent worden naast mobiele wanden ook drie grote semitransparante vlakken bevestigd die (als projectiewand) kunnen worden opgetrokken en (als scheidingswand) neergelaten.



ruimtelijke kwaliteit van dit fraaie Haspengouwse dorp. Met het aanbrengen van een fietskluis voor trekkers op doortocht krijgt het voormalige koor in de ruïne van de Sint-Kwintenskerk in Hees-Bilzen een nieuwe semipublieke functie. De gerestaureerde kerktoeren blijft als baken behouden. Het nieuwe theaterzaaltje in de Theresianenkerk in Brugge wordt door de aangepaste buitenaanleg aan het Van Ac-kerplein perfect in de wijk geïntegreerd.

COMMERCIËLE INVULLING

Diverse kapellen en kloosters kregen de voorbije jaren een louter commerciële functie - voor zover bekend is dat voornamelijk met geen enkele parochiekerk in Vlaanderen het geval geweest. Maar dat kan ook voor parochiekerken een volwaardige herbestemming zijn, op voorwaarde dat die nieuwe bestemming in de in het parochiekerkenplan geformuleerde conclusies past. Commerciële activiteiten werden al door verschillende ontwerpers op zeer fraaie manier in de grote ruimte van kerken ingepast. Belangrijk hierbij is dat de kwaliteit en het bouwkundig concept van de ruimte voor toekomstig gebruik worden behouden.

Bij een commerciële bestemming moet een gemeentebestuur grondig afwegen of het vanuit strategisch oogpunt niet beter is om - met het oog op later gemeenschapsgebruik - het gebouw in de vastgoedportefeuille van de gemeente te houden. Dat staat dus los van tijdelijk commercieel gebruik. De (verhuur-)contracten, het financieringsplan en het langetermijnbeleid moeten grondig worden geëvalueerd en op elkaar worden afgestemd, terwijl er voor voldoende lokaal draagvlak moet worden gezorgd. Vooral wanneer sprake is van erg verschillende commerciële exploitaties binnen dezelfde vergunningsperiode, dienen de gevolgen voor de buurt zorgvuldig in kaart te worden gebracht.

Ook een gedeelde functie behoort tot de mogelijkheden, zo blijkt uit de plannen die voor de Heilige-Familiekerk (Helmetkerk, tussen

de Rigasquare en de Helmetsesteenweg in Schaarbeek) worden opgesteld. Deze kerk wordt gedeeltelijk gedesacraliseerd om plaats te maken voor handelszaken, restaurants en vergaderfaciliteiten. De nieuwe bestemmingen sluiten mooi aan bij de publieke ruimte aan de voor- en achterzijde van de kerk. Die nieuw aangelegde publieke ruimte moet twee erg verschillende wijken weer met elkaar verbinden. Eerder had het onderbenutte en gedeeltelijk in verval geraakte kerkgebouw zijn verbindende functie verloren - het was zelfs veeleer tot een barrière geworden. Andere voorbeelden van gedeeltelijke commerciële invulling gekoppeld aan interessante ruimtelijke ontwerpen zijn de Wolveverskapel (winkel) en het Hotel Poortackere in Gent, het Sint-Jakobsgasthuis in Tongeren en het Godshuis in Sint-Laureins.

Het belang van een - ook ruimtelijk - kwaliteitsvolle inpassing van het parochiekerkgebouw in de lokale gemeenschap mag niet worden onderschat. Als we deze waardevolle gemeenschapsruimten een hedendaagse en maatschappelijk haalbare functie willen geven, moet er dringend een doordachte planning worden opgesteld en moet snel tot gerichte actie worden overgegaan. Idealiter heeft die herbestemming te maken met cultus, zingeving of cultuur. Maar het kan (via tijdelijk en/of commercieel gebruik) net zo goed gaan om de meest diverse vormen van gemeenschapsgebruik op korte of lange termijn.

Het wegnemen van historisch gegroeide en vandaag anachronistisch aandoende wettelijke obstakels is een noodzakelijke eerste stap. Het overwinnen van koudwatervrees, het stimuleren van creativiteit, het creëren van lokaal draagvlak zijn vervolgens belangrijke voorwaarden om een goede start te kunnen maken. Het vrijmaken en herschikken van middelen binnen de bestaande (beperkte) budgetten, en een duidelijk en in een beleidsplan vastgelegd engagement van de bestuurders, zijn tenslotte kritische succesfactoren.

De Magdalenakerk in Brugge is een van de bekendere voorbeelden van herbestemming waarbij in een centrale ruimte is geïnvesteerd.



In het Gentse STAM loopt
de tentoonstelling *Belichte Stad*. Een pareltje,
vindt historicus Bruno De Wever.

Bruno De Wever
HISTORICUS UNIVERSITEIT GENT

Op 9 oktober 2010 opende het Stadsmuseum Gent, kortweg STAM, zijn deuren. Bezoekers kunnen er terecht voor een historische wandeling door de geschiedenis van Gent. Wie vóór 1 mei het STAM bezoekt, krijgt daarenboven meer dan een toemaatje want de tijdelijke tentoonstelling *Belichte stad* is echt een pareltje. Curator Terenja Van Dijk verkent de wijze waarop licht en duisternis deel uitmaken van de stedelijke ruimte. Ze doet dat op een intuïtieve, haast speelse manier door licht en donker op een thematische manier te behandelen. Zelf noemt ze het een caleidoscoop. Dat is een mooi beeld. Neem nu de zaal waarin

de postzegels van ingenieur A. Devogelaere worden getoond. Deze “verzamelaar van licht” collecteerde honderden zegels met lichtmotieven allerhande. Je kunt er met een vergrootglas naar blijven kijken. Zoveel schoonheid.

Van Dijk is architecte van opleiding en dat is aan de tentoonstelling te merken. De curator schenkt veel aandacht aan hoe lichtinval ruimte creëert en hoe ruimtelijkheid dan weer licht en donker vormt. Zo toont ze vijf monumentale tweelingmaquettes van evenveel Gentse gebouwen die grondig werden verbouwd. Met een lichtbron wordt het effect van het zonlicht over een etmaal getoond en wordt geïllustreerd

hoe dat de gebouwen - voor en na de verbouwing - vorm geeft door het spel van licht en schaduw. Ook binnenshuis is verlichting een van de belangrijkste sfeerscheppers. Dat wordt geïllustreerd met interieurs die de ontwikkeling van de verschillende lichtmodes in de loop van de tijd laten zien.

Hoewel *Belichte stad* geen historische tentoonstelling is in de strikte zin van het woord, is er toch een uitgesproken historische benadering van licht en duisternis. Tot het einde van de 18de eeuw was het 's nachts nog donker in de stad. Er was een avondklok en het was verboden zich 's nachts op straat te begeven. Dat veran-

derde toen in de 19de eeuw eerst de gaslamp en aan het eind van de eeuw het elektrische licht steden tot bakens van licht maakten. Het levensritme veranderde. Steden gingen nooit meer slapen. De tentoonstelling toont de veranderingen aan de hand van schilderijen, gravures (onder meer van de Franse illustrator Gustave Doré), houtgravures (met een prachtige collectie van Frans Masereel), posters, maar ook van dag- en “nachtboekfragmenten” van schrijvers.

Maar niet alles verandert. Een film laat zien hoe kloosterlingen al eeuwen lang met het ritme van het licht leven. Het is een referentie aan het prachtige Bijlokeklooster waarin het STAM gevestigd is. In de kloosterkerk maakt de tentoonstelling op heel toepasselijke wijze duidelijk hoe licht en duisternis vervlochten zijn met christelijke en andere symbolieken. Denk maar aan de fakkel als symbool van de vrijzinnigheid.

Belichte stad. Tot 1 mei.

STAM, Bijlokesite.

Godshuizenlaan 2, 9000 Gent.

*Open van dinsdag tot zondag
van 10 tot 18 uur.*

www.stamgent.be

Nooit meer slapen

partners

Volgende partners ondersteunen de VRP.
Voor meer informatie over het partnerschap
kan u terecht op secretariaat@vrp.be.



AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent
Sint-Jacobsnieuwstraat 17
9000 GENT
T 09 269 69 00 | F 09 269 69 99
info@sob.gent.be
www.agsob.be



AG Stadsplanning
Bezoekadres:
Francis Wellesplein 1 | 2018 Antwerpen
Postadres:
Grote Markt 1 | 2000 Antwerpen
T 03/221 13 33
info@stadsplanning.antwerpen.be
www.agstadsplanning.be



AG Vespa
Generaal Lemanstraat 55
2018 Antwerpen
T 03 259 28 10 | F 03 259 28 11
info@Vespa.Antwerpen.be
www.agvespa.be



Buur
Blijde Inkomststraat 24
3000 Leuven
T 016/89 85 50 | F 016/89 85 49
buur@buur.be | www.buur.be



Antea Group
Posthofbrug 10 | 2600 Antwerpen
T 03/221 55 00 | F 03/221 55 01
info.be@anteagroup.com
www.anteagroup.be



TRITEL Antwerpen
Coveliersstraat 15 | 2600 Antwerpen
T: +32 (0)3 270 92 92
F: +32 (0)3 270 92 99
tritел@tritел.be | www.tritel.be



Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen
Havenhuis
Entrepotkaai 1 | 2000 Antwerpen
T 03/ 205 23 77 | F 03/ 205 23 29
info@haven.antwerpen.be
www.havenvanantwerpen.com



Groep Van Roey
Sint Lenaartsesteenweg 7
2310 Rijkevorsel
T 03/340 17 11
Vanroey@groepvanroey.be
www.groepvanroey.be



Havenbedrijf Gent
John Kennedylaan 32
Haven 3000 A | 9042 Gent
T 09/251 05 50 | F 09/251 54 06
info@havengent.be
www.havengent.be



Idea Consult
Kunstaan 1-2/bus 16
1210 Brussel (Sint-Joost-Ten-Node)
T: 02/282 17 10 | F: 02/282 17 15
info@ideaconsult.be
www.ideaconsult.be



Gemeentelijk autonoom parkeerbedrijf Antwerpen
Jordaenskaai 25, 5de verdieping
2000 Antwerpen
T 03/727 16 60 | F 03/727 16 70
info@gapa.antwerpen.be
www.parkereninantwerpen.be



stad Leuven
Professor Van Overstraetenplein 1
3000 Leuven
T 013/27 20 00 | F 016/27 29 55
secretariaat@leuven.be
www.leuven.be



Omgeving
Uitbreidingstraat 390
2600 Berchem – Antwerpen
T 03/448 22 72 | F 03/440 13 93
info@omgeving.be | www.omgeving.be



Planners
Kroonstraat 170 / 0302
2140 Borgerhout – Antwerpen
T 03-475 28 24 | F 03-475 28 25
info@planners.be | www.planners.be



Stad Gent
T 09/210 10 10 | F 09/210 10 20
gentinfo@gent.be | www.gent.be



Stad Kortrijk
Grote Markt 54 | 8500 Kortrijk
T 1777 | F 056 27 70 09
info@kortrijk.be | www.kortrijk.be



Royal Haskoning Belgium NV
Hanswijkdries 80 | 2800 Mechelen
T: +32 15 40 56 56 | F: +32 15 40 56 57
www.haskoning.be | info@haskoning.be



Sum Research
Waterloolaan 90 | 1000 Brussel
T 02/512 70 11 | F 02/512 31 90
brussel@sum.be | gent@sum.be
www.sum.be



BRUT
Kiekenmarkt 33 | 1000 Brussel
02 450 99 00
info@brut-web.be | www.brut-web.be



Stadsontwikkeling Antwerpen
Bezoekadres:
Francis Wellesplein 1 | 2018 Antwerpen
Postadres:
Grote Markt 1 | 2000 Antwerpen
T 03/221 13 33
info@stad.antwerpen.be
www.antwerpen.be



Stramien
Broederminstraat 52 | 2018 Antwerpen
T 03/248 54 02 | F 03/248 77 80
info@stramien.be | www.stramien.be



Werk en economie Antwerpen
Bezoekadres:
Francis Wellesplein 1 | 2018 Antwerpen
Postadres:
Grote Markt 1 | 2000 Antwerpen
T 03 338 65 86 | F 03 338 20 30
www.antwerpen.be



Zilver Avenue
Zilver Avenue
Participatiemaatschappij nv
Rijnkaai 101 – Hangar 27
2000 Antwerpen
T 03 212 10 51 | F 03 212 10 60
info@zilveravenue.be
www.zilveravenue.be



MINT nv
Hendrik Consciencestraat 1B
2800 Mechelen
T 015/56 04 20 | F 015/56 04 29
mint@mintnv.be – www.mintnv.be



stad Genk
Stadsplein 1 | 3600 Genk
T 089 65 36 00 | F 089 65 34 70
info@genk.be | www.genk.be

sponsors

De werking van de VRP en de publicatie van Ruimte
zijn mogelijk dankzij volgende hoofdsponsors:



Vlaams Bouwmeester
Vlaamse Overheid



Vlaams Gewest



PROVINCIE
ANTWERPEN



provincie
Limburg



PROVINCIE
VLAAMS • BRABANT



EUROIMMO STAR



Provincie
West-Vlaanderen
Door mensen gedreven



Provincie
Oost-Vlaanderen
Your best partner

volgend nummer



verschijnt in juni 2011

RUIMTE > jaargang 3 | nummer 9 | maart - april - mei 2011 | verschijnt vier keer per jaar ■ **VRP-BESTUUR** > Jens Aerts | Kristiaan Borret | Tom Coppens | Carl Dejonghe | Steven Ducatteuw | Erik Paquay | Stephan Reniers | Rik Rousseau | Jan Schreurs | Peggy Totté | Wolfgang Vandevyvere | Elke Vanempten | Hendrik Van Geel | Joris Voets | Elisabeth Wouters ■ **HOOFDREDACTEUR RUIMTE** > Peter Renard ■ **REDACTIERAAD** > Luuk Boelens | Linda Boudry | Tom Coppens | Peter David | Bernard Hubeau | Sylvie Van Damme | Maria Leus | Marc Martens | Jan Van Alsenoy | Guy Vloebergh | Elisabeth Wouters ■ **VERANTWOORDELIJKE UITGEVER** > Tom Coppens | Damplein 27 | 2060 Antwerpen ■ **REDACTIEADRES** > VRP-secretariaat | Damplein 27 | 2060 Antwerpen | 03 201 59 00 | secretariaat@vrp.be ■ **VORMGEVING** > www.lucifer.be ■ **DRUK** > drukkerij Bulckens ■ **ABONNEMENT** > Ruimte is in het VRP-lidmaatschap inbegrepen. Een los nummer kost € 25 | meer info op www.vrp.be



ve

"Het is verbazingwekkend dat er bij de inzendingen voor het Jaarboek 2006 - 2009 niet meer voorbeelden van de geïnstitutionaliseerde structuurplanning en ruimtelijke uitvoeringsplannen te vinden zijn.

Dat is merkwaardig, aangezien elke goed bestuurd gemeente nu over een structuurplan beschikt en het RUP een vertrouwd ordeningsinstrument is geworden. Maar geen van beide instrumenten wordt door de inzenders de moeite waard geacht om ermee naar buiten te komen, als een kans gezien om zich te onderscheiden of als een speerpunt van de discipline beschouwd. Komt dat omdat het nieuwe van het structuurplan en het RUP intussen eraf is? Of is er een andere verklaring?"

*Kristiaan Borret
Stadsbouwmeester Antwerpen*