



Actieve mobiliteit als ontwerptool

ELINE AERTS EN MARIE SWYZEN [TEAM VLAAMS BOUWMEESTER]

36 |

De jongste jaren groeit het besef dat we niet alleen onszelf, maar de hele samenleving een plezier doen wanneer we ons op een actieve manier verplaatsen. Vaker de fiets nemen of wandelen betekent niet alleen minder luchtverontreiniging, minder geluidshinder, kortere files en minder verkeersongevallen, maar ook meer lichaamsbeweging en sociaal contact. Diverse Vlaamse initiatieven rekenden beleidsmakers voor welke (financiële en andere) winsten een grotere aandacht voor fietsers en wandelaars kan opleveren.

Pilootprojecten als Leefbuurten bevestigen hoe groot de nood aan innovatieve ideeën en aan ondersteuning is

Zo publiceerde Fietsberaad in 2018 het cahier *Fietsbeleid brengt op* en ontwikkelde het Vlaams Instituut Gezond Leven de 'Gezondheidscalculator modal shift', een tool om de maatschappelijke winst van projecten te berekenen. Kwalitatieve infrastructuur- of bouwprojecten kunnen in belangrijke mate bijdragen aan het stimuleren van actieve mobiliteit.

Pilootprojecten van het Team Vlaams Bouwmeester als Leefbuurten en Verkavelingswijken laten zien hoe groot de nood aan innovatieve ideeën en aan ondersteuning is. Via het Bouwmeester Label – dat werd ontwikkeld om vernieuwende en beleidsrelevante ideeën op te pikken vanuit de onderzoeks- en ontwerppraktijk – werden recent belangrijke initiatieven ondersteund: denk aan 'StadsStalling' (over de mogelijkheden van een modulaire en multifunctionele fietsenstalling) en '... ja, maar de parkeerplaatsen...' (over hoe de parkeerproblematiek op projectniveau steeds weer het debat monopoliseert). Daaruit blijkt andermaal dat ook ontwerpers bezig zijn met de realisatie van de modal shift naar minder gemotoriseerd verkeer.

Publieke opdrachtgevers die het anders en beter willen doen, worden door het Team Vlaams Bouwmeester ondersteund om publieke en publiek-private projecten naar een hoger en vaak gezonder niveau te tillen. Zo krijgt de actieve weggebruiker een centrale positie in de plannen voor de transformatie van de Moortebeek-Palokewijk in Dilbeek, een van de zeven Leefbuurten die het Team begeleidt. En via Open Oproep 1207 zorgde de stad Leuven voor een groene herinrichting van de Martelarenlaan op maat van de voetgangers en fietsers – vandaag gekend als Park Belle Vue.

Leefbuurt Moortebeek-Paloke in Dilbeek

'Klaar zijn voor morgen' is een van de doelstellingen die de gemeente Dilbeek in haar meerjarenplan 2020-2025 opnam. Ze wil bouwen aan een groene, veilige, actieve én gezonde omgeving, die gewapend is tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Met haar deelname aan de projectoproep Leefbuurten, die het Team Vlaams Bouwmeester, Fietsberaad Vlaanderen en het Agentschap Binnenlands Bestuur samen met Vlaams minister Bart Somers in 2021 lanceerden, wil de gemeente deze doelstelling ook in de praktijk brengen in de Moortebeek-Palokewijk, een typische verkavelingswijk aan de rand van de gemeente, ingesloten tussen de Brusselse Ring, de Ninoofsesteenweg en de grens met het

Brussels Gewest. Hoewel het maar 1,7 kilometer fietsen is tot het centrum van Dilbeek, vormen Ring en Ninoofsesteenweg een grote barrière. De straten met laanbomen mogen er op het eerste gezicht dan wel groen uitzien, maar de wijk is volledig bedacht op maat van de auto: het openbaar domein is er erg verhard en wordt grotendeels ingenomen door geparkeerde auto's. Tot voor kort stonden die zelfs tot op de stoep omdat parkeren er gratis is voor iedereen. Het openbaar domein is dus niet echt uitnodigend of aantrekkelijk ingericht voor voetgangers en fietsers.

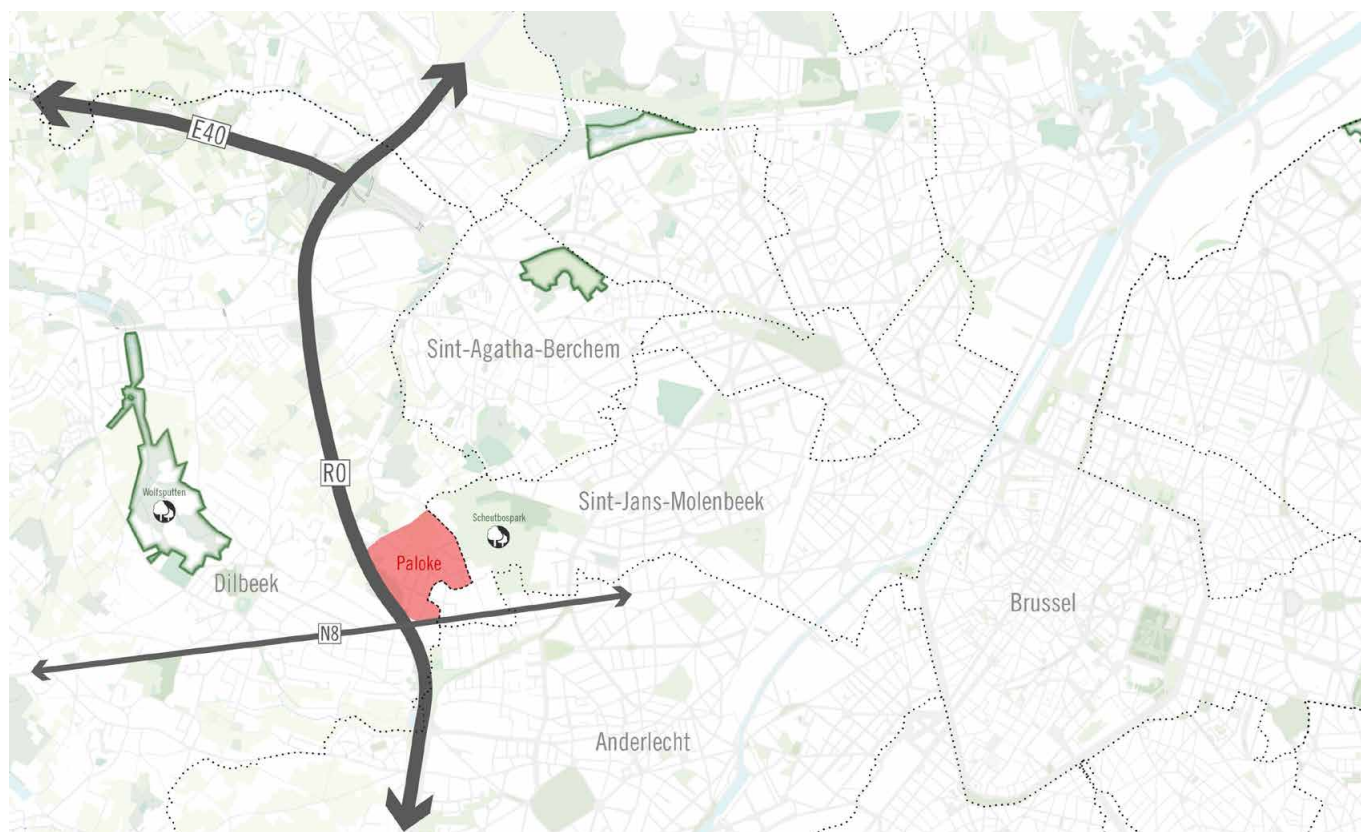
VAN VERPLAATSEN NAAR VERBLIJVEN

Onder begeleiding van het Team Vlaams Bouwmeester en een groep deskundigen op vlak van mobiliteit, participatie, landschap en ecologie, formuleerde de gemeente de ambitie om de Palokewijk te transformeren tot een plek waar kinderen veilig kunnen buitenspelen, burens mekaar rustig kunnen ontmoeten en het fijn vertoeven is voor jong en oud. Middels een oproep aan geïnteresseerden werd in het najaar van 2022 een multidisciplinair ontwerpteam aangesteld. Het eerste deel van de opdracht aan studie bureau Vectris betrof de opmaak van een masterplan voor de publieke ruimte van de wijk, gericht op het bevorderen van sociale cohesie, duurzaam verplaatsingsgedrag en het nemen van maatregelen die bijdragen tot zowel klimaatadaptatie als -mitigatie. Tijdens het planningsproces, dat ook gepaard ging met een intensief participatietraject, hanteerde Vectris daartoe een aantal kansrijke principes.

Een van de belangrijkste is het concept van de wijkkamer. Doorgaand autoverkeer – en dus sluipverkeer – hoort niet thuis in de Palokewijk. De toegangen of 'poorten' tot de wijk worden duidelijker gemarkeerd, zodat bezoekers en bewoners zich ervan bewust zijn dat ze de wijk binnenkomen. Binnen de wijkkamer ontstaat een 'verblijfsgebied', waar verplaatsingen ondergeschikt zijn aan andere functies zoals spelen, ontmoeten of sporten. Voor de inrichting ervan vormt de 8-80-regel de leidraad: het ontwerp moet ervoor zorgen dat zowel kinderen als ouderen zich zelfstandig en veilig door de wijk kunnen verplaatsen.

OPGEPAST: SPELENDE KINDEREN

Interessant is Vectris' analyse van de 'bespeelbaarheid' van een straat in functie van de verkeersintensiteit, een benadering waartoe Wouter Verhaert, adviseur mobiliteit in Turnhout, de aanzet gaf. Een straat waar maximaal vijftig auto's per uur passeren, definieert Vectris als bespeelbaar. Dat is een flinke nuancering van de gangbare verkeerskundige norm: officieel wordt een straat waar



De Moortebeek-Palokewijk wordt van het centrum van Dilbeek gescheiden door de ring rond Brussel © Vectris

niet meer dan vierhonderd wagens per uur passeren als goed overstekbaar beschouwd. Voor iedere straat in de wijk werd een straatidentiteitsfiche opgemaakt die de verkeersdrukke vertaalt in een zogenaamde leefbaarheidsklasse op basis van het pae/u¹. Op een beperkt aantal ontsluitingsstraten na worden de wijkstraten bestemd als woonerf met zo weinig mogelijk verharding: slechts 45 procent van de huidige bestratingsoppervlakte blijft verhard. De vrijgekomen ruimte wordt benut voor vergroening en waterbuffering, maar ook voor de inrichting van lokale buurt(speel)plekken.

Om de CO₂-uitstoot te verminderen, krijgen voetgangers en fietsers dus een centrale positie in de toekomstplannen voor de buurt. Maar dat kan alleen als je ook de ruimere omgeving bekijkt. De Berchemstraat en Kasterlindenstraat liggen buiten de wijk, maar ze maken wel deel uit van de lokale fietsroute die Dilbeek met Brussel verbindt en vormen dus belangrijke schakels om de modal shift te realiseren. De fietser krijgt er meer plaats op de weg en gemotoriseerd verkeer wordt er afgeremd. Op die manier wordt ook voor korte verplaatsingen naar het centrum van Dilbeek het gebruik van de fiets maximaal gepromoot.

UITVOERING VAN EEN EERSTE HEFBOOMPROJECT

Met het Leefbuurtplan omarmt de gemeente Dilbeek voor de Palokewijk een ruimtelijke toekomstvisie waaraan alle toekomstige kleine en grote projecten in de publieke ruimte kunnen worden afgetoetst. Maar met het piloottraject Leefbuurten zet het Team Vlaams Bouwmeester ook in op concrete uitvoering. Het tweede deel van de opdracht aan Vectris omvat dan ook de volledige studie voor de herinrichting van een eerste strategische

locatie die als katalysator kan worden ingezet voor de uitrol van de Leefbuurt in de rest van de wijk. Binnenkort start het ontwerpteam met de uitwerking van een nieuw straatprofiel voor de André Waucquezlaan. De asfaltlaan die nu 17 meter breed is, krijgt een smaller wegprofiel met een systeem van wadi's op de plek waar de vroegere Moortebeek liep. Het tegengaan van wateroverlast is een sterk argument om bewoners tot duurzamere mobiliteitsgedrag aan te zetten: ze moeten misschien wat verder van huis parkeren, maar hun kelder loopt niet langer om de haverklap onder water.

Park Belle Vue in Leuven

Via de Open Oproep werd in 2008 gezocht naar een ontwerpteam voor het project 'Leuven Park'. De ontwikkeling van het park was het sluitstuk van het masterplan voor de stationsomgeving van Leuven, dat in 1992 onder leiding van Marcel Smets werd vormgegeven. Het projectgebied bestond uit een 750 meter lange en 50 meter brede restzone tussen de kern van Kessel-Lo en de spoorwegbundel langs Leuven station. Het Leuvense stadsbestuur begreep dat een integrale aanpak cruciaal was om van het ontwerp een succes te maken. Zo moesten de ontwerpers onder andere inzetten op een optimale verkeersafwikkeling, op leefbaarheid en veiligheid voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer en op een zinvolle invulling van het park op verschillende niveaus.

H+N+S landschapsarchitecten kwam als laureaat uit de bus. De ontwerpers benaderden de spoorweg als een 'Ijzeren Rivier' die ze als troef wilden uitspelen. Ook de kwaliteit van de plek

1 personenauto-equivalent per uur in beide rijrichtingen samen



Sport en spel in Park Belle Vue met uitzicht over de 'Ijzeren Rijn' © Stijn Bollaert

als verbindende schakel tussen het stadscentrum en het rustigere Kessel-Lo moest meer worden benadrukt door de plek te vergroenen. Het stadsbestuur was echter evenzeer enthousiast over het voorstel van Artgineering om het project te verruimen met een fietsverbinding. Een haalbaarheidsstudie door de stad Leuven toonde aan dat het een goed voorstel was, waarna Artgineering en H+N+S een samenwerkingsverband aangingen en het programma werd herwerkt.

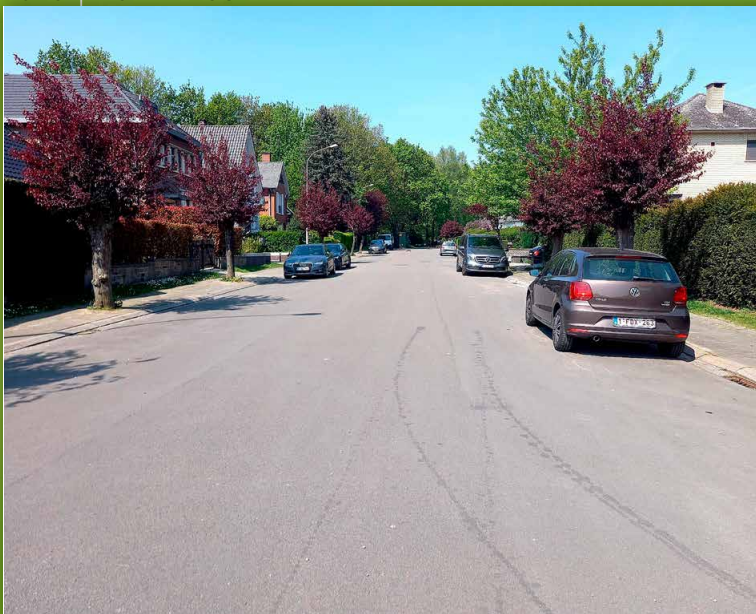
Toen het stadsbestuur van Leuven in 2009 met deze plannen naar buiten kwam, stuitte het op protest van enkele buurtbewoners. De bewoners van de Martelarenlaan, toen nog een brede geasfalteerde weg met drie rijbanen en parking aan weerszijden, maakten zich zorgen over fietsers die rakelings langs hun woningen zouden sjezen en vreesden dat het ontwerp geen rekening zou houden met de werkelijke verkeerssituatie en de nood aan parkeerplekken.

Toch was het voor de ontwerpers duidelijk dat het park alleen een succes kon worden als het ontwerp werd opgehangen aan één type weggebruiker: de fietser. 'Gebruik de fiets om ruimte te maken!' stelde Stefan Bendiks van Artgineering tijdens de studiedag 'Ontwerp Ruimte voor de fiets' in 2021. Zo adviseer-

den de ontwerpers het park te voorzien van een goed uitgeruste fietsinfrastructuur, die fietsers veilig naar school, werk of huis leidt. Daartoe moesten in eerste instantie het doorgaand en het plaatselijk gemotoriseerd verkeer van elkaar worden gescheiden. Het doorgaand verkeer werd omgeleid via een verdiept aangelegde weg langs de spoorweg, enkel het plaatselijk verkeer mocht nog over de Martelarenlaan.

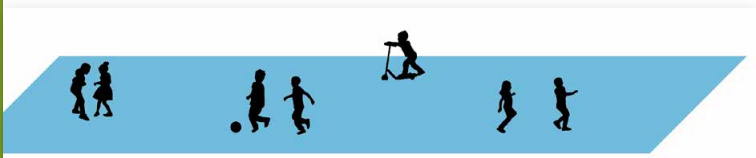
PUBLIEKE VOORTUINZONE

Waar vroeger parkeerplaatsen de laan omzoomden, is er vandaag een publieke 'voortuinzone' met groen en enkele strategisch ingetekende parkeerplekken voor de omwonenden. Deze zone zorgt er in eerste instantie voor dat de fietsers op een afstand van de gevels blijven, en komt daarmee ook tegemoet aan de bezorgdheden van de bewoners. Voor hen vormt de voortuinzone bovendien een overgangsgebied tussen hun private woning en de publieke laan en het park. Er is ruimte voor ontmoeting tussen burens en toevallige passanten, maar je kan er ook snel je fiets stallen en veilig op- en afstappen. Het gemotoriseerd verkeer werd niet geweerd, maar mocht zich mengen met voetgangers, fietsers en zelfs spelende kinderen. Reeds tijdens de uitvoering

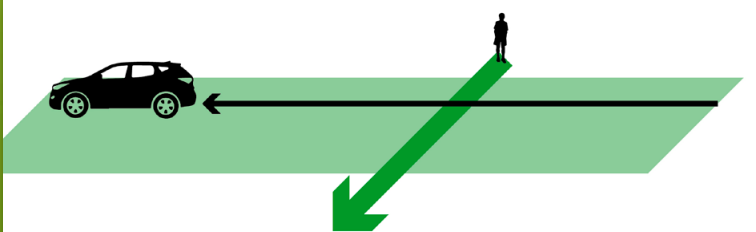


Vandaag is de André Waucquezlaan, een van de lager gelegen wijkstraten, over de volledige breedte verhard © Vectris

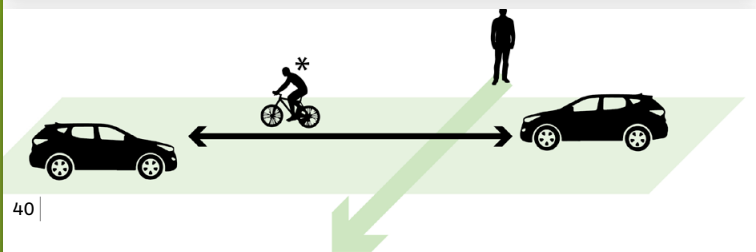
In de toekomst wordt de André Waucquezlaan heringericht met een zo beperkt mogelijke verhardingsoppervlakte © Vectris



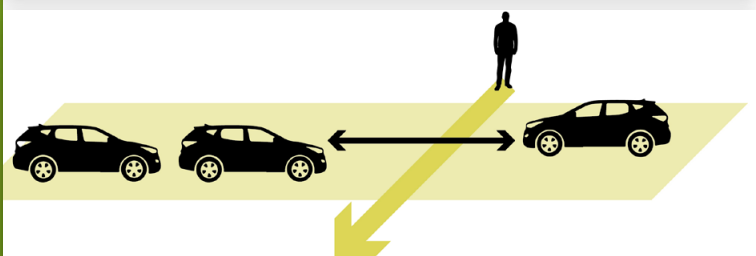
Analyse van de bespeelbaarheid van een straat in functie van de verkeersintensiteit © Vectris



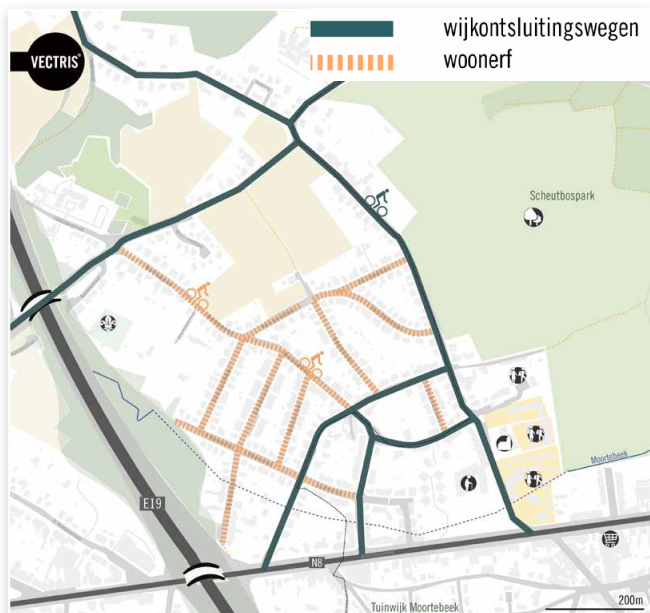
Analyse van de bespeelbaarheid van een straat in functie van de verkeersintensiteit © Vectris



Analyse van de bespeelbaarheid van een straat in functie van de verkeersintensiteit © Vectris



Analyse van de bespeelbaarheid van een straat in functie van de verkeersintensiteit © Vectris



Binnen het verblijfsgebied bevinden zich een beperkt aantal wijkontsluitingsstraten, de overige worden bestemd als woonerf © Vectris

van de werken primeerde het gemak van de actieve weggebruiker. Zo werd als een van de eerste deelprojecten het fietspad gerealiseerd en in gebruik genomen. Al deze ingrepen maken het minder aantrekkelijk om de wagen te nemen en stimuleren bewoners de fiets te nemen of te voet te gaan.

Het ontwerp voorzag ook in een speeltuin, een basketbalveld, een actieve pleinzone, rustplekken, fietsenstallingen en simpelweg een glasbak. Het geplande openbare toilet is er helaas niet gekomen, maar toch hoopt de studiedienst Openbare Werken dit ooit nog te realiseren. Tijdens de zomermaanden installeerden



Het Park Belle Vue als uitzichtpunt met rustplekken voor alle gebruikers © Stijn Bollaert

bewoners op een van de pleinen langs de route een pop-upzomerbar. De bestaande aantakkingen voor voetgangers en fietsers werden geoptimaliseerd en een fiets- en voetgangerstunnel onder de Tiensesteenweg zorgde voor een veilige doorsteek. Door het toevoegen van de ontbrekende schakel tussen de Diestse- en Tiensesteenweg werd de fietssnelweg 24 tussen Tienen en Leuven vervolledigd en werden de Abdij van Park, het Heverleebos en het Provinciedomein Kessel-Lo met elkaar verbonden. Zowel de talloze activiteiten die er plaatsvinden als de vlotte fietsverbinding zorgen vandaag voor een actief gebruik van het gehele park.

Ondertussen is de herinrichting voltooid en kan het project op veel bewondering rekenen. Stad en Architectuur en Fietsberaad Vlaanderen bekroonden het met de prijs 'Fietsinfrastructuur in Vlaanderen 2021' en het ging aan de haal met de Publieksprijs Publieke Ruimte 2023. Het Team Vlaams Bouwmeester nam het project ook op in het programma van de inspiratiedag Leefbuurt, om de deelnemende steden en gemeenten het potentieel te tonen van een inrichting op maat van de actieve weggebruiker. De Martelarenlaan is nu een bruisende plek, waar verschillende gebruikers elkaar vinden: een plek waar je als buurtbewoner trots op mag zijn.

Volgens de ontwerpers kon Park Belle Vue alleen een succes worden als het ontwerp werd opgehangen aan één type weggebruiker: de fietser

MEER INFO:

doemee.dilbeek.be
leefbuurten.be



Modal
shift tool



Fietsbeleid
brengt op



Gezonde
publieke
ruimte



Park Belle
Vue