



# Buurten met lef, buurten vol leven

Inspiratie en  
ontwerpstrategieën



Sint-Joris-Weert



Zemst



Opgrimbie



Tervuren

<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>
<b>Buurten met lef, buurten vol leven</b>	<b>6</b>
<b>Een Leefbuurt kan overal</b>	<b>8</b>
<b>Bouwstenen voor het succes van de Leefbuurt</b>	<b>11</b>
Bereikbaarheid – goed verbonden met de omgeving	13
Nabijheid – het belang van dichtheid en functiemenging	14
Esthetiek – een kwaliteitsvolle inrichting	17
Ecologie – aandacht voor groen, blauw, lucht en bodem	18
Proces – transparantie en vernieuwende samenwerkingsvormen	20
<b>Strategieën voor het realiseren van de Leefbuurt</b>	<b>23</b>
Toon ambitie en ontwikkel een sterke visie	24
Kijk breder dan de buurt, pak meer aan dan alleen de verkeersstromen	26
Denk goed na over parkeren	29
Ga onmiddellijk van start met ‘quick wins’	32
Experimenteer met proefopstellingen en tijdelijke inrichtingen	33
Investeer in overleg en samenwerking	35
<b>Ontwerp- en procesprincipes</b>	<b>40</b>
<b>Feiten</b>	<b>44</b>



Antwerpen

## Voorwoord

Tijdens de periode van lockdown als gevolg van de coronacrisis hebben velen hun eigen buurt op een bijzondere manier herontdekt. De afwezigheid van gemotoriseerd verkeer had veel positieve effecten: minder geluidshinder en een betere luchtkwaliteit, meer bewegingsruimte voor voetgangers en fietsers. Buurten met veel groen werden sterker gewaardeerd dan andere. Het inzicht groeide dat een kwalitatieve, gevarieerde inrichting van het publieke domein, met meer ruimte voor een dagelijkse wandeling of fietstocht, een belangrijke rol speelt bij het realiseren van de modal shift naar minder gemotoriseerd verkeer. Ook de steeds frequentere droogteperiodes en hittegolven maken de bevolking bewuster van de nood aan voldoende waterinfiltratie en bomen die beschutting bieden tegen direct zonlicht. Een aangename verblijfsruimte met meer groen en beschutting gaat samen met meer ruimte voor actieve mobiliteit.

Burgemeesters, schepenen en ambtenaren zijn op zoek naar overtuigende argumenten en verbeeldingskracht. Het concept van de 15-minutenwijk speelt daar goed op in: winkels, scholen, ontspanningsmogelijkheden,... alles ligt binnen het bereik van een kwartiertje fietsen, in aangename buurten. Buurten vol leven. De maatregelen die daarvoor nodig zijn, stimuleren mensen ook om te wandelen of de fiets te nemen.

De Vlaamse herstelmaatregelen voor de coronacrisis gaan in op dit sterke concept. Terecht, want in veel Vlaamse gemeenten liggen alle diensten op fietsafstand, vaak is het niet meer dan een kwartiertje fietsen naar de volgende dorpskern. De nabijheid blijft, de bereikbaarheid verandert én de beleving van de omgeving wordt rijker. Deze filosofie is ook toegepast in het traject 'Leefbuurten', dat nog voor de coronacrisis werd afgerond.

Leefbuurten zijn levendige, klimaatrobuste en autoluwe buurten waar het aangenaam wandelen,



Amsterdam

fietsen én wonen is. De inrichting van het publieke domein in Leefbuurten draagt bij aan de evolutie naar veilige, gezonde, sociale en duurzame gemeenten door de verkeersfunctie te overstijgen en ruimte te bieden voor de vele noden en claims waar onze straten het voorwerp van zijn. Het zijn aangename verblijfsplekken op maat van jong en oud. De inrichting ervan biedt ruimte voor ontmoeting en activiteit, natuur en groen, water en bomen die de zomerse hitte en droogte kunnen temperen, gezonde lucht en stille plekken. Fietsen en wandelen zijn er vanzelf-sprekend. De auto is er niet dominant aanwezig.

Fietsberaad Vlaanderen en het Team Vlaams Bouwmeester sloegen de handen in elkaar om de kansen van deze moeilijke opgave beter in beeld te brengen. In een traject van drie workshops betrokken we verschillende steden en gemeenten, die concrete kwesties voorlegden aan een team van experts. In elk van deze workshops bespraken we samen de uitdagingen en kansen om van een gewone wijk een echte

Leefbuurt te maken. Telkens gingen we op zoek naar positieve overtuigings- en verbeeldingskracht. Hoe kunnen we beter inzicht geven in de positieve effecten van soms gecontesteerde maatregelen? Wat is nodig om bewoners mee te krijgen? Kan dat door als beleidsmaker of adviseur duidelijk te zijn over het waarom? Kunnen inspirerende voorbeelden helpen om met lef een Leefbuurt te realiseren?

In het traject 'Leefbuurten' zetten het Team Vlaams Bouwmeester en Fietsberaad Vlaanderen een unieke samenwerking op. Met ondersteuning van Artgineering en de Vrije Universiteit Brussel gingen we op zoek naar inspirerende voorbeelden, concrete bouwstenen voor de aanpak én heldere ontwerpprincipes. Die werden allemaal gebundeld in deze brochure.

We wensen u veel leesplezier en lef bij de realisatie van Leefbuurten!

Team Vlaams Bouwmeester en  
Fietsberaad Vlaanderen



Wondelgem

## Buurten met lef, buurten vol leven

'De straat is van iedereen,' wordt wel eens gezegd. Klinkt goed, maar klopt die uitspraak wel? Is de straat evenzeer van de kleuter op haar kinderfiets als van de automobilist? Waar kan en mag de straat allemaal voor dienen? Meer en meer mensen beginnen zich deze vragen te stellen, en komen in actie om de straat een nieuwe invulling te geven. Nu eens door het organiseren van een rommelmarkt, een buurtfeest of een speelstraat. Dan weer door te protesteren en de overheid uit te dagen om straten en buurten gezonder, veiliger, mooier en groener te maken. Meer en meer lokale besturen hebben hier ook oren naar. Ze nemen initiatieven die bijdragen tot de levenskwaliteit in de gemeente. Maar de gedachte dat de straat publieke ruimte is en kan ingezet worden om de leefkwaliteit van bewoners te verhogen, is nog niet overal gemeengoed. Hoewel er vaak geprobeerd wordt om bij een heraanleg het

aandeel groen op te drijven en bomen te planten, blijft het basisprincipe van de straat als middel om 'het verkeer' te faciliteren veelal ongewijzigd. Dit resulteert in klassieke wegprofielen met veel verharding en parkeren op straat, al dan niet in afgebakende parkeervakken.

Het concept dat we hier naar voren schuiven en dat de rode draad doorheen deze brochure vormt, noemen we de Leefbuurt. De Leefbuurt heeft specifieke eigenschappen en kwaliteiten: verplaatsingen gebeuren er in hoofdzaak te voet of met de fiets, de inrichting respecteert bestaande groenblauwe netwerken of maakt die opnieuw zichtbaar, kinderen kunnen er op straat spelen en senioren kunnen gemakkelijk deelnemen aan het publieke leven. Leefbuurten kunnen overal georganiseerd worden, zowel in een grote stad als in een kleine gemeente op het platteland.

Met deze brochure hopen we lokale besturen, ontwerpers en alle andere geïnteresseerden te



Culemborg

inspireren, te ondersteunen bij discussies over het belang van Leefbuurten, en te begeleiden in het experimenteren met Leefbuurten. De brochure is het resultaat van een onderzoekstraject van vier maanden. Het onderzoek bestond uit drie delen: een literatuuronderzoek, het inventariseren en analyseren van referentieprojecten, en ten slotte de organisatie van drie workshops met lokale overheden en experts over de thema's bereikbaarheid, nabijheid, ecologie, esthetiek en proces. Deze thema's zijn verder uitgewerkt en geïllustreerd in deze brochure. We hebben getracht de winsten van de Leefbuurt tastbaar te maken aan de hand van zorgvuldig geselecteerde inspiratieprojecten. Het volledige traject mondde uit in een serie mogelijke strategieën die overheden kunnen aanwenden, en een aantal concrete voorstellen van technische, organisatorische en infrastructurale aard, zowel wat betreft het ontwerp als wat betreft het proces. Sommige ontwerpoplossingen zijn eerder kleinschalig en kunnen op relatief korte

termijn worden toegepast. Andere zijn erg ingrijpend en vragen meer organisatie, tijd en budget. Het accent van de brochure ligt op de vernieuwing en transformatie van bestaande buurten, al staan we ook stil bij de ontwikkeling van nieuwe wijken.



Amsterdam

### Een Leefbuurt kan overal

Vanaf de jaren zestig van de 20ste eeuw groeide het wagenpark in België spectaculair. Waren er in 1960 zo'n 750.000 wagens ingeschreven, dan werd in 1970 de kaap van 2 miljoen gerond, en vandaag gaan we naar 6 miljoen ingeschreven wagens.<sup>1</sup> Tegelijk met de groei van het autoverkeer, ontstond stilaan ook het besef dat de auto niet enkel nieuwe, onbekende mogelijkheden bood, maar ook aanzienlijke ongewenste effecten met zich meebracht. Dat leidde tot initiatieven om het gemotoriseerde verkeer sterker te sturen, zoals bijvoorbeeld woonerven en zones 30. Op het einde van de 20ste eeuw maakten meer en meer steden hun historische centrum autovrij. Het waren de eerste experimenten met autovrije zones: de toegang voor het gemotoriseerde verkeer werd beperkt zodat enkel bewoners, leveringen, en afvalophaling het gebied kunnen betreden met een auto of vrachtwagen. Ook kleinere steden en

‘De steden die in de toekomst het meest aantrekkelijk zullen zijn, zijn adaptief en dus in staat om zich aan te passen aan de klimaatopwarming en extremer weer.’ Florian Boer (De Urbanisten)



Leuven

gemeenten maakten vanaf het einde van de 20ste eeuw steeds vaker werk van projecten en infrastructuurwerken waarin ruimte wordt gecreëerd voor verplaatsingen te voet en met de fiets. Vandaag zijn autoluwe centra, voetgangerszones en winkelwandelstraten al lang geen uitzondering meer.

Wat de vroegste autoluwe projecten met elkaar gemeen hebben, is hun ligging in het centrum van een stad of gemeente, gekenmerkt door een hoge concentratie aan winkels, horeca en andere diensten die zich doorgaans op wandelafstand van elkaar bevinden. Met het concept van de Leefbuurt plaatsen we ons in die traditie, maar beogen we een vernieuwing en verbreding op twee terreinen. Ten eerste richten we ons niet enkel op stads- of dorpscentra, maar ook op wijken waar de woonfunctie dominant is. De achterliggende idee is het ontwerpen van buurten met een specifieke kwaliteit en mate van toegankelijkheid en integratie met de omgeving, die bewoners uitnodigt om hun lokale

verplaatsingen zonder auto te doen, zelfs al zijn auto's er niet verboden.<sup>2</sup>

Ten tweede zetten we een aantal bijkomende thema's op de agenda. De Leefbuurt ambieert meer dan het autovrij maken van straten. Andere opgaven dienen zich aan, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit, het bestrijden van hitte-eilandeffecten of het opvangen van lange periodes van droogte afgewisseld met intense onweders. De Leefbuurt onderscheidt zich hierin van vroegere herinrichtingsconcepten, dat de publieke ruimte explicet als onderdeel van het ecologische systeem wordt beschouwd.



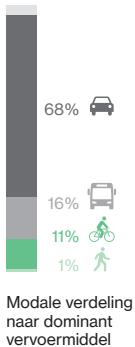
# Bouwstenen voor het succes van de Leefbuurt

Kenmerkend voor Leefbuurten is dat verkeersvraagstukken, ecologische, sociaal-economische en andere maatschappelijke uitdagingen er samen worden aangepakt. Dit is pas mogelijk wanneer men gelijktijdig op verschillende kwaliteiten inzet. In deze brochure plaatsen we die kwaliteiten onder vijf noemers: bereikbaarheid, nabijheid, esthetiek, ecologie en proces. We beschouwen ze als bouwstenen die de Leefbuurt dragen en samen meer zijn dan de som van de afzonderlijke delen. Hoe sterker de ene bouwsteen, hoe beter ook de andere zich kan ontwikkelen. Trekkers van Leefbuurten kunnen de bouwstenen als leidraad en als toetssteen gebruiken bij hun projecten.

## CASE Deelkernen van Zemst

In de gemeente Zemst nam het autobezit tussen 2006 en 2012 met 12% toe, wat ook meteen 16% meer CO<sub>2</sub>-uitstoot betekende. De publieke ruimte in de kerken van Zemst heeft in de loop der jaren duidelijk aan kwaliteit ingeboet. Daarbij was er vaak sprake van een slechte leesbaarheid en van een beperkte gebruikswaarde, bijvoorbeeld voor ontmoetingen. De gemeente Zemst wil dit proces van identiteitsverlies van de kerken en versnippering van de publieke ruimte omkeren, en de dorpskerken opnieuw aantrekkelijk en levendig maken. Daarvoor wordt een circulatieplan opgemaakt.

Doordat in landelijke en randstedelijke gebieden niet alle voorzieningen steeds in de nabijheid te vinden zijn, kan verwacht worden dat het autogebruik op de korte termijn aanzienlijk zal blijven. Verkeerscirculatiemaatregelen, waaronder filters voor doorgaand autoverkeer, kunnen de wijken zelf autoluw maken. Voor bovenlokale verplaatsingen naar Brussel of Mechelen biedt de fiets-snelweg die door de gemeente loopt een bijzondere opportuniteit.



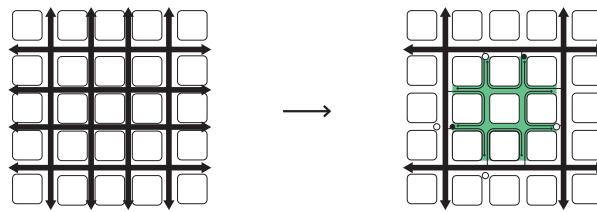
**'Elkaar kunnen ontmoeten in de buurt, in lokale winkels of op de wekelijkse markt, is belangrijk voor de dynamiek in een gemeente.'** Aglaée Degros (Institute of Urbanism, TU Graz)

**INSPIRATIE**  
Superblocks, Barcelona  
(Spanje)

In de 19de-eeuwse wijk Eixample in Barcelona startte men in 2016 met de reorganisatie van het mobiliteitsnetwerk. Men deed dat door de creatie van auto-luwe superblocks. Een superblock is een cluster van negen klassieke bouwblokken. Binnen deze superblocks wordt de verkeerscirculatie op wijniveau autoluw gemaakt, waardoor er een cel gecreëerd wordt van ongeveer 400 meter bij 400 meter. Binnen een superblock is alleen bestemmingsverkeer toegestaan, en geldt een maximumsnelheid van 10 of 20 km/u. De straten hebben daardoor amper te kampen met geluidsoverlast of lokale concentraties van emissies afkomstig van gemotoriseerd verkeer. Bovendien kan meer dan 70% van de ruimte die voorheen exclusief gereserveerd werd voor het autoverkeer, ingezet worden voor ofwel gemengd verkeer, ofwel een autovrije inrichting.<sup>1</sup> Het busnetwerk gaat niet meer doorheen die autoluwe superblocks, maar wordt geconcentreerd op de grote ontsluitingswegen, waardoor de frequentie en commerciële snelheid van de bussen verhoogd werd.<sup>2</sup> Een bushalte bevindt zich steeds op minder dan 300 meter. Op de doorgaande routes langs de superblocks worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Binnen het superblock zelf ligt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer zo laag dat aparte infrastructuur niet noodzakelijk is, en moeten fietsers zich aanpassen aan de aanwezigheid van voetgangers en spelende kinderen.



ontwerpprincipe: superblocks

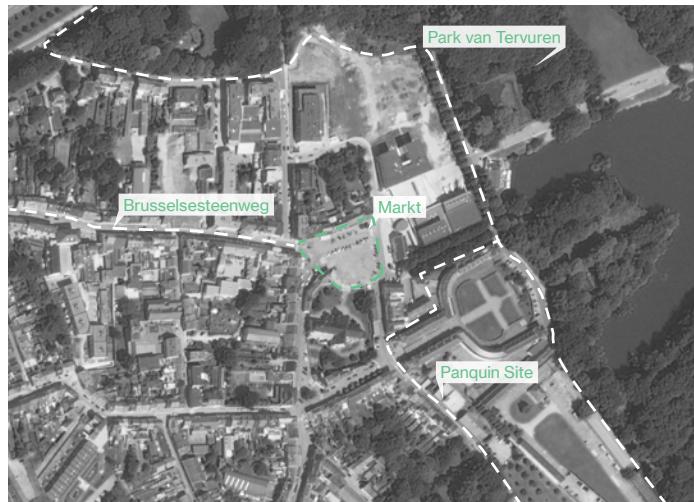
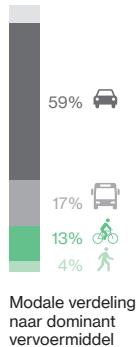


### Bouwsteen 1 Bereikbaarheid – goed verbonden met de omgeving

Voor we in de Leefbuurt zelf duiken, zoomen we uit. We bekijken de Leefbuurt in relatie tot de omgeving. De ligging van de Leefbuurt binnen het fietsnetwerk, het openbaar vervoersnetwerk en het wegennetwerk bepaalt in grote mate de bereikbaarheid van een buurt. En dus ook de mate waarin duurzaam verplaatsingsgedrag en het leven zonder een eigen auto mogelijk wordt. Hoe beter de Leefbuurt bereikbaar is voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, hoe groter de kans dat bewoners zich duurzaam zullen verplaatsen. Dit effect wordt nog sterker wanneer de autobereikbaarheid aangepast wordt, bijvoorbeeld via circulatiemaatregelen of een filter voor het autoverkeer. Het succes van de Leefbuurt is dan ook afhankelijk van onder meer de ruimtelijke context.

Netwerken voor voetgangers en fietsers bekijken we best op een andere manier dan netwerken voor gemotoriseerd verkeer. Bij die laatste denken we snel vanuit een hiërarchie en delen we wegen op in categorieën. Op heatmaps die het fietsverkeer in kaart brengen laten hoofdroutes zich gemakkelijk aflezen, maar dergelijke kaarten illustreren ook dat fietsers quasi overal rijden en een hiërarchische logica niet noodzakelijk een fietserslogica is. Mobiliteit van voetgangers en fietsers zouden we eerder kunnen omschrijven als haarvatenmobiliteit.<sup>3</sup> Fietsers en voetgangers kiezen de weg van de minste weerstand, met andere woorden: de kortste en meest comfortabele weg. Leefbuurten beantwoorden perfect aan deze behoefte doordat ze fietsers en voetgangers straten en pleinen met weinig gemotoriseerd verkeer aanbieden. Investeren in Leefbuurten is dus ook investeren in het verfijnen van een haarvattennetwerk, zonder dat daarvoor de aanleg van aparte fiets- en voetpaden noodzakelijk is.

CASE  
Marktplaats, Tervuren



**'We moeten ons afvragen: wat dreigen we te verliezen als we de inrichting van de markt vooral laten bepalen door de grootte van het kraam van de kippenboer?'** Els Liekens (Aquafin)

In Tervuren vormt het marktplaats het hart van de gemeente. Er vindt wekelijks een markt plaats. In de zomer worden er regelmatig evenementen georganiseerd. Op het marktplaats zelf kan er nog worden geparkeerd, en langs het plein loopt een as voor doorgaand verkeer. Naast de terrassen zijn er geen publieke elementen aanwezig die uitnodigen om er langer te verblijven. De gewenste multifunctionaliteit van veel marktpleinen kan de inrichtingsmogelijkheden stevig beperken. Het vergroenen of herontwerpen van een marktplaats is dan ook vaak een hele uitdaging, omdat dit niet altijd strookt

met de noden van de marktkramers en het gebruik van grote (vracht)wagens. Het verplaatsen van de wekelijkse markt stoot bij veel bewoners dan weer op weerstand.<sup>3</sup> Tegelijk is het belangrijk te beseffen dat we heel wat kansen dreigen te missen als we star vasthouden aan het actuele gebruik van het marktplaats.

Nochtans lenen sommige situaties zich voor een meer creatieve oplossing. Denk bijvoorbeeld aan het voorzien van specifieke locaties voor de grootste wagens aan de rand of in de omliggende straten. De parkeerplekken zouden een groene invulling kunnen krijgen, en op die manier bijdragen tot de ontharding van de omgeving. Omdat er geen ondergrondse parking onder de markt aanwezig is, zijn er ruime mogelijkheden om te vergroenen en de verblijfskwaliteit te verhogen. De aanwezigheid van bomen maakt terrassen extra aantrekkelijk. Vandaag mag

er op marktdagen al niet geparkeerd worden, een regel die op termijn zou kunnen uitgebreid worden naar andere/alle dagen. Het doorgaand autoverkeer kan worden geweerd en omgeleid via reeds bestaande parallelle routes. Zo zou de markt een stuk toegankelijker, veiliger en comfortabeler worden voor voetgangers en fietsers. Om de publieke ruimte te vrijwaren van geparkeerde wagens, kan gezocht worden naar locaties voor geclusterd parkeren. Wanneer er geen beschikbare ruimte is, kan een betalend parkeerregime er aanvullend voor zorgen dat mensen hun auto sneller op een eigen parkeerplaats of in een garagebox stallen. Straatparkeren zou dan enkel nog toegelaten worden in daartoe voorziene, afgebakende parkeervakken. Die worden dan best zo ingeplant dat er voldoende aaneengesloten ruimte beschikbaar blijft om te spelen en te ontmoeten.

**'Als het ontwerp niet toelaat dat kinderen van acht of senioren van tachtig zichzelfstandig, prettig en veilig kunnen verplaatsen in de wijk, dan is het ontwerp niet goed genoeg en moeten we terug naar de tekentafel.'** Kris Peeters (mobiliteitsexpert)

## Bouwsteen 2 Nabijheid – het belang van dichtheid en functiemenging

Als we weten dat mensen gemiddeld twee à drie verplaatsingen per dag maken en daar in totaal 80 à 90 minuten tijd aan willen besteden,<sup>4</sup> dan wordt duidelijk waarom nabijheid van belang is. Nabijheid van functies en voorzieningen maakt het immers mogelijk om onze mobiliteit zo te organiseren, dat we geen al te grote afstanden hoeven af te leggen, en we niet te veel tijd spenderen aan verplaatsingen. In buurten met een hoge bevolkingsdichtheid is de kans groter dat de oorsprong en de bestemming van een verplaatsing dicht bij elkaar liggen, met een gemiddeld kortere verplaatsing tot gevolg. Korte afstanden gaan gemakkelijk samen met wandelen of fietsen. Bovendien laat een hoge bevolkingsdichtheid toe het openbaar vervoer op een efficiënte manier te organiseren. Ook een sterke mate van verwegenheid van

**INSPIRATIE**  
**FUZI, Innichen (Italië)**

Innichen, een gemeente van iets meer dan 3000 inwoners in de Italiaanse Alpen, wilde bij de heraanleg van het centrum een antwoord bieden op een bijzondere uitdaging. Tijdens de winter- en zomermaanden wordt het dorp overspoeld door toeristen, terwijl het er tijdens de herfst en de lente erg rustig is. De publieke ruimte moest dus zo worden ingericht dat er grote groepen mensen kunnen samenkomen en ze toch geen doodse indruk maken buiten het toeristische seizoen. Het centrum werd autovrij ingericht, waarbij de kern, de winkelstraat, het kerkplein en het park met elkaar in samenhang werden gebracht via zachte verbindingen, vooral op maat van de voetganger. Naargelang van het seizoen en het aantal bezoekers is het mogelijk om de ruimte aan te passen. In de zomer en de winter staan er terrassen en is er extra vrije ruimte voor wandelaars. In de lente en de herfst wordt de ruimte ingenomen door waterpartijen, bloemen en planten. Het gebruik van verschillende materialen en hoogteverschillen zorgen voor een afwisselende en aangename wandelervaring. Het ontwerp voorziet ook in verschillende oppervlaktes die kunnen overstroomen. Zo ontstond een rustige omgeving die functioneel en aantrekkelijk is voor toeristen in de zomer, terwijl de ruimte in het laagseizoen afwisselend en aantrekkelijk blijft voor de bewoners.

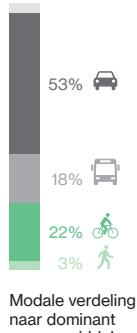


de woonfunctie met allerhande lokale diensten en andere potentiële bestemmingen vergroot de kans dat er gefietst of gewandeld wordt. Inwoners van een wijk zonder winkels, scholen of werkgelegenheid zijn namelijk verplicht om zich ver buiten hun eigen woonwijk te begeven, en zullen daardoor sneller de auto nemen.<sup>5</sup> Met andere woorden, in buurten met een hogere densiteit en een hogere mate van diversiteit kan een Leefbuurt gemakkelijker tot ontwikkeling komen.

Als we haarratenmobiliteit voor fietsers en voetgangers willen stimuleren, dan moet het stedenbouwkundig ontwerp dat faciliteren. In een Leefbuurt wordt primair nagedacht over de noden van de meest kwetsbare groepen, zoals kinderen, personen met een beperking en senioren. Wat goed is voor kwetsbare doelgroepen is goed voor iedereen. De inrichting van de publieke ruimte bepaalt in sterke mate of en hoe zij aan het openbare leven kunnen deelnemen. Het ontwerp is sterk bepalend voor de

verhoudingen tussen de verschillende gebruikers. Wanneer de publieke ruimte wordt gedomineerd door geparkeerde auto's, is de kans klein dat er kinderen gaan spelen, dat er vergroening en ecologische 'verwildering' zal kunnen optreden, of dat er waterbuffering kan plaatsvinden.

CASE  
Prins Leopoldplein en Koningin Elisabethplein, Sint-Niklaas



'Deelwagens en fietsenstallingen moeten sneller te bereiken zijn dan de autoparkeerplaatsen.' Kobe Boussauw (Vrije Universiteit Brussel)

'Voor een mentaliteitswissel hebben we eerst een infrastructuurwissel nodig.'

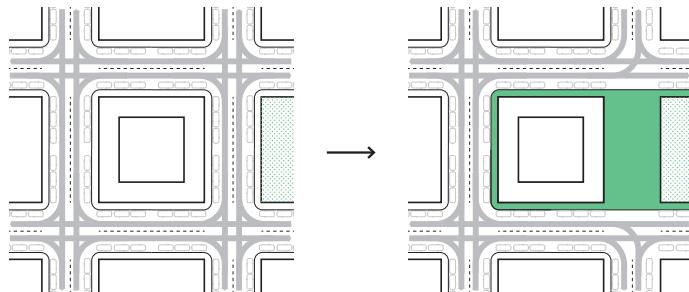
Kris Peeters (mobiliteitsexpert)

De omgeving van het Prins Leopoldplein en het Koningin Elisabethplein werd in het groenplan van Sint-Niklaas aangeduid als een weinig groene en 'speelkansarme' buurt. Nochtans wonen er erg veel kinderen. Beide pleinen zijn eigenlijk parkjes die op slechts 150 meter van elkaar liggen en morfologisch gezien één geheel vormen met de omliggende straten. De Koningin Elisabethlaan snijdt de groene ruimte in twee en wordt terzelfdertijd gebruikt als sluiproute. Daardoor is het park niet veilig toegankelijk, in het bijzonder voor kinderen die niet zelfstandig kunnen oversteken. De parkeerdruk in de wijk is hoog, zowel voor auto's als voor fietsen.

In dit geval kan de weg naar een Leefbuurt stap voor stap worden gezet. Het langsparkeren op straat kan geleidelijk aan worden vervangen door geclusterd parkeren. Vervolgens kan een filter



ontwerpprincipe: schiereiland

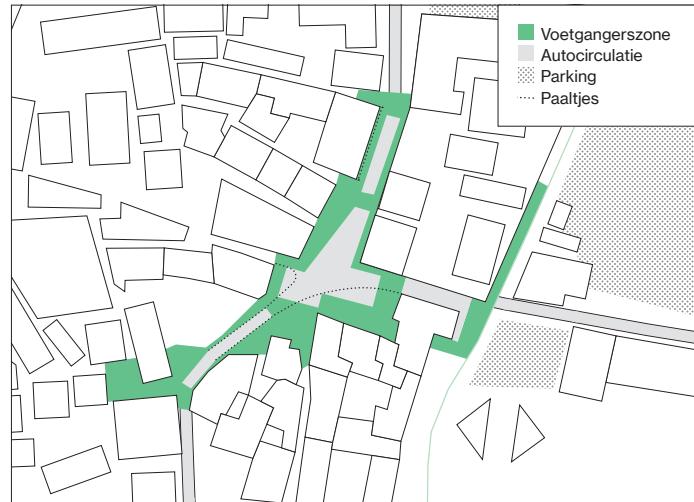


voor het autoverkeer worden gecombineerd met de aanleg van een veilige oversteekplaats om het park te bereiken en zo een 'schiereiland' te creëren. In een latere fase kan het volledige park worden uitgebreid in de richting van de woningen van het aangrenzende bouwblok.

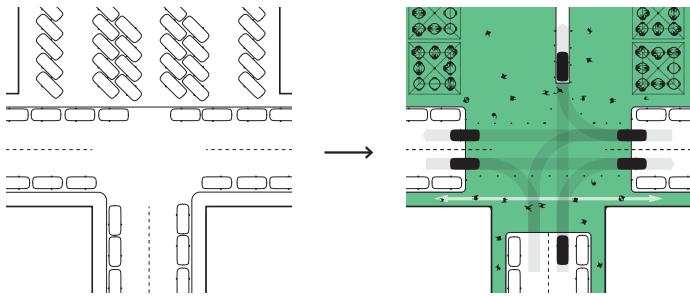
De uitbreiding van het park doet op die manier dienst als voortuin voor de bewoners en markeert de overgang van publieke naar private ruimte. Zo wordt het ook mogelijk om kinderen letterlijk voor de deur te laten spelen in een prettige en veilige omgeving.

'Ont-moeten – het niet moeten, elkaar toevallig tegenkomen, is erg belangrijk in een buurt en daar moeten we ook kansen voor creëren.' Kris Peeters (mobiliteitsexpert)

**INSPIRATIE**  
Piazza Grande, Riva San Vitale (Zwitserland)



ontwerprinciple: doorlopende voetgangerszone



De dorpskern van de Zwitserse gemeente Riva San Vitale (2400 inwoners) had te lijden onder het doorgaand verkeer van meer dan 6000 wagens per dag. De Piazza Grande had meer de allure van een lokaal verkeersknooppunt dan van een dorpsplein of -straat. Het

doorgaand verkeer kon niet volledig worden geweerd, maar de ruimte werd wel herverdeeld ten voordele van de voetganger. Het ontwerp en de gebruikte materialen creëren een samenhangende, doorlopende voetgangerszone. Het oversteken van voetgangers werd aangemoedigd door op bepaalde plaatsen voor de aanleg van voetpaden en rijbaan hetzelfde materiaal te gebruiken.

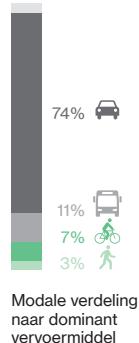
### Bouwsteen 3 Esthetiek – een kwaliteitsvolle inrichting

Een aantrekkelijke omgeving zorgt ervoor dat mensen ook niet-doelgerichte activiteiten ondernemen in de publieke ruimte. Onder doelgerichte activiteiten vallen onder andere de puur functionele verplaatsingen, bijvoorbeeld naar school, naar het werk of naar de winkel gaan. Omwille van hun verplichte karakter gebeuren die verplaatsingen hoe dan ook, ongeacht de omstandigheden en ongeacht hoe aantrekkelijk de publieke ruimte is ingericht. Wanneer we echter kijken naar plekken met een verzorgde vormgeving, dan zien we dat mensen daar vaak langer verblijven. Ze zitten in de zon, raken met elkaar aan de praat, kinderen spelen er. Bovendien trekken mensen andere mensen aan, met meer levendigheid en meer sociale interactie tot gevolg, in het bijzonder op die plekken waar verplaatsingen aan een lager tempo verlopen. Zo wordt een verplaatsing

(te voet of met de fiets) op zich al een belevening die de levenskwaliteit van de bewoners verhoogt.

Bij de inrichting van een Leefbuurt willen we de intrinsieke kwaliteit van de omgeving – zowel bebouwing als landschap – respecteren en in de verf zetten. Historische en architecturaal waardevolle elementen moeten met andere woorden een prominente plaats krijgen in het ontwerp. De ontwerper van de Leefbuurt streeft naar een integraal en samenhangend geheel, dat de verschillende zintuigen kan aanspreken. De transformatie van een wijk moet steeds gebeuren met aandacht voor de bestaande structuren, en voor de gebruiken en gewoontes van de bewoners. Wat al goed is, moeten we niet veranderen maar wel versterken.

CASE  
Opgrimbie, Maasmechelen



In Opgrimbie, ten zuiden van Maasmechelen, hebben de straten vandaag een eerder klassiek profiel. Dat leidt tot een monotoon, weinig aantrekkelijk publiek domein en overmatige verharding. De huidige straatinrichting geeft veel ruimte aan het autoverkeer ten nadele van andere activiteiten. Het straatbeeld wordt gedomineerd door vrijstaande

woningen met tuin. Kwalitatieve en aantrekkelijke openbare ruimte ontbreekt.

De aanpassing van het rioleringssysteem is het uitgelezen moment om niet enkel de verkeerscirculatie, maar ook het watermanagement en de open ruimte te herdenken en te herorganiseren. De gemeente wil de kans grijpen om het ecologische vraagstuk te combineren

met een esthetische sprong voorwaarts: ecologie als hefboom voor het creëren van kwalitatieve publieke ruimte met water als ruimtelijke drager. Waar regenwater kan gebufferd en vastgehouden worden, en traag kan infiltreren, zijn er minder of minder grote rioleringstuigen nodig.

*'Individuele ingrepen zouden zoveel mogelijk gesitueerd moeten worden in een ecologisch samenhangend netwerk, postzegelingrepen creëren amper ecologische meerwaarde.'* Geert De Blust (INBO)

*'Je wil toch niet al je geld onder de grond stoppen als je er bovengronds zo'n mooie dingen mee kan doen?'*

Florian Boer (De Urbanisten)

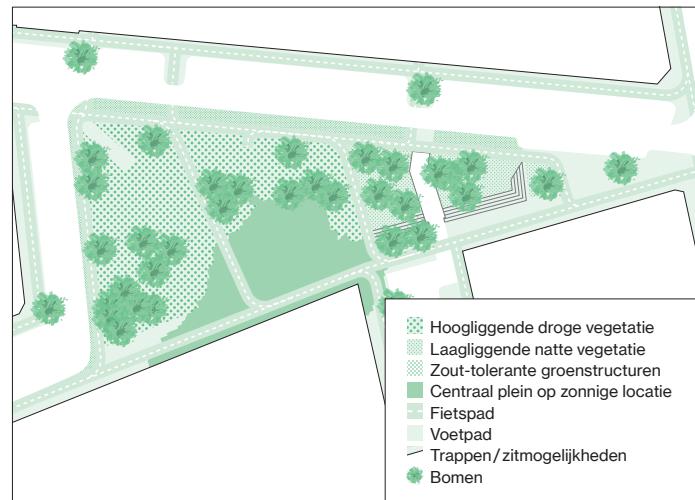
#### Bouwsteen 4 Ecologie – aandacht voor groen, blauw, lucht en bodem

In de Leefbuurt staan bewoners en gebruikers van de buurt centraal en streeft men naar actieve mobiliteit. Men kijkt er verder dan de traditionele functie van de openbare ruimte. Daarbij telt niet alleen wat meteen zichtbaar is in de publieke ruimte, maar ook de bodem en zelfs wat er letterlijk onder de grond zit. Als we publieke ruimte explicet als onderdeel van het ecologisch systeem beschouwen, betekent dit dat we ook aandacht moeten hebben voor componenten zoals bodem, grondwater, oppervlakte-water, biodiversiteit enz.<sup>6</sup> Een Leefbuurt is onderdeel van het grijze infrastructuurnetwerk, maar ook een schakel in een groenblauw netwerk, ook al is dat netwerk in veel gevallen niet meer zichtbaar, bijvoorbeeld doordat beken werden gedempt en groenoppervlaktes werden bebouwd. Een Leefbuurt

**INSPIRATIE**  
Tåsingeh Plads, Kopenhagen (Denemarken)

'We beschouwen de stad als een spons,  
en de straat als een groene huiskamer.'

Florian Boer (De Urbanisten)



Tåsingeh Plads in Copenhagen is een klimaatadaptieve stedelijke ruimte, in staat om overstromingen die één keer in de honderd jaar voorkomen, op te vangen. Het plein transformeerde van 1000 m<sup>2</sup> verharde oppervlakte tot een groene plek met een grote buffercapaciteit voor regenwater afkomstig van zowel het plein als de omgeving. De waterhuishouding van het plein staat in verbinding met die van de andere pleinen van het zogenaamde Klimaatkwartier en ook voor voetgangers en fietsers zijn er verbindende wegen. De ondergrondse waterzuivering maakt het mogelijk dat kinderen ook in en met het water kunnen spelen. Tåsingeh Plads is een microbiotoop: plantensoorten werden zorgvuldig geselecteerd om de biodiversiteit te ondersteunen. Het plein werd deels aangelegd met recyclage-materialen afkomstig van de omliggende lanen. Tegelijkertijd is het plein een ontmoetingsplek voor de buurt: omwonenden kunnen er wandelen, rondkijken, koffie drinken en verpozen.<sup>4</sup>

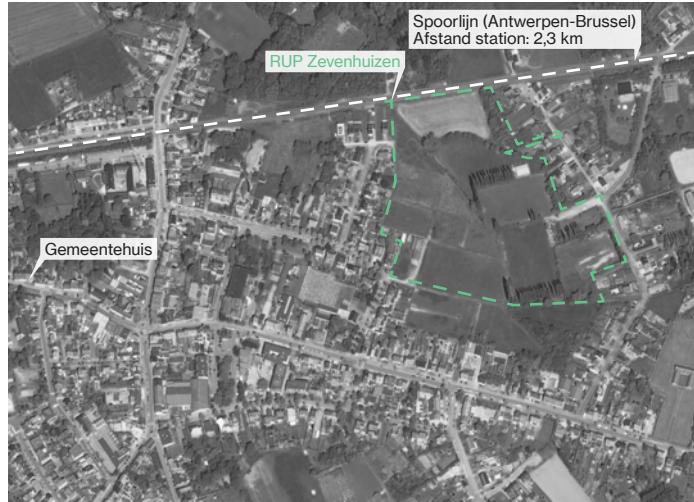
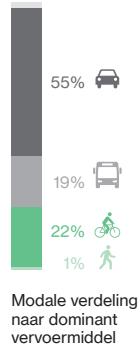


mogen we dus niet beschouwen als een eiland. Het is een integraal onderdeel van een grijs-groen-blauw netwerk.

Door de opwarming van de aarde komen in onze streken langere droogteperiodes voor, in combinatie met korte periodes van hevige neerslag en langere hittegolven. De gevolgen van zomerse onweersbuien kunnen plaatselijk worden ondervangen en getemperd door gericht te ontharden en te vergroenen, meer ruimte te geven aan natuurlijke grachten en beken en plekken te creëren die mogen overstromen. Een minder verharde Leefbuurt kan een functie opnemen in het waterbeheer door in korte tijd veel water op te nemen en vast te houden.<sup>7</sup> Bovendien blijkt er een sterk verband te bestaan tussen de verhardingsgraad binnen een stad en het voorkomen van hitte-eilandeffecten, het fenomeen waarbij de temperatuur in steden gemiddeld hoger ligt dan in het omliggende landelijke gebied. Ook hittegolven treden frequenter én intenser op in steden. Vooral

's nachts zijn de verschillen significant, doordat de stad minder snel afkoelt. Gemiddeld bedraagt dit verschil enkele graden, maar op sommige plekken kunnen de temperatuurverschillen tussen stad en platteland oplopen tot 7 à 8 graden of zelfs meer.<sup>8</sup> De Leefbuurt kan met andere woorden ook een instrument zijn om de blootstelling van bewoners aan hittestress te beperken.

CASE  
Het RUP Zevenhuizen, Lint



'Het gaat er niet om, van Leefbuurten geïsoleerde paradijsjes te maken, maar wel ze als leidraad te beschouwen voor alle toekomstige ontwikkelingen en transformaties in de gemeente.'

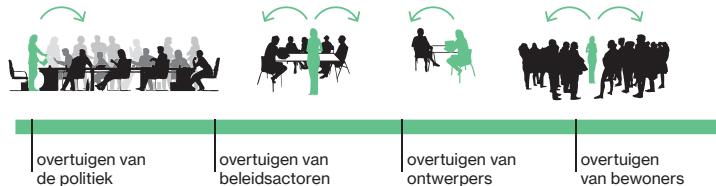
Tom Leenders (afdeling Ruimte en Stadsontwikkeling stad Antwerpen)

Het nog te ontwikkelen woonproject Zevenhuizen in Lint is ongeveer 10 hectare groot. Het bijbehorende RUP vraagt per wooneenheid één privéparkeerplaats en één parkeerplaats voor bezoekers. Dit is een erg hoge norm en resulteert onder andere in 250 parkeerplaatsen op het maaiveld. Een dure aangelegenheid die niet alleen de mogelijkheid hypothecert om grote groen- en waterpartijen te voorzien. Ze zal ook het autogebruik bij de bewoners in de hand werken.

Nieuwe woonprojecten zijn nochtans uitgelezen kansen om Leefbuurten te ontwikkelen. De kern van de gemeente Lint ligt dichtbij, waardoor dagelijkse voorzieningen zich op wandelafstand bevinden. Ook het station ligt op ongeveer 2,3 kilometer van het projectgebied. Bovendien kan er, bij een gefaseerde aanleg van het project, ook geëxperimenteerd worden met dynamische parkeernormen of deelwagens. Per fase kan de parkeernorm worden vastgelegd en kan worden uitgetest hoe autoluw wonen er in de praktijk uit kan zien. Wanneer die

parkeernorm dynamisch kan worden opgevat, blijft bijsturen mogelijk. Dit vereist wel een wijziging van het RUP én een sterke, regisserende lokale overheid. Die moet er haar schouders onder willen zetten, vanuit de visie dat dit project wordt ontwikkeld op maat van toekomstige bewoners en toekomstig gebruik en dat een niet-autoafhankelijke levensstijl zonder eigen wagenbezit ook in een kleinere gemeente mogelijk is. Zo wordt de wijk ook een voorbeeld voor toekomstige transformaties van andere wijken in de gemeente.

procesprincipe: initiatief en sterke sturing door de lokale overheid



'Wachten we tot de burgers mee zijn of ondernemen we actie om de burgers mee te krijgen?' Jef Van Eyck (Vormingplus)

## Bouwsteen 5 Proces – transparantie en vernieuwende samenwerkingsvormen

Een straat beschouwen als een groene huiskamer en een Leefbuurt vergt verbeelding. Een van de drempels om de discussie over Leefbuurten te openen is de veronderstelling dat het ontbreekt aan draagvlak. Bewoners zouden geen vragende partij zijn, omwonenden zijn er beducht voor dat bewoners van de Leefbuurt in hun straat zullen parkeren, lokale handel vreest omzetverlies.

De kans dat geen enkele belanghebbende op de rem gaat staan, is inderdaad erg klein. De discussie gaat dan al snel alleen over automobiliteit en parkeren. Bij zo'n gesprekken kunnen de gemoederen hoog oplaien. Toch is er ook een zwijgende meerderheid die zich minder luid laat horen. Het is aan de lokale overheid om een ambitieuze visie te formuleren, op een creatieve manier met verschillende

## INSPIRATIE Paternosterstraat, Leuven

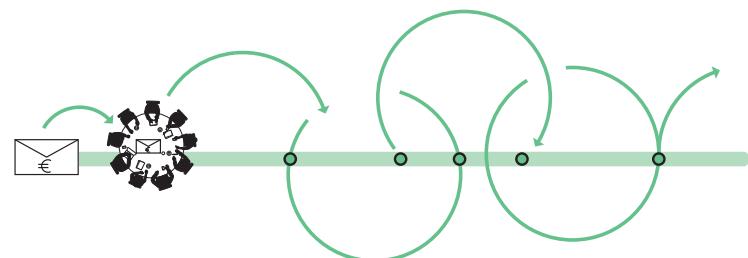
'Het zand tussen de net aangelegde tegels was nog niet volledig in de voegen gekropen, of er verschenen al krijttekeningen van kinderen.'

Anne Marie Timmermans (dienst Wegen Stad Leuven)

De Paternosterstraat is een woonstraat in de 19de-eeuwse gordel van Leuven, met arbeiderswoningen, kleinere gezinnen en veel kinderen. Niet iedereen beschikt er over een auto. De straat ligt vlakbij het station. Het proces naar de heraanleg verliep incrementeel, flexibel en open. De bewoners hadden behoefte aan meer ontmoetingsruimte. De straat stond op de lijst van opnieuw aan te leggen wegen, maar in afwachting daarvan brachten de bewoners al een dynamiek op gang door in te spelen op het aanbod van de gebiedsgerichte werking van de stad. Zo konden ze een budget verkrijgen voor wijkgerichte activiteiten en de aankoop van straatmeubilair. Daarnaast hielden de bewoners een enquête om in kaart te brengen door wie en op welke manier de straat werd gebruikt. De enquête bevestigde de aanwezigheid van sluipverkeer. Uit een bewonersavond met de stad bleek dat het scenario van een absoluut parkeervrije straat de voorkeur genoot. De bewoners waren bovendien ook vragende partij om de straat te filteren zodat het sluipverkeer vanuit de aangrenzende Diestsesteenweg verdween. De stad besloot om hen daarin



procesprincipe: incrementeel ontwerpproces



te volgen. Wat ongetwijfeld bijgedragen heeft aan dit succesverhaal is dat de bewoners gemotiveerd bleven omwille van het perspectief op de heraanleg, en de wijkbudgetten waarop ze een be-roep konden doen. Daardoor hadden de

bewoners al een goed contact met de stad en was er al een stevig buurtweefsel ontstaan. Ook de flexibiliteit van de stadsdiensten en een goede uitwisseling van informatie tussen die diensten onderling, waren van belang.

**stakeholders samen te werken, het ambitieniveau te bewaken en hier helder en transparant over te communiceren. Met het concept van de Leefbuurten willen we vernieuwende samenwerkingsvormen aanreiken. Diensten voor ruimtelijke planning, mobiliteit, openbare werken, milieu, groenbeheer en participatie, toekomstige of huidige bewoners, omwonenden, lokale handelaars, scholen enzoverder komen samen aan tafel, elk met eigen vragen en soms tegenstrijdige belangen. Er zullen meningsverschillen zijn en die moeten niet noodzakelijk worden uitgevlakt. Wel moet elke belanghebbende ervan verzekerd zijn dat er naar haar of zijn bekommernissen wordt geluisterd en dat die worden begrepen. De methodiek voor de realisatie van Leefbuurten staat ook toe om participatie een bredere invulling te geven. Vandaag wordt participatie te gemakkelijk ingezet als middel om een 'moeilijk' project verkocht te krijgen. Bewoners zullen die strategie snel doorhebben. Zo raakt het vertrouwen tussen buurt en overheid**

**zoek. Het proces naar een Leefbuurt kan participatie aanwenden om de bewoners en de eigenheid van de buurt te leren kennen en om lokale expertise te verzamelen die kan worden ingezet bij het ontwerp-proces. Dit kan het eigenaarschap van bewoners ten aanzien van hun wijk vergroten terwijl de lokale overheid haar appreciatie kan tonen voor de kennis van de bewoners.**



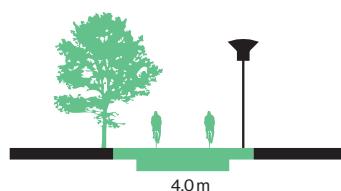
# **Strategieën voor het realiseren van de Leefbuurt**

## INSPIRATIE

Het Rijnwaalpad tussen Arnhem en Nijmegen (Nederland)



het standaardprofiel van de fietsroute



het fietsstraatprofiel



Het Rijnwaalpad is een van de eerste snelfietsroutes in Nederland. De route verbindt Arnhem en Nijmegen en heeft een duidelijk doel: de route moet de automobilist verleiden om voor middellange woon-werkverplaatsingen de fiets te nemen. Snelheid, directheid en veiligheid zijn hierbij leidende principes. De route bestaat deels uit opgewaardeerde fietsroutes en deels uit nieuw aangelegde trajecten. Het standaardprofiel heeft een breedte van 4m en is voorzien op fietsverkeer in twee richtingen. Op plaatsen waar het vrijliggende standaardprofiel niet mogelijk was, bijvoorbeeld in woonwijken, werden fietsstraten toegepast:

het wegprofiel werd versmald, waardoor er ruimte ontstond voor plantvakken voor bomen. De aanleg van de fietsstraat is niet enkel voor actieve weggebruikers een verbetering. De hele buurt profiteert

mee van de begeleidende maatregelen, zoals de laanbeplanting en de nieuwe manier van parkeren. In de afgebakende parkeervakken staat de auto immers veilig en is er minder kans op schade.

## Toon ambitie en ontwikkel een sterke visie

- Maak een lokale vertaling van mondiale, Europese, federale en gewestelijke doelstellingen

**Het klimatakkkoord van Parijs of de Sustainable Development Goals:** het zijn wereldwijde akkoorden die ver af lijken te staan van het buurtniveau, maar toch om een lokale vertaling vragen. Bovendien hebben België en Vlaanderen zich geëngageerd om bepaalde Europese doelstellingen te halen. Tegen 2030 wil de EU als geheel bijvoorbeeld 40 procent minder CO<sub>2</sub> uitstoten, een doelstelling die juridisch bindend is. Binnen dat kader wil België de uitstoot verminderen met 35 procent. Daarnaast wordt in het Vlaams Klimaatplan de ambitie geformuleerd om tegen 2030 het aantal afgelegde voertuig-kilometers (gerealiseerd door personen-, bestel- en vrachtwagens) met 15% te verminderen ten opzichte

van 2015.<sup>9</sup> Overigens rollen steeds meer Vlaamse steden en gemeenten zelf alvast een plan uit om klimaatneutraal te worden tegen ten laatste 2050. De Leefbuurt kan daarin een rol spelen, en op lokaal niveau mee het verschil maken.

- Ontwerp voor de toekomst

Beleidsmakers moeten durven vooruitkijken en anticiperen. Het is niet de bedoeling om over tien jaar opnieuw aan de tekentafel te zitten om het ontwerp van straten en buurten die vandaag worden heraangelegd, te herbekijken. Zelfs zonder glazen bol zijn een aantal trends nu al duidelijk. Wat betreft het klimaat kan onze West-Europese regio best rekening houden met langere droogteperiodes, vaker voorkomende hittegolven en fellere onwevers. Een ontwerp moet dus klimaatrobust zijn: het moet infiltratie en buffering van water ondersteunen, wateroverlast kunnen opvangen, en het hitte-eilandeffect



In deze nieuwe woonwijk van ongeveer 240 woningen en een dichtheid van 30 woningen per hectare werd uitdrukkelijk gekozen voor een verkavelingsvorm die de lokale contacten stimuleert en een ontwerp dat de wijk integreert in het landschap. De privétuinen, parken en de stadsboerderij met boomgaard vormen een samenhangend groen ecologisch netwerk opgebouwd uit struweel, vijvers, grachten, rietveldjes en wadi's. Het nabij-

gelegen waterwingebied heeft een sterke ruimtelijke relatie met de omringende bebouwing en met de stadsboerderij. De stadsboerderij combineert voedselproductie met een sociale en educatieve pijler. De wijk zelf is autovrij. Parkeren gebeurt aan de rand. Voor laden en lossen en voor de hulpdiensten zijn de woningen wel bereikbaar met de auto. De wijk heeft een dicht netwerk van wandel- en speelroutes en fietspaden.

mee minimaliseren. Ontwerpen voor de toekomst betekent dat infrastructuur die enkel kunnen ingezet worden voor privé autogebruik (zoals grote ondergrondse parkeergarages die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer), niet langer gewenst zijn. Op het wegverkeer gerichte infrastructuur worden best correct gedimensioneerd. Parkeerplaatsen moeten zo worden aangelegd, dat ze met een minimum aan inspanning weer kunnen worden verwijderd. Verharding moet tot een minimum worden beperkt.<sup>10</sup> Ruimtes die bedoeld zijn om te spelen, mensen te ontmoeten, voor groen of voor wandelen en fietsen dienen zo te worden ontworpen dat ze een stevige groei van het gebruik kunnen opvangen. De creatie van een Leefbuurt is een manier om te experimenteren en uit te zoeken welke precies de noden zijn van de buurt van morgen, en hoe die zal functioneren.



Er is uitgegaan van één parkeerplaats per woning. Doordat de verharding tot het minimum werd beperkt, bleef er veel open en groene ruimte over: handig voor de infiltratie van regenwater, maar ook voor sociaal contact. Een groot deel van het groenbeheer gebeurt door een groep bewoners – enkel het grotere of moeilijkere werk wordt uitgevoerd door de gemeente – wat het gevoel van eigenaarschap in de wijk vergroot.

- Plan voor kinderen, senioren en de bewoners van morgen

Beschouw kinderen en senioren als expliciete doelgroep van de ontwerpopgave. Operationaliseer een ‘kindnorm’ en een ‘senioren norm’.<sup>11</sup> Een kindnorm zou bijvoorbeeld kunnen voorschrijven dat een kind van vijf veilig en prettig moet kunnen spelen in de onmiddellijke omgeving van de woning, en dat een kind van acht zich zelfstandig te voet of met de fiets moet kunnen verplaatsen in de buurt. Een senioren-norm kan op dezelfde manier functioneren: wanneer de omgeving bewandelbaar is voor een tachtigjarige, is aan de norm voldaan. Voor senioren betekent dit bijvoorbeeld dat een traject ‘overbrugbaar’ wordt door het in stukken op te delen, met gelegenheid om even te rusten, liefst in de schaduw.<sup>12</sup> De huidige bewoners vormen natuurlijk de voornaamste groep in participatietrajecten, maar ook de bewoners en gebruikers van morgen zijn van tel. Dat is zeker

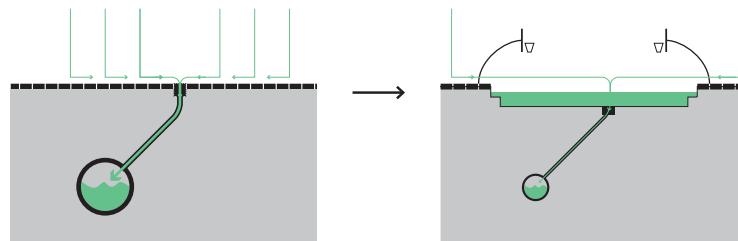
**INSPIRATIE**  
Waterplein, Tiel (Nederland)

Een waterplein is een laaggelegen plein dat geschikt is voor sport en spel, maar onder water loopt als het hard regent. Het waterplein combineert twee functies. Het is zowel publieke ruimte als een cruciale schakel binnen het watermanagement: een technische oplossing om de wateroverlast in de laaggelegen wijk structureel aan te pakken. Aan de flanken van het plein liggen twee natuurlijke bassins, die bij een regenbui als eerste vol komen te staan en waar stapstenen spel uitlokken. Als het regent vangt het plein in vier bassins het regenwater op van het schoolplein en de nabije omgeving, waarna het langzaam de grond in zakt. Bij een zeer zware regenbui loopt ook het centrale deel, ingericht als een sportveld, onder water. Het is dan tijdelijk een soort ondiepe vijver.<sup>5</sup>

Het ontwerp van het waterplein in Tiel kwam tot stand in nauwe samenwerking met de kinderen van de school en de buurtbewoners. Er is een sportveld en een baan voor alles op wieltjes en er zijn eilandjes, bankjes en appelbomen. Een slang van rode baksteen krult om het plein heen. Haar kop vormt het hoogste punt en heeft beklimbare randen en hellingen waar je vanaf kunt glijden. Zo ontstond een avontuurlijke route rondom het verdiepte sportbassin van waaruit de buurtkinderen kunnen uitzien over het plein.<sup>6</sup>



ontwerpprincipe: waterplein



belangrijk in wijken met een toekomstige generatie-wissel of plaatsen waar andere mobiliteitsvormen in de toekomst denkbaar zijn.

#### Kijk breder dan de buurt, pak meer aan dan enkel verkeersstromen

- Vermijd postzegeloplossingen

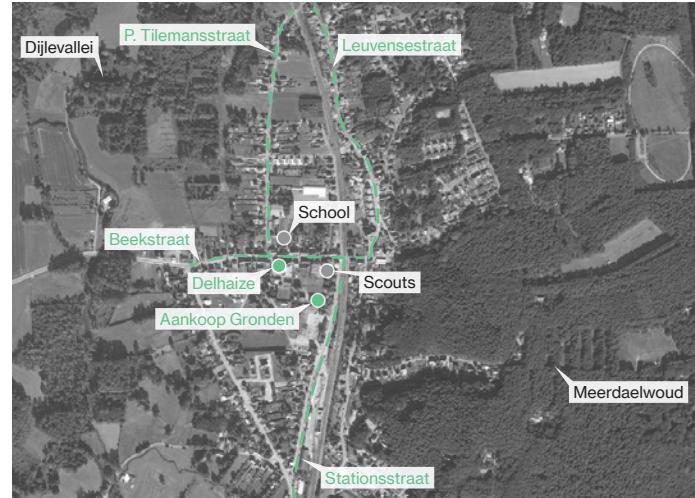
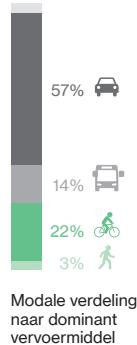
Deze brochure behandelt in principe een erg lokale materie. Toch is het van belang om ook uit te zoomen en de Leefbuurt te bekijken in functie van verschillende schaalniveaus. De bredere samenhang moet helemaal duidelijk zijn vooraleer het detailniveau uitgewerkt kan worden.<sup>13</sup> Situeer de te bekijken buurt binnen het infrastructuurnetwerk. Zo is een vlotte regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer noodzakelijk als we in de Leefbuurt het auto-vrije leven mogelijk willen maken. En misschien ligt

de dichterbijzijnde kern wel op fietsafstand, maar werd die opportuniteit nog niet ten volle benut. Wie over ecologie spreekt, mag de Leefbuurt ook niet als een eiland beschouwen. Water houdt geen rekening met gemeentegrenzen. Wat een oplossing kan lijken voor de ene buurt, kan wel eens een probleem vormen voor de andere.

- Zet in op meer biodiversiteit en speel in op de waterproblematiek

Biodiversiteit staat fel onder druk, in eerste instantie door de negatieve impact van de mens op het leefmilieu. Dat gaat dan niet alleen over de verdwijning van sommige zeldzame planten- en dierensoorten, maar ook over productiviteitsverlies en een toename van de kwetsbaarheid van ecosystemen. Door specifieke ingrepen ter bescherming van fauna en flora, zoals bijen- of vogelkasten, insectenhotels, wadi's of bloemenweiden, kan de Leefbuurt een rol spelen

CASE  
Bekstraat, Sint-Joris-Weert  
(Oud-Heverlee)



Het dorpscentrum van Sint-Joris-Weert heeft een aantal troeven, waaronder enkele fraaie historische woningen en de ligging tussen twee bijzondere natuurgebieden. Het gemeentebestuur heeft de ambitie om de publieke ruimte van de kern op te waarderen en in te richten op maat van kinderen, senioren, voetgangers en fietsers. De kwaliteit van de publieke ruimte lijdt immers onder het doorgaand verkeer dat vooral de Bokstraat overbelast. Bovendien bestaan er plannen om de parking van de supermarkt in het centrum uit te breiden. De supermarkt kreeg hiervoor in 2018 een stedenbouwkundige vergunning. De bijkomende parkeerplaatsen zullen naar verwachting extra autoverkeer aantrekken.

De aanwezigheid van grote supermarkten met grote parkings in kleinere dorpskernen kan sterk bepalend zijn voor de inrichting. Parkings van supermarkten nemen in sommige kernen buitensporig

veel ruimte in en bestaan vaak uit één grote verharde zone, die bovendien ongebruikt blijft wanneer de zaak gesloten is. Deze problematiek vereist een visie op parkeren die verder reikt dan enkel de parking van de winkel. Daarbij wordt een afgebakende zone als één geheel

beschouwd om voor het hele gebied parkeeroplossingen te zoeken. Zo zouden de parkeerplaatsen van de supermarkt 's avonds kunnen worden gebruikt door de bewoners. Multifunctioneel gebruik in de tijd zou zowel ruimte- als kostenbesparend zijn.<sup>7</sup>

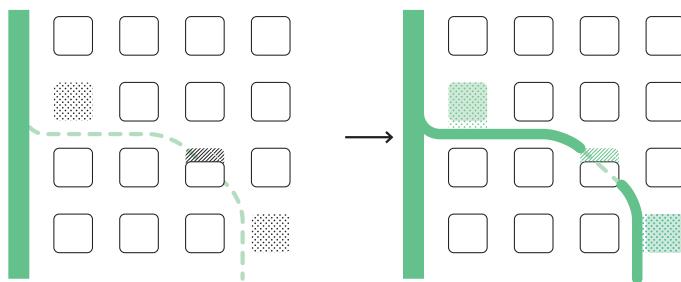
**in het behoud en de versterking van de biodiversiteit.** Veel gemeenten ondersteunen de aanleg van geveltuintjes, het inzaaien van bloembedden en het planten van inheemse bomen. De inrichting van Leefbuurten kan echter ook worden opgehangen aan de bescherming van bepaalde soorten fauna en flora. Een Leefbuurt wordt dan een biotoop voor een specifiek dier of een bijzondere plant. Zo'n *animal aided design* kan ook worden toegepast in meer stedelijke gebieden.<sup>14</sup>

In dichtbebouwde omgevingen is het vaak moeilijk om ruimte te vinden voor regenwaterbuffering, terwijl de nood daar het hoogst is. Bij zware regenbuien is infiltratie immers quasi onmogelijk, en kan ook de riolering de piekbelasting niet aan. Leefbuurten bieden de mogelijkheid om regenwater een zichtbare plek in de open ruimte te geven.<sup>15</sup> In voormalige beekvalleien of natte gebieden kan er waardevolle publieke ruimte worden gecreëerd door het water zichtbaar te maken en te bufferen. Zo

'Je moet niet ontwerpen voor de dino [de grote parking van de supermarkt], je moet ontwerpen voor de toekomst die je voor ogen hebt. Die dino's sterven op termijn toch uit. We moeten bepalen welke sfeer we willen creëren, welk soort dorp we willen zijn en voor wie we in de eerste plaats willen ontwerpen: zijn dat de bewoners van de gemeente of de mensen die op zondagvoormiddag met de auto naar de supermarkt komen?' Tom Leenders (afdeling Ruimte en Stadsontwikkeling stad Antwerpen)



ontwerpprincipe: bestaande waterstructuren zichtbaar maken



Het nieuwe park Het Zeen is een strategische groene ruimte in de Woluwewallei met zowel een ecologische als een recreatieve waarde.<sup>8</sup> De Zeenstraat werd gevoelig ingesnoerd, wat resulterde in heel wat minder asfalt. De Normandylaan werd getransformeerd tot een volwaardig fiets- en wandelpad. De buurtbewoners werden hier vooraf over gevraagd. Uit drie

mogelijkheden voor de herinrichting van de Normandylaan koos een meerderheid op een participatievergadering voor de omvorming van de autoweg naar een pad voor voetgangers en fietsers. Ook de gemeente steunde dit voorstel en zo ging 3000 m<sup>2</sup> asfalt op de schop.<sup>9</sup> Het openleggen van een ingekokerde beek biedt niet enkel een ecologische meerwaarde. Het draagt ook bij aan de beleving en

de kwaliteit van de publieke ruimte. Via brugjes over de beek kunnen bezoekers het park gemakkelijk in- en uitwandelen. De nieuwe speeltuin loopt tot aan het open water. Plekken met meer of minder water, bloemrijke hooilanden en aangepast beheer bieden planten en dieren een nieuwe plaats in dit gebied.<sup>10</sup>

**maken we van de oplossing een lust in de Leefbuurt in plaats van een last voor een andere buurt. Op die manier kan water ook de publieke ruimte structureren.<sup>16</sup>**

- Creëer plekken waar mensen willen verblijven

De heraanleg van straten en pleinen wordt vaak als een voornamelijk verkeerstechnische oefening gezien, gebaseerd op typische vragen als: hoe groot zijn de verkeersstromen, waar kunnen die stromen een plaats krijgen en hoe groot is de parkeerdruk? Wanneer we de vraagstelling bijstellen en bijvoorbeeld nagaan op welke manier een plek gecreëerd kan worden waar mensen willen verblijven, dan zal het resultaat er helemaal anders uitzien. Andere elementen – bijvoorbeeld aanleiding voor spel, rustpunten, zitgelegenheid – zullen dan veel sterker hun stempel drukken op de inrichting van een plek. Ontwerpen op zo'n manier garandeert dat er in de

**publieke ruimte plekken ontstaan of blijven bestaan waar mensen elkaar kunnen ontmoeten in een niet-commerciële context. Horecaterrassen dragen vaak bij tot een gezellige sfeer, maar het is niet de bedoeling dat elke ontmoetingsruimte op consumptie is gericht.**

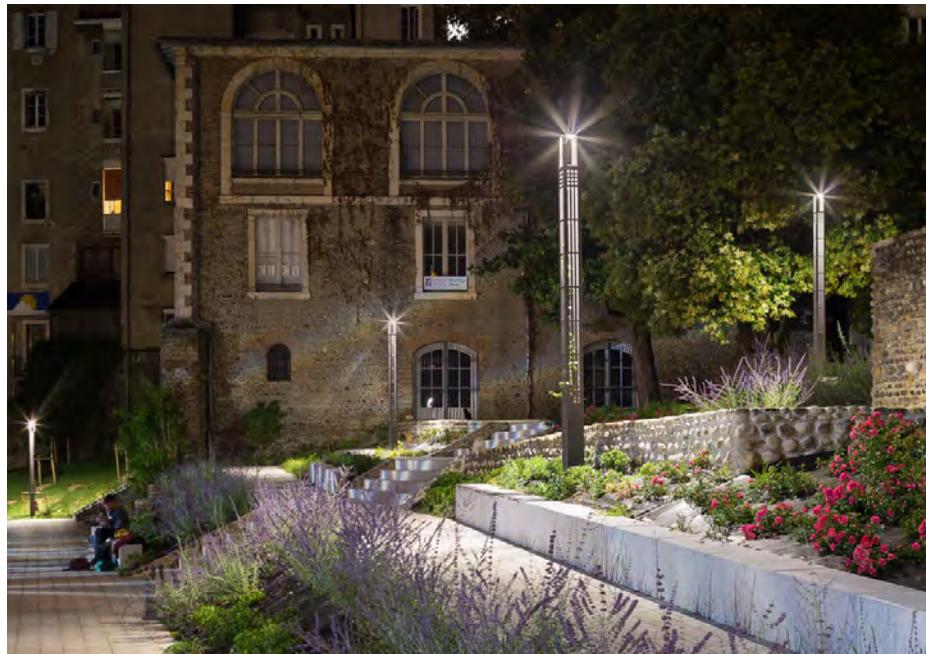
- Bied kansen voor inclusie, emancipatie en toe-eigening

**Leefbuurten moeten mogelijkheden bieden aan uiteenlopende groepen en mensen met erg diverse achtergronden om elkaar te ontmoeten en op zoek te gaan naar prettige manieren om samen te leven.<sup>17</sup> Bij het ontwerp van een Leefbuurt hoeft niet alles tot in de puntjes te worden georganiseerd of gepland. Bewoners kunnen onbestemde plekken zonder specifieke invulling zelf claimen en toe-eigenen op de manier die het beste bij hen past, en die in de loop van de tijd ook kan veranderen. Er mogen best wat**

**INSPIRATIE**  
Promenade Urbaine Hédas, Pau (Frankrijk)



Le Hédas, de nieuwe Promenade Urbaine, verbindt het noorden met het zuiden van Pau. Toch is ze veel meer dan alleen maar een verkeersas. Een van de ambities van het ontwerp was het opnieuw openleggen van de oude Hédasbeek. Restructies die vroeger ingenomen werden door parkeerplaatsen, zijn nu groen zones die bijdragen aan de herwaardering van de omliggende architectuur. De promenade nodigt uit tot ontmoeten, ontspannen en spelen. Hoogteverschillen betekenen hier geen barrière, maar worden op een ludieke manier overbrugd met behulp van glijbanen, hellingen, liften en trappen. Het ontwerp zet de eigenheid van de plek in de verf en voorziet in een afwisselende wandelroute. 's Avonds zorgt de verlichting – die op verschillende manieren kan worden ingezet – voor een prettige sfeer. Dit draagt bij aan de levendigheid van de promenade, ook na zonsondergang.



gerafelde randen zijn. Uit ogenschijnlijke chaos ontstaan vaak creatieve ideeën. 'Buurten' is niet toevallig ook een werkwoord: straten wakker maken, mensen weer samenbrengen, opportuniteiten creëren.<sup>18</sup>

### Denk goed na over parkeren

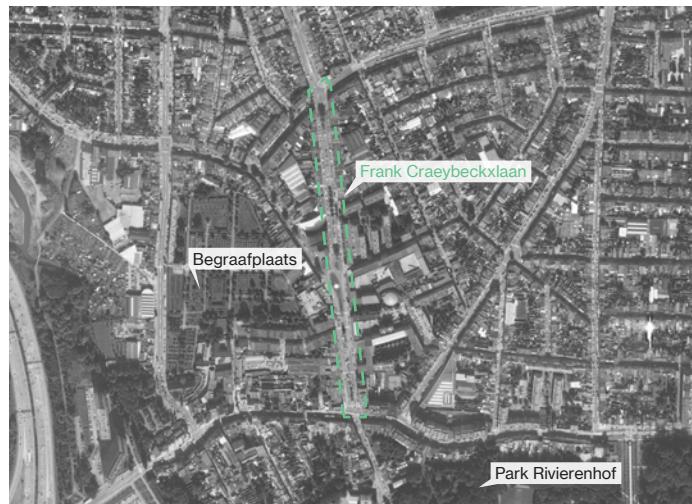
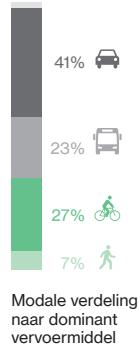
Parkeerbeleid is een erg krachtig en sturend element. Het is een van de sleutelkwesties in het realiseren van de Leefbuurt. Auto's staan 92% van de tijd stil.<sup>19</sup> Doordacht maar daadkrachtig omgaan met parkeervraagstukken is dus de boodschap.

- Breng het parkeergedrag en het autobezit in de buurt in kaart

Een voorbereidend onderzoek om de parkeerdynamiek te begrijpen geeft de noodzakelijke input voor het meest wenselijke parkeerregime in de buurt.

'De discussie moet niet gaan over mobiliteit, maar over wat het betekent om in deze buurt te wonen.' Florian Boer (De Urbanisten)

CASE  
Frank Craeybeckxlaan,  
Deurne (Antwerpen)



Deurne is gelegen ten oosten van de Antwerpse Ring. De Frank Craeybeckxlaan is een centrale as in de gemeente, met heel wat winkels, horeca, scholen, een bibliotheek en woningen. Ondanks de zone 30 is er veel doorgaand verkeer in de straat. De straat is erg breed en, met uitzondering van een weinig uitnodigende groene middenberm en bomen, van gevel tot gevel verhard. In sommige delen van de straat wordt ook op de middenberm geparkeerd. De voetpaden zijn soms te smal om alle gebruikers een comfortabele doorgang te garanderen.

Het denkproces voor een herinrichting is reeds gestart. Centraal staat het streven om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven, bijvoorbeeld door de centrale groenstrook te verplaatsen richting voetpad. Op die manier zou de laan

een groene verbinding kunnen vormen tussen het Rivierenhof en de begraafplaats. Een tijdelijke nieuwe invulling van de hele laan kan zichtbaar maken welke

andere invullingen er mogelijk zijn naast de bestaande. Dit kan twijfelaars over de streep trekken en tegenstanders een ander perspectief aanreiken.

**Hoe groot is het aandeel bewoners met een eigen auto? Kan dit aandeel in de toekomst naar beneden? Waar parkeren zij nu? Wie gebruikt de straat nog? Sommige straten, zeker deze in de buurt van belangrijke knooppunten van het openbaar vervoer of in de buurt van het centrum, fungeren als informele pendelparking. Wie parkeert er voor de deur van de handelszaken: zijn dat werkelijk alleen klanten?**

- **Reduceer de vraag naar parkeerplaatsen**

Daar waar de parkeerdruk hoog is, ligt het meest duurzame antwoord in een reductie van de vraag naar parkeerplaatsen. Het invoeren van betalend parkeren en het niet langer gratis uitdelen van parkeerkaarten zal de vraag voor een stuk terugdringen. Gratis straatparkeren zorgt ervoor dat een groot deel van de publieke ruimte voor onbepaalde tijd kan worden geclaimd. Met die ruimte kan dan niets anders meer gebeuren. Kinderen en



vollwassenen zonder rijbewijs ondervinden hiervan alleen de lasten en niet de lusten. Parkeerinkomsten kunnen overigens ook opnieuw in de buurt worden geïnvesteerd.

- **Verplaats de auto's, niet het probleem**

Om te vermijden dat bewoners van de Leefbuurt een stuk van de overlast verplaatsen door hun eigen auto in de naburige wijk te parkeren, moet ook hier voldoende worden uitgezoomd. Mogelijk moet het parkeren ook in de ruimere omgeving anders worden georganiseerd en gereglementeerd. Bij nieuwe ontwikkelingen is het logischer om te werken met maximumnormen dan met minimumnormen, om een overaanbod aan parkeerplaatsen te vermijden. Daarnaast biedt deelmobilitéit mooie kansen. Zo vervangt een deelauto tussen vijf en tien voertuigen en dus ook parkeerplaatsen. Wie ruimte wil vrij maken, zal autodelen dus stimuleren.

## INSPIRATIE Het Lijnmolenpark, Gent

Deze voormalige industriële site in de Gentse stadsrand werd in 2016 omgevormd tot een groen woonerf met 32 woningen en een densiteit van 21 woningen per hectare. Basisvoorzieningen en station liggen op wandel- en fietsafstand. Parkeren gebeurt aan de rand van het woonerf. De huizen zijn georiënteerd op een groen middenplein, dat dienst doet als ontmoetingsplek en speelzone voor kinderen.



- Verwijder parkeerplaatsen uit de straat door te clusteren

Gegroepeerde parkeerplaatsen nemen minder ruimte in dan individuele plaatsen. Meervoudig gebruik wordt er makkelijker door. Zeker bij nieuwe projecten is dit een haalbare kaart, maar bij de transformatie van bestaande woonwijken wordt geclusterd parkeren vaak onderbenut. Wanneer de auto niet voor de deur staat geparkeerd, zullen bewoners geneigd zijn om vaker te fietsen of te wandelen. Het spreiden van het gebruik in de tijd kan de benutting van parkeerplaatsen verhogen: overdag voor de supermarkt, 's nachts voor bewoners.<sup>20</sup>

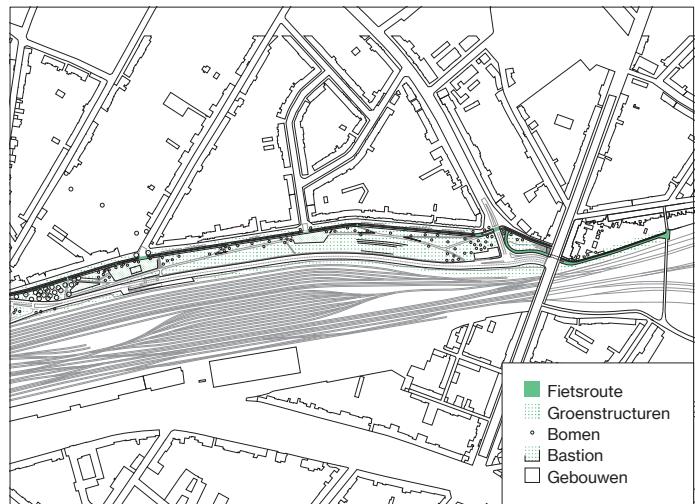
- Heb aandacht voor fietsparkeeren, deelwagens en nieuwe mobiliteitsvormen

In centrumgebieden en stedelijke woonwijken met veel bescheiden rijwoningen en weinig mogelijk-

heden om inpandig fietsen te stallen, is het stallen van fietsen vaak een knelpunt. De aanwezigheid van tegen de gevel geparkeerde fietsen in het straatbeeld kan gelezen worden als een indicatie dat er nood is aan bijkomende fietsenstallingen. Denk bij het creëren van extra fietsparkeerplaatsen ook aan ruimte voor bakfietsen.

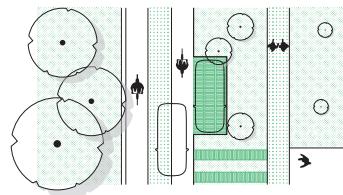
Zorg dat parkeerplaatsen voor deelwagens verspreid zijn over de buurt en bereikbaarder zijn dan de plaatsen voor privéwagens. Nieuwe mobiliteitsvormen, zoals deelfietsen, deelscooters of deelsteps nemen ook ruimte in. De manier waarop deze achtergelaten worden op straat, vormt in belangrijke mate de algemene perceptie over deze nieuwe vervoermiddelen. Ook hier is het dus van belang om regulerend op te treden.

**INSPIRATIE**  
Park Belle Vue, Leuven



Park Belle Vue ligt naast het station van Leuven. De drukke Martelarenlaan die vroeger langs de woningen liep, werd verplaatst in de richting van de spoorweg. Daar werd ze verdiept aangelegd. De voormalige gewestweg, aanpalend aan de woningen, werd ingericht als een fietsstraat. Die is vandaag onderdeel geworden van een fietssnelweg van en naar het Leuvense station. Bewoners kunnen nog steeds parkeren in de straat, in parkeervakken of op een oprit in de publieke voortuinzone. Het deel van het

spoorwegtalud dat vroeger als informele parking dienst deed, werd ingericht als park. Waar deze straat voorheen nauwelijks over kwalitatieve publieke ruimte beschikte, is die nu ruim vorhanden. Er is zoveel mogelijk oppervlakte onthard en zo weinig mogelijk nieuwe verharding toegevoegd (bijv. door het samenleggen van de fietsroute en de ontsluiting van de aanliggende woningen in een fietsstraat). In het park zijn wadi's voor de infiltratie van regenwater voorzien. Het gebruik van fietsen en bakfietsen nam gevoelig toe.



Kinderen hebben nu een avontuurlijke speeltuin voor de deur. Na de heraanleg zagen de eigenaars hun woning in waarde stijgen, een indicatie dat de omgeving erg gewaardeerd wordt.

### Ga onmiddellijk van start met 'quick wins'

De realisatie van een Leefbuurt gebeurt niet van vandaag op morgen. Er gaat heel wat overleg, voorbereiding en planning aan vooraf. Dat hoeft echter niet te betekenen dat er op korte termijn niets kan gebeuren.

- Installeer voetpaduitstulpingen aan oversteekplaatsen

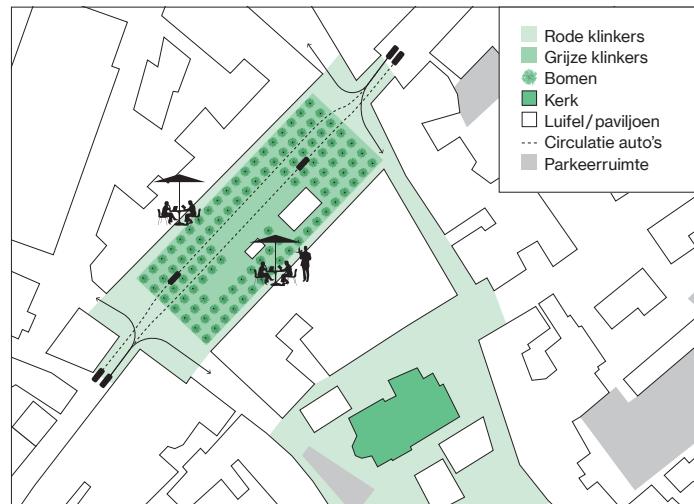
Volgens de wegcode is het verboden om op de rijbaan op minder dan vijf meter van een oversteekplaats voor fietsers of voetgangers te parkeren.<sup>21</sup> Vaak wordt deze regel genegeerd. Door een voetpaduitstulping aan te leggen die het foutparkeren onmogelijk maakt, ontstaat er ruimte voor een fietsenstalling, een boom, een groenperkje of een bankje. Minstens even belangrijk: oversteken wordt zo veiliger omdat de zichtbaarheid verbeterd (zeker

voor kinderen) en de oversteekbreedte (belangrijk voor ouderen) wordt versmal.

- Formaliseer olifantenpaadjes, onthard ongebruikte ruimte

Olifantenpaadjes zijn paadjes die een alternatief bieden voor de officiële, ontworpen en geplaveide routes. Ze krijgen vorm door veelvuldig gebruik door voetgangers of fietsers. Ze materialiseren de gewenste loop- en fietslijnen (en worden in het Engels niet voor niets 'desire lines' genoemd). Omwille van de oneffen ondergrond of moddervorming zullen senioren dit soort paadjes misschien minder gebruiken. Door de olifantenpaadjes te verharden verhoogt het comfort voor de gebruikers en de toegankelijkheid van de kortste routes. Omgekeerd zien we ook dat sommige paden niet gebruikt worden. Opschietende planten tussen de stoep tegels vormen een indicatie. Wellicht kunnen we daar ontharden. Elke stoep tegel minder,

**INSPIRATIE**  
Place Centrale, Martigny (Zwitserland)



De Place Centrale in het Zwitserse Martigny verloor haar historische rol als hart van de stad toen er een belangrijke verkeersas van vier rijstroken werd aangelegd. Na de heraanleg in 2013 werd doorgaand autoverkeer sterk ontmoedigd, niet enkel door de inrichting maar ook door het flankerende circulatieplan. De straat werd heringericht als plein, met straatmeubilair en ruimte om te wandelen en te flaneren, en kan gebruikt worden voor concerten en evenementen. De al aanwezige bomen werden verplaatst. Daardoor ontstond één smalle strook die dient als rijbaan voor het autoverkeer, maar niet zo wordt gelezen. Auto's zijn er werkelijk te gast. In combinatie met de gebruikte materialen wordt zo een lage snelheid afgedwongen. De bomen zorgen in de zomer uiteraard ook voor de nodige beschutting tegen de zon.



elke vierkante meter opgebroken asfalt zorgt immers voor bijkomende infiltratiemogelijkheden.

- Voer een zone 30 in en controleer op snelheid

In Leefbuurten ligt de maximale snelheid op 30 km/u. Sommige straten in zo'n Leefbuurt kunnen ook inge richt worden als woonerf. Daar is de straat ingericht op maat van voetgangers en is de maximumsnelheid, omwille van verkeersveiligheid, lawaai en levenskwaliteit beperkt tot 20 km/u. Idealiter stemt het straatbeeld, de manier waarop die straat is ontworpen, overeen met de gewenste snelheid, maar uiteraard is het niet mogelijk om alle straten tegelijk opnieuw in te richten. Om in niet heraangelegde straten die maximale snelheden te handhaven, kunnen eenvoudige en tijdelijke ingrepen een oplossing brengen, zoals het plaatsen van boombakken om de straat breedte te reduceren. Het blijft uiteraard ook belangrijk om voldoende snelheidscontroles uit te voeren.

### Experimenteer met proefopstellingen en tijdelijke inrichtingen

- Durf te experimenteren en durf te mislukken

Een mock-up, dit is een proefopstelling of tijdelijke inrichting, maakt het mogelijk om ambities te testen, te bespreken en te evalueren. Proefopstellingen of tijdelijke inrichtingen laten toe nieuwe ervaringen op te doen. Ze kunnen ingezet worden als middel om de grenzen van zowel politiek, burgers als administraties te verleggen. Mensen zullen ook vlugger bereid zijn om mee te gaan in nieuwe ontwikkelingen wanneer ze weten dat het om een experiment gaat en dat de ingrepen omkeerbaar zijn. Vanuit die ervaring kan er een gesprek ontstaan dat verder richting geeft. Zo kan bijvoorbeeld het idee ontkracht worden dat autovrije straten niet mogelijk zouden zijn in bepaalde gemeenten ('Hier kan dat niet'). Enkel de concrete ervaring kan zo'n denkbeeld onderuithalen.

**INSPIRATIE**  
Het ideale straatprofiel,  
Europalaan, Genk

Naar aanleiding van de Dag van de Architectuur werd de Europalaan in Genk voor vier dagen omgevormd tot een klimaatadaptief, ecologisch en verkeersveilig straatprofiel. De Europalaan is van gevel tot gevel verhard. De maquette illustreerde dat een radicaal ander straatprofiel, met plaats voor groen en water, haalbaar is, en er bovendien aantrekkelijk uitziet. Dat werd beaamd door zowel stadsbestuur, bewoners als lokale handelaars: er bleek duidelijk draagvlak aanwezig om de tijdelijke inrichting permanent te behouden.



‘Soms is er een actief experiment nodig om mensen niet langer te laten denken: “dat is niets voor mij”.’ Hannelore Depypere (Mobiel 21)



procesprincipe: mock-up

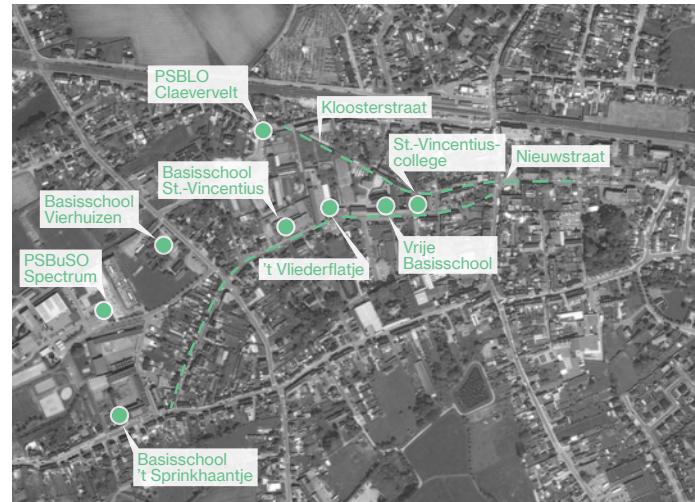
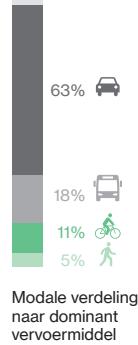


Overigens vragen niet alle experimenten om fysieke ingrepen. Ook het gebruik van maquettes kan het debat openen en sturen. Sommige voorstellen zullen dan misschien niet lang overleven, maar zelfs dan zal de test leerrijk en waardevol geweest zijn en zal deze hebben bijgedragen aan het volgende ontwerp. Door te reflecteren, te leren en te evalueren zal uiteindelijk een beter project uitgetekend worden: *fail fast, fail forward*.<sup>22</sup>

- Schoolstraten, speelstraten, parklets, leefstraten

Een schoolstraat is een straat die aan het begin en het einde van de schooldag gedurende een halfuur wordt afgesloten voor autoverkeer. Ze is dan enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Wie toch met de auto komt, parkeert iets verderop en kan naar de schoolpoort wandelen. Veiliger voor de kinderen en vooral ook prettiger: er ontstaat letterlijk en figuurlijk ruimte om elkaar te ontmoeten.

## CASE Schoolomgeving centrum, Buggenhout



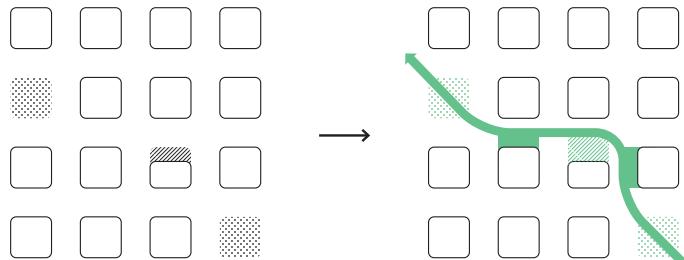
In het centrum van Buggenhout bevinden zich op korte afstand van elkaar acht scholen (zowel kleuter-, lager als secundair onderwijs). Veel ouders durven hun kinderen niet alleen naar school te sturen, mede door de onveilige verbindingswegen en kruisingen op weg naar school. Het centrum is eerder ingericht op maat van de auto dan op maat van kinderen, voetgangers of fietsers. De voetpaden zijn vaak erg smal. De gemeente denkt nu na over een plan om in de buurt van de scholen te werken met eenrichtingsverkeer en kiss-and-ride-zones. Op die manier blijven alle scholen met de auto bereikbaar. De vraag is of dergelijke inrichting de dominantie van de auto kan terugdringen.

Wanneer we uitzoomen en het volledige binnengebied in oogenschouw nemen, dan zien we een volledige kern die potentieel autoluw kan worden – vanaf de schoolbuurten tot aan het station. We zouden kunnen trachten een schoolzone

te organiseren, opgehangen aan de kern, vanaf het station. Zo kan een parelketting ontstaan waar elke parel een interessant of nuttig element kan zijn, bijvoorbeeld een bakker, een speelelement, een groepje bomen met bankjes, een café... Op wandelafstand zijn nu al tal van voorzieningen te vinden. Door parkings buiten

die zone te organiseren, blijft de kern autovrij en kan het centrum openbloeien. Op schooldagen kunnen kinderen – al dan niet in groep – samen naar school wandelen. Door auto's te vervangen door mensen maak je van het verkeer een bron van lusten in plaats van een bron van hinder.

### ontwerpprincipe: parelketting



**Speelstraten** zijn straten die in de weekends of de vakantieperiodes voor een aantal uur volledig voorbehouden zijn voor spelende kinderen en buurtbewoners. Parklets zijn tijdelijke inrichtingen op een bestaande autoparkeerplaats. De invulling kan gaan van een groentenbak tot een op straat getekend hinkelspel, of eenvoudige zitbanken. Leefstraten gaan nog een stap verder: de straat wordt tijdelijk (bijvoorbeeld voor één of twee maanden) autoluw of autovrij gemaakt, en krijgt een nieuwe invulling. Buurtbewoners kunnen de straat herinrichten als een woon- en leefruimte waar zowel spontane als georganiseerde activiteiten kunnen plaatsvinden. School-, speel- en leefstraten maken tijdelijk zichtbaar hoe een omgeving zonder autoverkeer kan functioneren. Bewoners kunnen een Leefbuurt zo letterlijk ervaren. Proefopstellingen kunnen op verschillende schaalniveaus gebeuren, en kunnen variëren in intensiteit.

### ◦ Testen met fietsvlonders

Met fietsvlonders kan de behoefte aan fietsparkeerplaatsen worden uitgetest. Een fietsvlonder wordt geplaatst op een autoparkeerplaats (tot twaalf fietsen kunnen op de plaats van één auto). Bij intensief gebruik van de fietsvlonder kan de overheid beslissen permanente fietsenstallingen te introduceren. De fietsvlonder zelf kan vervolgens verhuizen naar een nieuwe locatie.<sup>23</sup>

### Investeer in overleg en samenwerking

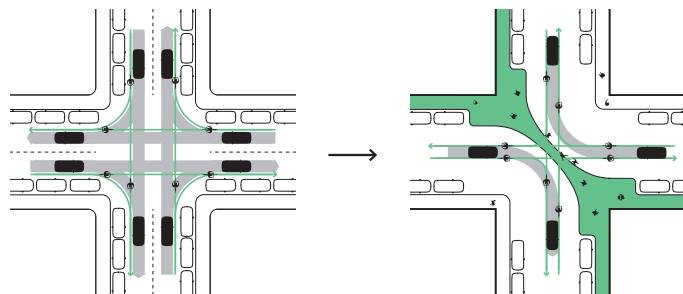
#### ◦ Wees transparant en eerlijk over je plannen en je ambities

Participatie komt in veel vormen en maten. Het consulteren of informeren van de bevolking betekent iets heel anders dan bewoners een plan actief mee

In de Kongostraat in de wijk Stokt in Turnhout werd het doorgaand autoverkeer geweerd door het installeren van een filter: het gemotoriseerd verkeer wordt aan twee kruispunten verplicht om af te slaan in plaats van rechtdoor te rijden zoals vroeger mogelijk was. Fietsers en voetgangers kunnen wel nog steeds rechtdoor rijden. Op die manier ontstond een aantrekkelijke groene fietsroute die de stad verbindt met de omliggende kernen en de recreatiegebieden, zonder dat hiervoor een groot budget nodig is: een filter vraagt niet noodzakelijk om ingrijpende infrastructurele maatregelen. Voorafgaand aan de heraanleg van de Kongostraat werd in het kader van het participatieproces een buurtvergadering georganiseerd. Daarop waren zowel niet-georganiseerde bewoners, het wijkcomité als handelaars en vertegenwoordigers van scholen in de buurt aanwezig. Verschillende opties met betrekking tot de toekomstige verkeerscirculatie werden voorgesteld en samen afgewogen. In het participatieproces legde de stad minder de nadruk op de te nemen maatregelen dan op de wensen over de wiksfeer. Het geslaagde voorbeeld van de Kongostraat heeft reeds meermalen inspiratie geleverd om ook elders in de wijk, én in andere wijken, circulatiemaatregelen door te voeren.<sup>11</sup>



ontwerpprincipe: verkeersfilter.



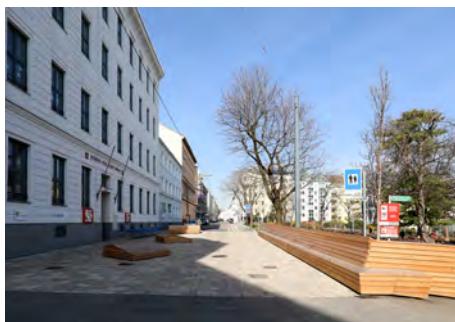
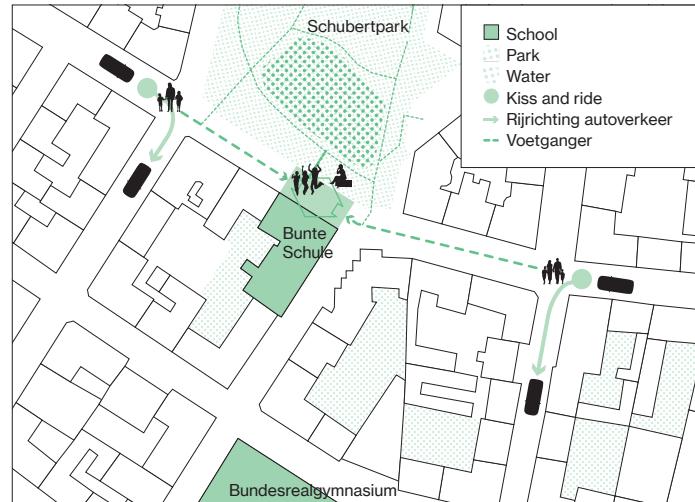
vorm laten geven. Er is niet één juiste manier om participatie te organiseren. Wel moet er aan enkele voorwaarden worden voldaan. De belangrijkste is misschien wel om participatie te beschouwen als emanciperend voor de burger en niet als trucje om een gevoelig project gemakkelijker verkocht te krijgen. Participatie moet mensen betrekken bij hun omgeving zodat hun gevoel van eigenaarschap ten aanzien van hun wijk vergroot.<sup>24</sup> Een tweede voorwaarde is dat de onderhandelingsmarge voor de burgers duidelijk moet zijn: tot waar loopt hun mandaat? Waarover kunnen ze mee beslissen en wat ligt al vast? Het is van belang dat het bestuur hierin transparant is, anders raakt het vertrouwen zoek. Tot slot is het belangrijk dat je als overheid zelf je doelgroepen opzoekt. Slechts een harde kern van geïnteresseerden wil's avonds een presentatie komen bijwonen. Ga naar de plekken waar de mensen met wie je het gesprek wil aangaan, samenkommen, zoals buurthuizen, infostands op markten,

lokale verenigingen etc.<sup>25</sup> Of maak met de buurtbewoners een wandeling of een fietstocht door de wijk.

- Wees flexibel, open en neem de juiste rol op

Het is aan de overheid om in te schatten welke vorm van participatie op welk moment het meest aan de orde is. Welke rol de overheid hier het beste opneemt is erg contextgebonden. Er is niet één ‘goede’ rol, wat telt is een open en flexibele houding. Waar een bewonersgroep al erg actief is, kunnen cocreatie en coproductie erg mooie resultaten opleveren. In deze context begrijpen we cocreatie als een ontwerpproject voor het publieke domein dat wordt geïnitieerd door bewoners en waarvan het proces gefaciliteerd en ondersteund wordt door de lokale overheid. Dit veronderstelt dat de overheid een deel van het proces uit handen geeft en de burger veel vertrouwen schenkt. In andere gevallen is het goed mogelijk dat de overheid zelf de touwtjes in handen

**INSPIRATIE**  
Bunte Schule Waehring, Wenen (Oostenrijk)



Op initiatief van zowel de ouders als de schooldirectie werd de ruimte voor de school autovrij gemaakt. Hiervoor was een aanpassing van de verkeerscirculatie noodzakelijk. Auto's kunnen nu niet langer door de straat en tot de schoolpoort rijden. Voor de school ontstond een autovrij plein, aangelegd in eenzelfde materiaal van gevel tot gevel.

Dankzij de verschillende speelelementen en zitmeubilair maken ouders voor en na school een praatje met elkaar. Ook de kinderen blijven graag rondhangen en spelen. Het plein sluit rechtstreeks aan op het tegenoverliggende park. Voorafgaand aan de heraanleg werd er geëxperimenteerd met twee proefopstellingen. De opmerkingen daarop werden

verwerkt in het finale ontwerp. Zonder de inzet van de ouders was de heraanleg er vermoedelijk niet gekomen. Het zijn zij die zowel de omwonenden als de lokale overheid hebben overtuigd van de meerwaarde van de radicale omvorming van de omgeving.

**houdt en de regisseur en trekker blijft van het project. Maar ook hier is goede informatie richting bewoners elementair én kan de overheid een beroep doen op de lokale expertise van de bewoners. Daarnaast zijn er nog vele tussenvormen, waarbij de overheid initiatieven en experimenten van bewoners kan aanmoedigen en (financieel) ondersteunen. Deze experimenten kunnen later leiden tot concrete realisaties.**

- Zoek pioniers en ondersteun het vormen van coalities

**Overheden die zoeken naar draagvlak voor de Leefbuurt zullen die het snelst vinden in die buurten waar bewoners al actief zijn rond thema's als leefkwaliteit, mobiliteit en groen. Hier kan vervolgens op worden ingehaakt. Zo kan er gezocht worden naar medestanders om een coalitie te vormen. Dit kunnen lokale handelaars zijn die een breder voetpad wensen voor de plaatsing van terrassen, scholen die**

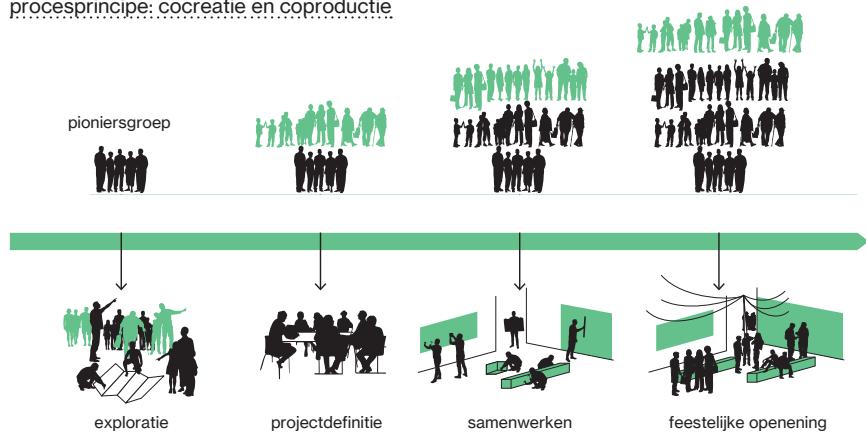
‘Participatie is als de liefde: het is een werkwoord. Het kost tijd, vergt investering, en het mag geen eenrichtingsverkeer zijn.’ Jef Van Eyck (Vormingplus)

‘Goede informatie is beter dan slechte cocreatie.’ Jan Christiaens (Mobiel 21)

Na enkele babbels op café en op andere plaatsen, en enkele contacten met de wijkregisseur, bleek dat er een groep mensen in de Gentse deelgemeente Wondelgem dezelfde verzuchtingen had: een Wondelgem dat meer bruis, met aandacht voor ontmoetingen en fietsers en voetgangers. Ze verenigden zich in Wondelgem Swingt, en dat was de start van een reeks brunches, fietstochten, een fietsplan, een festival, stadslandbouw en een W100 (waar honderd inwoners van Wondelgem een dag samenkwamen om over de toekomst van Wondelgem te discussiëren). Het is een gezamenlijke zoektocht naar hoe een 20ste-eeuwse woonwijk kan worden getransformeerd tot een levendige buurt, voor jonge en oudere inwoners, waar voorzieningen en aantrekkelijke publieke (groene) ruimte op een veilige en aangename manier bereikbaar zijn te voet, met de fiets en het openbaar vervoer. De groep zoekt actief toenadering tot andere Wondelgemse verenigingen. Tijdens de ontwikkeling van de nieuwe structuurvisie voor Gent werden burgers uitgenodigd om zelf pilootprojecten in te dienen. Naar aanleiding hiervan ontstond het idee van Parkstad Wondelgem. Wondelgem Swingt formuleert het als volgt: 'In een parkstad wordt via langzame wegen en kwalitatieve publieke ruimtes de rust van een park gecombineerd met de dynamiek van een stad. Ideaal voor een suburbane wijk als Wondelgem in het overgangs-



procesprincipe: cocreatie en coproductie



gebied van platteland naar stad.' Parkstad Wondelgem werd geselecteerd als piloot-project. Daardoor kwam er budget vrij om een studiebureau aan te stellen om samen met de inwoners van Wondelgem

het project verder uit te werken. Het is op dit moment nog niet duidelijk waar dit proces van cocreatie uiteindelijk in zal uitmonden, maar het traject bracht onmiskenbaar een boeiende dynamiek op gang.

**meer kinderen willen laten wandelen en fietsen of een vereniging van senioren die een bankje met wat groen prettig zouden vinden.**

- Geef het proces de tijd, maar maak vooruitgang zichtbaar

Transformatieprocessen in de publieke ruimte kosten tijd. Soms worden bewoners ongeduldig. In zo'n gevallen kunnen tijdelijke inrichtingen en experimenten het perspectief op verandering bieden – in afwachting van een volledige heraanleg. Waar bewoners daarentegen weerstand bieden, is het van belang om te beseffen dat ook het zetten van kleine stappen erg waardevol kan zijn. Deze kunnen op termijn immers een cumulatief effect hebben. En vergeet niet: ook draagvlak heeft tijd nodig om te groeien.

## Noten

- <sup>1</sup> Rueda S. (2019), 'Superblocks for the design of new cities and renovation of existing ones: Barcelona's case'. In: *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning*, Springer.
- <sup>2</sup> Ibid.
- <sup>3</sup> Traject Leefbuurten, workshop 2, 13/05/2019
- <sup>4</sup> <http://klimakvarter.dk/en/projekt/tasinge-plads/>
- <sup>5</sup> <https://ruimtelijkeadaptatie.nl/voorbeelden/@161147/waterplein-tiel/>
- <sup>6</sup> Ibid.
- <sup>7</sup> Verkeersnet.nl: <https://www.verkeersnet.nl/parkeren/8573/dubbelgebruik-parkeervoorzieningen-levert-enorme-kostenbesparing-op/>
- <sup>8</sup> <https://dbpubliekeruimte.info/project/zeen/>
- <sup>9</sup> Ibid.
- <sup>10</sup> Ibid.
- <sup>11</sup> <https://fietsberaad.be/praktijk/kongostraat-een-lange-geschiedenis-van-de-autoluwe-wijk-stokt-turnhout/>

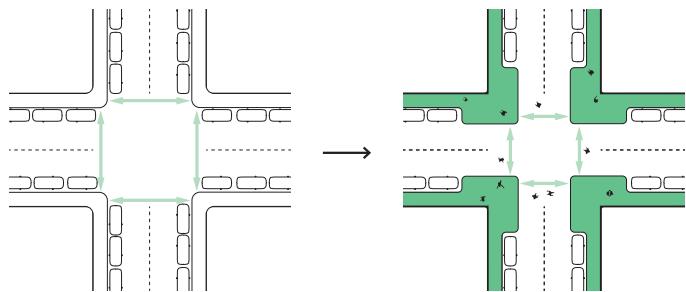
## Noten

- <sup>1</sup> <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/voertuigenpark#panel-13>
- <sup>2</sup> Banister, D. (2008). *The sustainable mobility paradigm. Transport Policy*, 15(2), pp. 73–80.
- <sup>3</sup> Traject Leefbuurten, workshop 1, 24/04/2019
- <sup>4</sup> Dit is de zogenaamde Brever-wet, de wet van behoud van reistijd en verplaatsing. De wetmatigheid houdt in dat een persoon altijd een vrijwel constante hoeveelheid van zijn tijd besteedt aan reizen. Men reist al decennialang over de gehele wereld zo'n 70 tot 90 minuten per dag.
- <sup>5</sup> Vanoutrive T. & Boussauw K. (2014), *Het mobilste land ter wereld, een dialoog over duurzame mobiliteit*, Maklu: Antwerpen.
- <sup>6</sup> Traject Leefbuurten, workshop 2, 13/05/2019
- <sup>7</sup> Traject Leefbuurten, workshop 2, 13/05/2019
- <sup>8</sup> Zie Milieurapport Vlaanderen: <https://www.milieurapport.be/>
- <sup>9</sup> <https://www.lne.be/vlaams-energie-en-klimaatplan-2021-2030>
- <sup>10</sup> Ghyselen R., Mertens G. & Lauwers D. (2017), *Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats*, Plandag 2017 – gebundelde papers en bijdragen, pp. 29–37.
- <sup>11</sup> Traject Leefbuurten, workshop 3, 3/06/2019
- <sup>12</sup> Traject Leefbuurten, workshop 3, 3/06/2019
- <sup>13</sup> Traject Leefbuurten, workshop 2, 13/05/2019
- <sup>14</sup> Weisser W. & Hauck T. (2017), *Animal-Aided design – using a species' life-cycle to improve open space planning and conservation in cities and elsewhere*.
- <sup>15</sup> Traject Leefbuurten, workshop 2, 13/05/2019
- <sup>16</sup> Traject Leefbuurten, workshop 2, 13/05/2019
- <sup>17</sup> Franke S. & Hospers G. (2009), *De levende stad. Over de hedendaagse betekenis van Jane Jacobs*, Sun Trancy: Amsterdam.
- <sup>18</sup> Kris Peeters, workshop 1, 24/04/2019
- <sup>19</sup> Ghyselen R., Mertens G. & Lauwers D. (2017), *Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats*. Paper gepresenteerd op de Plandag 2017, Gent.
- <sup>20</sup> Ibid.
- <sup>21</sup> Wegcode: <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/189-art24>
- <sup>22</sup> Traject Leefbuurten, workshop 3, 3/06/2019
- <sup>23</sup> <https://www.fietsvlonders.nl/>
- <sup>24</sup> Jef Van Eyck, workshop 3, 3/06/2019
- <sup>25</sup> Jef Van Eyck, workshop 3, 3/06/2019

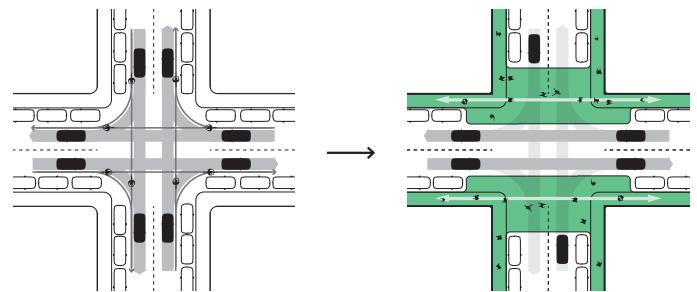
# Ontwerp- en procesprincipes

## ontwerpprincipes

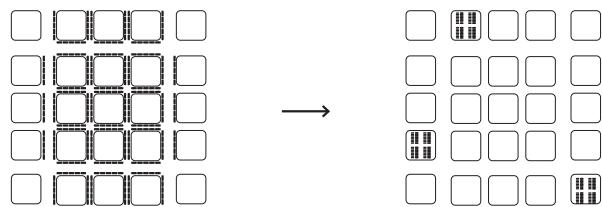
### voetpaduitstulping



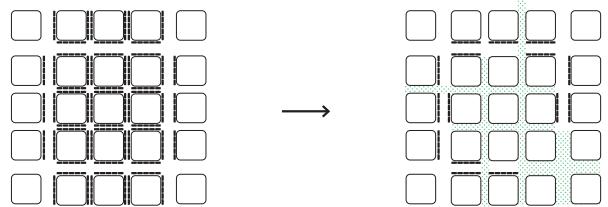
### doorlopend voetpad



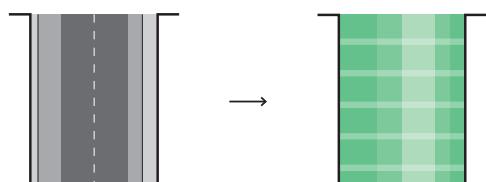
### geclusterd parkeren



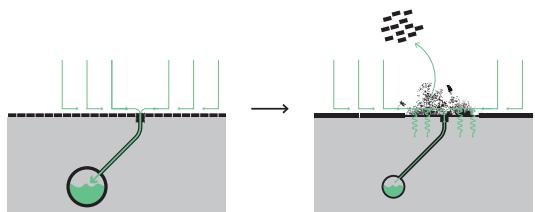
### ontmoetingszones bij geclusterd parkeren



### één materiaal van gevel tot gevel

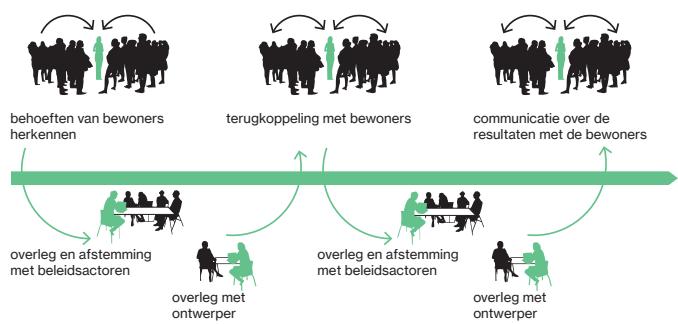


### ontharding

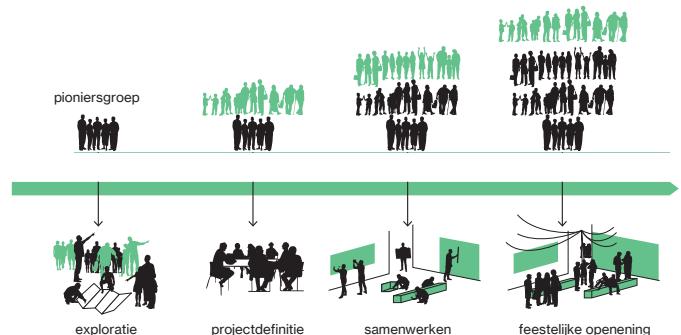


## procesprincipes

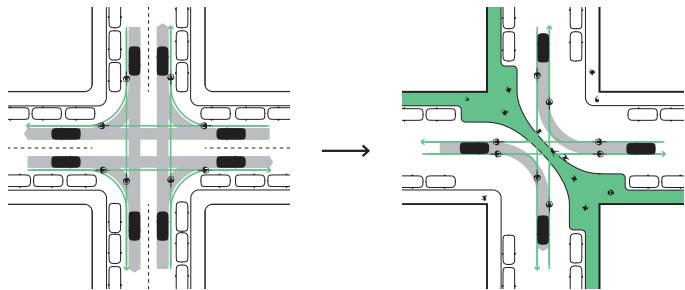
### intermediair procesbegeleider



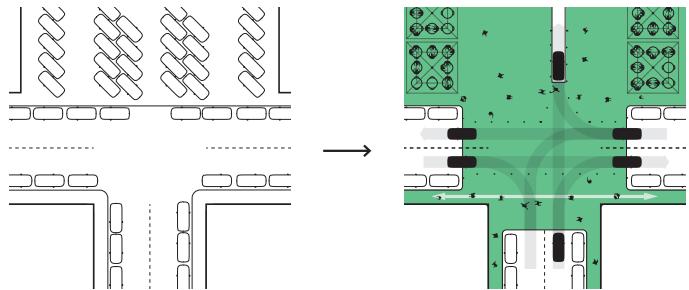
### cocreatie en coproductie



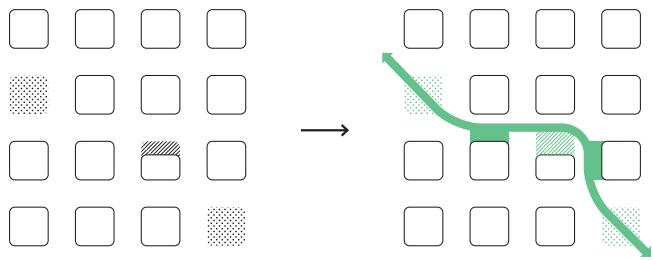
verkeersfilter



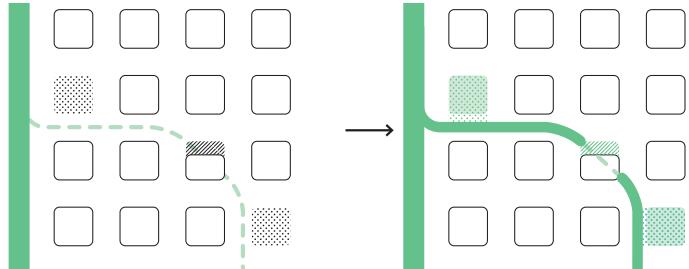
doorlopende voetgangerszone



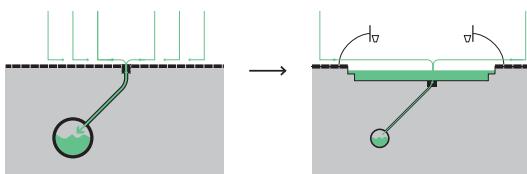
parelketting



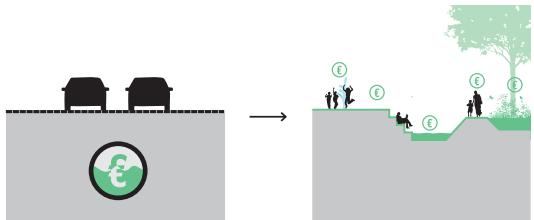
bestaande waterstructuren zichtbaar maken



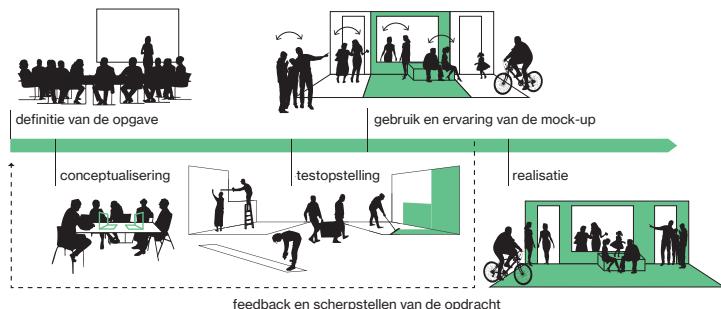
waterplein



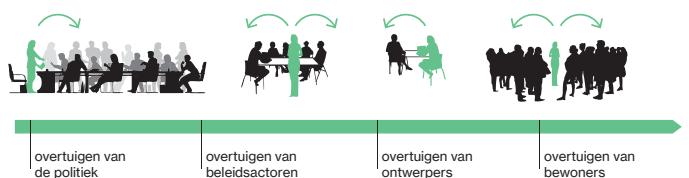
water als ruimtelijke meerwaarde zichtbaar maken



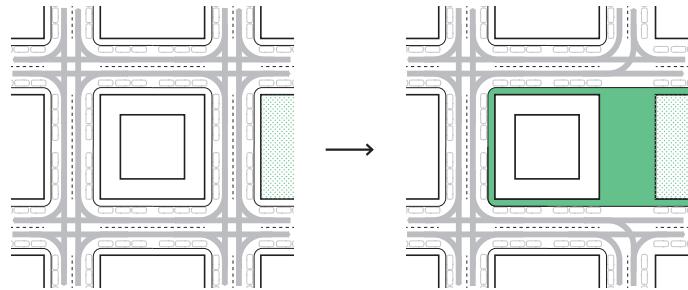
mock-up



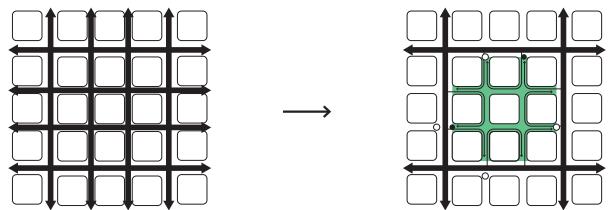
initiatief en sterke sturing door de lokale overheid



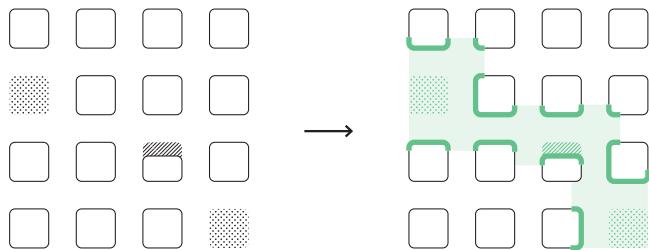
### schiereiland



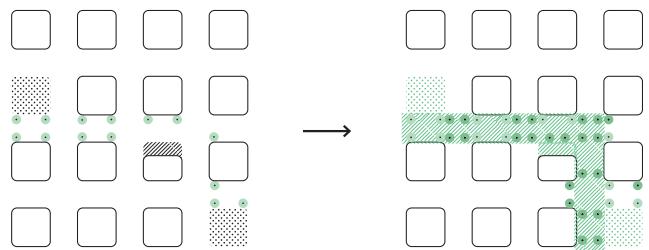
### superblocks



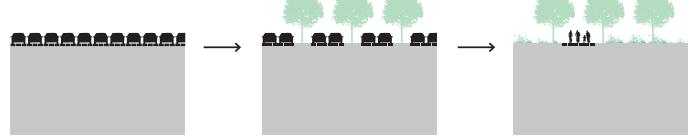
### morfologie zichtbaar maken



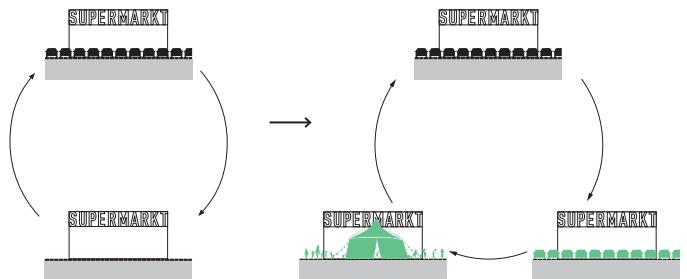
### bestaande groenstructuren zichtbaar maken



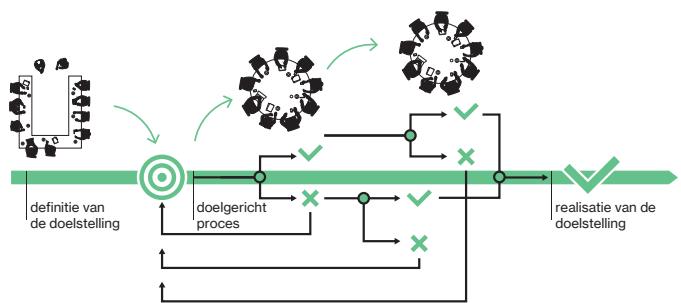
### stapsgewijze herinrichting



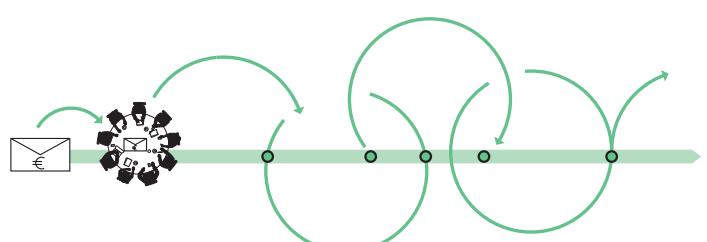
### multifunctioneel gebruik in de tijd



### halen van gedefinieerde doelstellingen

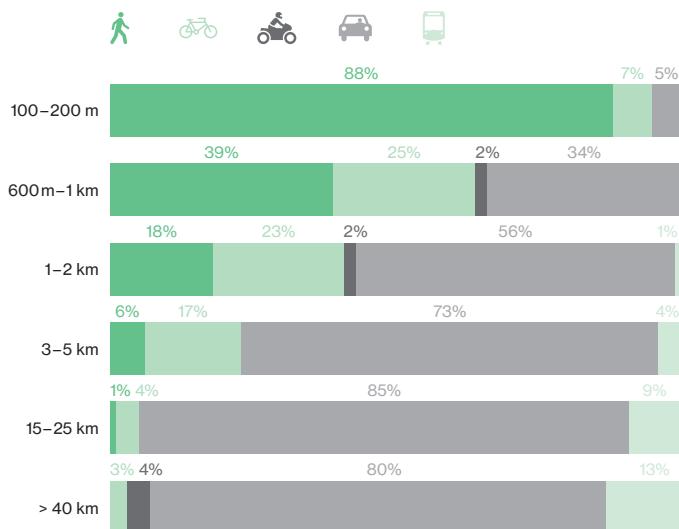


### incrementeel ontwerpproces

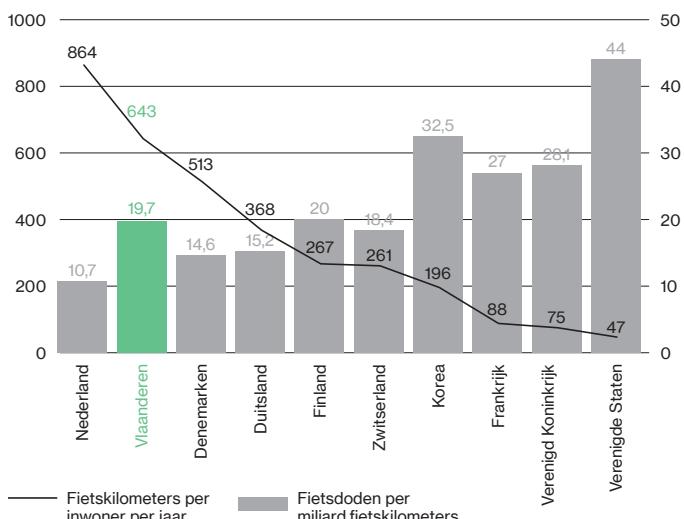


# Feiten

## huidig vervoermiddel per afstand



## vergelijking fietskilometers versus fietsdoden



Bronnen  
v.l.n.r.

1 Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5,3 (januari 2017-januari 2018)

2, 3 <https://webshop.vias.be/frontend/files/products/pdf/046ed98b6601c1cf2c96ad-3fd8252f12/zone-30.pdf>

<https://www veiligverkeer.be/inhoud/zone-30-belachelijk-traag/>

4 OECD 2006-2009 (buitenlandse cijfers), Statbel periode 2006-2009 en OVG Vlaanderen (cijfers Vlaanderen)

5 Fietsbarometer van Fietsberaad Vlaanderen

6 Meerjarenplan fiets 2017-2022, Amsterdam

7 Appleyard D. (1980), Livable Streets:

Protected Neighbourhoods?

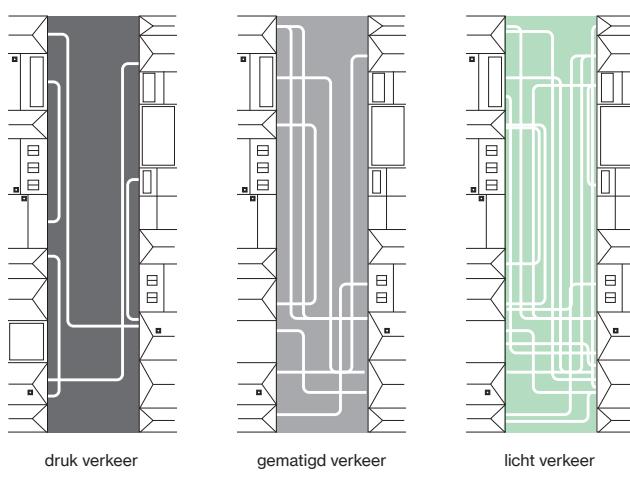
The Annals of the American Academy of Political and Social Sciences.

8 Pisman, A., Vanacker, S., Willems, P., Engelen, G. & Poelmans, L. (Eds.). (2018). Ruimte rapport 2018 – Infographics. Brussel: Departement Omgeving.

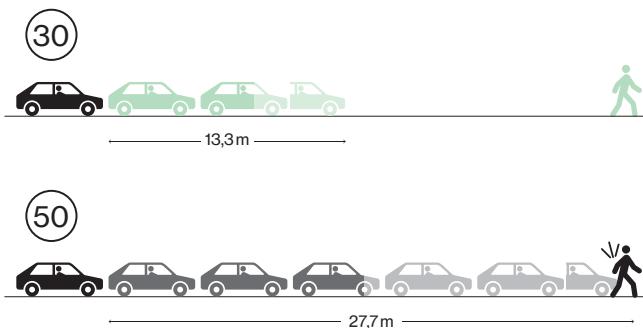
9 Witteveen & Bos, expertenopdracht Stratencusters i.o.v. Departement Omgeving, en Arsmont D., Stringer P., Ennos A.R. (2012), 'The effect of tree shade and grass on surface and globe temperatures in an urban area'.

In: *Urban Forestry & Urban Greening* 11, pp. 245–255.

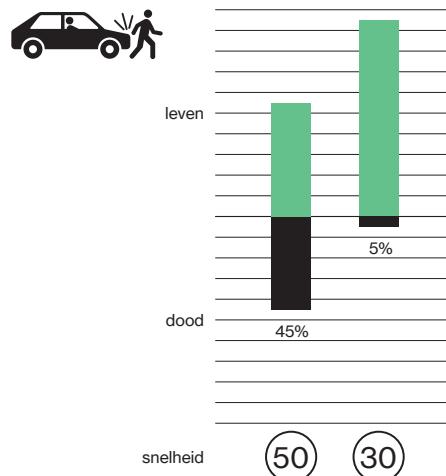
## sociale interacties afhankelijk van de verkeersintensiteit



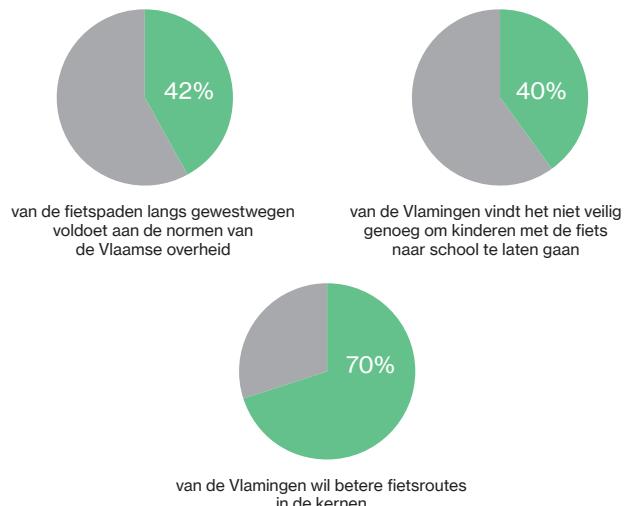
## stopafstand bij 30 versus 50 km/u



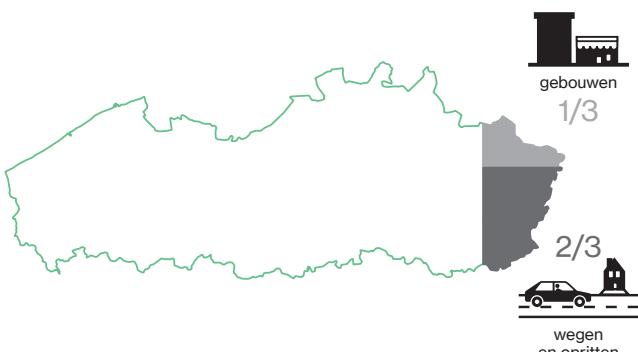
## kans op overlijden bij aanrijding tegen 50 versus 30 km/u



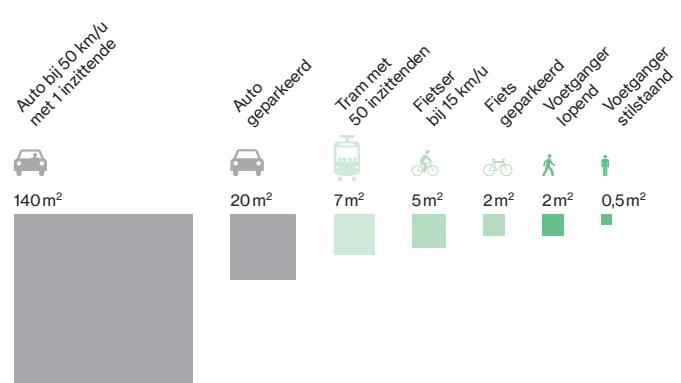
## fietsfeiten: wens en werkelijkheid



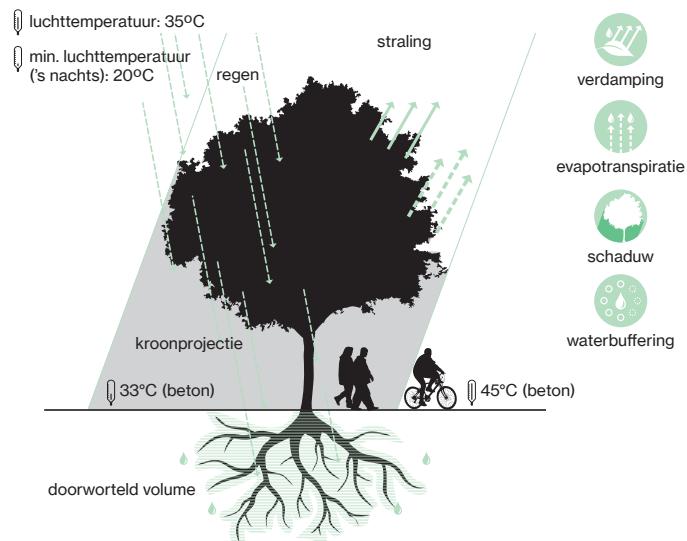
## 1/7 van Vlaanderen is verhard 2/3 daarvan zijn wegen en opritten



## ruimtegebruik van verschillende vervoerswijzen per persoon



## de meerwaarde van bomen als klimaatmachines



## Colofon

Deze brochure is een uitgave van Fietsberaad Vlaanderen en het Team Vlaams Bouwmeester.

### Onderzoeksteam

Artgineering / Vrije Universiteit Brussel – Cosmopolis Centre for Urban Research  
Stefan Bendiks, Ana Daniela Dresler,  
Aglaée Degros en Clément Gay (Artgineering)  
en Eva Van Eenoo en Kobe Boussauw  
(Vrije Universiteit Brussel – Cosmopolis  
Centre for Urban Research)

### Stuurgroep

Wout Baert en Inge Caers (Fietsberaad  
Vlaanderen), Leo Van Broeck, Julie Mabilde  
en Annelies Augustyns (Team Vlaams  
Bouwmeester)

### Eindredactie

Catherine Robberechts (Team Vlaams  
Bouwmeester)

### Fotografie

Stefan Dewickere, tenzij anders vermeld

### Illustraties

Artgineering

### Coverillustratie

Ellen Verbiest

### Vormgeving

Kim Beirnaert en Joris Verdoodt

### Druk

Die Keure Printing and Publishing

### Foto's

- p. 9 Park Belle Vue © Michiel De Cleene
- p. 13 Superblocks © Martin Grabner
- p. 15 FUZI © Hertha Hurnaus
- p. 17 Riva San Vitale © Planidea SA,  
Switzerland
- p. 19 Tasinge Plads © GHBLandskabs-  
arkitekter, Steven Achiam
- p. 24 Rijnwaalpad, foto links © Artgineering
- p. 28 Zeenstraat © VLM
- p. 29 Promenade Urbaine, foto links  
© Google Streetview, foto rechts © SIAB,  
Xavier Boymond; insteekpagina © SIAB,  
Xavier Boymond
- p. 32 Park Belle Vue © Michiel De Cleene
- p. 33 Place Centrale Martigny, foto links  
© Audigier-Pilet architectes, Frederic  
Delangle, foto rechts © Paulette Lesage;  
insteekpagina © Audigier-Pilet architectes,  
Frederic Delangle
- p. 34 Het ideale straatprofiel © LAMA  
Landscape
- p. 37 Bunte Schule, boven © Gebiets-  
betreuung Stadterneuerung; foto links onder  
© Bezirkvorstand Waehring

### Bron diagrammen modal split

pp. 12, 14, 16, 18, 20, 27, 30 Modale verdeling  
naar dominant vervoersmiddel voor  
verplaatsingen, gebaseerd op de Gemeente-  
& Stadsmonitor 2017.

[www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be)

[www.vlaamsbouwmeester.be](http://www.vlaamsbouwmeester.be)

[www.artgineering.eu](http://www.artgineering.eu)

[www.cosmopolis.be](http://www.cosmopolis.be)

Niets uit deze publicatie mag door middel van druk,  
fotokopie, microfilm of op welke wijze ook worden verveel-  
voudigd of openbaar gemaakt worden zonder voorafgaande  
schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN 9789040304118

D/2020/3241/065

VU Wout Baert, Fietsberaad Vlaanderen  
Bischoffsheimlaan 1-8, 1000 Brussel



ARTGINEERING



## Traject

### Workshop 1 – Netwerk en gebruik

24/04/2019, Atelier Bouwmeester

Experten: Kobe Boussauw (Vrije Universiteit  
Brussel – Cosmopolis Centre for Urban  
Research), Kris Peeters (mobilitetsexpert)

Onderzoekslocaties: Buggenhout,  
Sint-Niklaas, Zemst

### Workshop 2 – Esthetiek en ecologie

13/05/2019, Atelier Bouwmeester

Experten: Florian Boer (De Urbanisten),  
Geert De Blust (INBO)

Onderzoekslocaties: Oud-Heverlee, Tervuren,  
Maasmechelen

### Workshop 3 – Proces

03/06/2019, Atelier Bouwmeester

Experten: Jef Van Eyck (Vormingplus Kempen),  
Hannelore Depypere (Mobiel 21), Jan Christiaens  
(Mobiel 21), Roel Stessens (PLOT)

Onderzoekslocaties: Antwerpen, Lint, Halle

Deelnemers: Els De Deken (Sint-Niklaas), Sem

Delaere (Antwerpen), Kathleen Delbeke (Zemst),  
Sigrid De Temmerman (Halle), Geert Hermans  
(Buggenhout), Tom Leenders (Antwerpen), Els  
Liekens (Aquafin), Jan Pelckmans (Departement  
MOW), Bram Peters (Tervuren), Jelka Rogiers  
(Maasmechelen), Hanna Van Steenkiste  
(Oud-Heverlee), Ines Vervoort (Lint).

Leefbuurten zijn levendige, klimaatrobuste en autoluwe buurten waar het aangenaam wandelen, fietsen én wonen is. De inrichting van het publiek domein in Leefbuurten draagt mee bij aan de evolutie naar veilige, gezonde, sociale en duurzame gemeenten door de loutere verkeersfunctie te overstijgen en meer ruimte te bieden aan de vele ruimtevragen waarmee onze straten geconfronteerd worden. Het zijn aangename verblijfsplekken op maat van jong en oud. De inrichting ervan geeft ruimte aan ontmoeting en activiteit, aan natuur en groen, aan water en bomen die de zomerse hitte en droogte kunnen temperen, aan gezonde lucht en aan stille plekken. Fietsen en wandelen zijn er vanzelfsprekend. De auto is er niet dominant aanwezig. Met deze brochure willen de Vlaamse Bouwmeester en Fietsberaad Vlaanderen alle actoren inspireren die een bijdrage kunnen leveren aan het ontwerp en de realisatie van Leefbuurten.

Met medewerking van Artgineering en de Vrije Universiteit Brussel.

