

Brussel ecopolis ?

BRAL

duurzame ideeën voor nieuwe wijken





vzw Brusselse Raad voor het Leefmilieu
federatie voor actieve bXlaars

Zaterdagplein 13 (1ste verdieping) – 1000 Brussel
T 02 217 56 33 • F 02 217 06 11
bral@bralvzw.be • www.bralvzw.be

Wettelijk Depot: D/1969/2008/03
V.U. Sarah Hollander, Zaterdagplein 13 – 1000 Brussel

Teksten: Piet Van Meerbeek & Maarten Dieryck

Lectoren: Eva Heuts (Vibe), Pierre Vanderstraeten (ISA St-Luc),
Jeroen Bastiaens (Vectris), Catherine De Zutter & Marie Demanet (Eru asbl)

Layout: Wim Didelez

Foto's cover: Marcus Heller, Adeupa de Brest, Dawn Endico, Wim Didelez

mei 2008

Met de steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :



duurzame ideeën voor nieuwe wijken

In Brussel beleven we volop het decennium van de nieuwbouw. Wordt het ook de geboorte van duurzame Brusselse wijken? Met deze brochure geeft Bral frisse ideeën mee aan beleidsmakers en beslissingsnemers. En tips voor omwonenden die duurzame projecten in hun buurt willen promoten.

Brussel snijdt in hoog tempo haar grondreserves aan. Als de periode van 1994 tot 2004 het decennium was van de stadsvernieuwing, zijn we nu blijkbaar aanbeld in het decennium van de nieuwbouw. Gebieden van Gewestelijk Belang, Strategische Zones, Toekomstplan voor de Huisvesting, een veelheid aan privéoperaties en consorten zullen deze stad de komende jaren van uitzicht doen veranderen.

Die ontwikkeling geeft kansen. Als we deze nieuwe wijken op een duurzame manier plannen en ontwikkelen, zou dat niet onopgemerkt voorbij gaan. Stel je voor: een dozijn duurzame wijken tegen 2018!!! Als zoveel pilootprojecten uit de grond oprijzen, zouden we onze stad internationaal op de kaart zetten en een groot aantal Brusselaars een kwalitatieve, groene, duurzame huisvesting bieden. Op de koop toe zouden we een groot deel van onze bevolking kunnen tonen dat duurzaamheid werkt. Als sensibilisering kan zo'n pilootwijk inderdaad tellen.

Laat je inspireren

Maar die ontwikkeling creëert ook bedreigingen. Want als we te werk gaan zoals we altijd hebben gedaan in deze stad, zonder globale planning, geïntegreerde aanpak en overleg met belangengroepen en omwonenden, zullen al die nieuwe projecten vooral overlast meebrengen. Dat betekent meer verkeer, meer luchtvervuiling, meer energieverbruik, meer lawaai en... minder groen.

Bral zou geen Brusselse milieubeweging zijn als we lijdzaam toekeken. En dus hebben we onze ideeën over de ontwikkeling van deze nieuwe wijken verzameld. En de goede voorbeelden uit binnen- en buitenland. We hebben dat neergeschreven in de bundel die je nu vasthoudt. We hopen dat de administraties, mandatarissen en promotoren er inspiratie in vinden.

Laat van je horen

Maar Bral zou ook geen federatie van bewonersgroepen zijn als we deze brochure enkel voor de hoge pieten schreven. We vergeten niet dat ook de actieve Brusselselaars betrokken partij zijn bij de stedenbouwkundige ontwikkelingen in deze stad. Daarom hebben we deze publicatie vooral gericht aan de bewoners. Zij die in hun buurt een groot nieuwbouwproject zien opduiken. En die, net als wij, hopen op een duurzaam project, met autoluwe en groene straten, aangename pleinen, met handel en speelruimte en energiezuinige gebouwen... Mensen die hun stem willen laten horen op overlegcommissies of participatieavonden over de plannen voor hun wijk. Zo willen we hen meegeven waar ze best op letten als ze de duurzaamheid van het project willen promoten.

Wij krijgen ook graag de reacties, vragen of eisen van bewoners op 02/217 56 33 of via bral@bralvzw.be.



de belangrijkste stedenbouwkundige projecten anno 2008

- 1 Wat zegt het gewestelijk bestemmingsplan? 2 Andere plannen (iop, huisvestingsplan...) 3 Stand van zaken

Heizel 1 gebieden van collectief belang of openbare diensten en parkgebied 2 (iop) beroeps-, handels- en vrijetijdsactiviteiten 3 opmaak richtschema door stad Brussel gepland

Thurn & Taxis 1 ggb 6A: functionele mix, huisvesting > 25% totale vloeroppervlakte, openbare groene ruimte > 1 ha • ggb 6B: voorzieningen van collectief belang, handelszaken, productieactiviteiten en kantoren • gebied voor havenactiviteiten 2 (iop) imagopotentieel • groot stadspark • functionele mix 3 richtschema in goedkeuringsfase • promotoren vragen een vergunning

Weststation 1 ggb 3: functionele mix, opp kantoren < 27000m² Huisvesting > 20% vd totale vloeroppervlakte OW verbindingen 2 (iop) multimodale pool • verbinding van omliggende wijken • gemengde functionaliteit 3 richtschema goedgekeurd

Zuid 1 administratiegebied, woongebied, gemengd gebied, stedelijk industriegebied • ggb7 (Van Volkem) kantoren < 25000m² 2 (iop) een volwaardige toegangspoort van de stad 3 projecten in uitvoering van bbp's uit jaren 90 • masterplan van de nmb

Neerpede 1 groengebieden en woongebieden 2 groot privéproject + kleiner huisvestingsplan 3 privépromotoren vragen 2 aparte verkavelingsvergunningen aan • een derde stuk is voorzien voor sociale woningen in het kader van het huisvestingsplan • de gemeente werkt aan 1 globaal bbp.

Ernotte 1 woongebied met residentieel karakter 2 huisvestingsplan voorziet 300 woningen 3 aanvraag voor stedenbouwkundige vergunning is net in openbaar onderzoek geweest

Neder-Over-Heembeek 1 ggb van praet, woongebieden, industriegebieden, groengebieden 2 diverse projecten van Stad Brussel/ocmw en huisvestingsplan voor 700 woningen • verschillende privéprojecten 3 stad/ocmw werken aan stedenbouwkundige studie • projecten van het huisvestingsplan komen nu al verspreid in openbaar onderzoek

Schaarbeek Vorming 1 ggbua (uitgestelde aanleg): spoorweggebied zolang de noodzaak er nieuwe bestemmingen te ontwikkelen niet door de regering wordt aangetoond en vastgesteld 2 (iop) stadion • economische en huisvestingsinfrastructuur 3 aanbesteding voor opmaak van richtschema gelanceerd

Rac 1 ggb 11: functionele mix met huisvesting > 35% van totale vloeroppervlakte, toegankelijkheid van de site en inrichting Pachecolaan 2 (iop) verbindingen tussen omliggende wijken • functionele mix 3 richtschema en regeringsbesluit goedgekeurd • promotoren vragen een vergunning

Josaphat 1 ggb 13: functionele mix met kantoren < 25% totale vloeroppervlakte, verbindingen omliggende wijken 2 (iop) duurzame woonegelegenheden • zakenwijk voor de eu commissie 3 geen richtschema • bbp's in opmaak

Reyers 1 administratiegebied en typisch woongebied 2 huisvestingsplan voorziet 190 woningen 3 aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning in voorbereiding

Witte Vrouwen 1 woongebied met residentieel karakter 2 huisvestingsplan voorziet woningen (volgens een aankondiging 1000), bbp voorziet er maar een 150 3 toekenning van een participatieve stedenbouwkundige studie ligt stil wegens procedurefout

Eu-wijk 1 administratiegebied, woongebied, gemengde gebieden en parkgebieden 2 eerste administratieve en internationale EU pool • gediversifieerde residentieel pool • toegankelijke recreatie en cultuur 3 richtschema in goedkeuringsfase • andere plannen aangekondigd (wetstraat)

Delta 1 spoorweggebied 2 (iop) woonelegenheden en stedelijke industrie 3 richtschema in opmaak



1. de Brusselse planning: wanneer kun je je stem laten horen?	6
2. bevolkingsdichtheid: mager beestje?	7
3. publieke ruimte: daar is de deur	11
4. groen: geeft ademruimte	17
5. mobiliteit: goede beweegreden voor duurzaamheid	21
6. water: stortvloed aan mogelijkheden	25
7. energie: actief of passief?	27
8. materiaalkeuze: het einde van afval	29
9. huisvesting: geheim zit in de mix	30
10. participatie: monoloog of dialoog?	33
11. globale planning: een stijlbreuk	34

1. de Brusselse planning: wanneer kun je je stem laten horen?

Voor grote en kleine stukken van de stad worden plannen gemaakt. Plannen die je vaak kan gaan inkijken op de Gemeente en op één of andere manier kan beïnvloeden. Hoe zit het met de openbare ruimte? Is er nagedacht over een goed waterplan? Wat met de mobiliteit? Hieronder vind je een overzicht van de belangrijkste Brusselse planningsinstrumenten.

richtschema

Als de zone een gebied van gewestelijk belang is, één van de Brusselse grondreserves die in het Gewestelijk Bestemmingsplan een bijzonder statuut gekregen hebben, is de eerste stap meestal een richtschema. Dit is een richtinggevend document zonder bindende kracht. Het zet in samenspraak met alle betrokkenen de grote lijnen uit van een gemeenschappelijk project. Een belangrijke evenwichtsoefening dus. De inhoud van een richtschema durft al eens te variëren, maar het zet de bakens uit wat betreft de structuur van openbare/groene ruimte, mobiliteit, enz.

Een van die actoren zijn de omwonenden. Misschien jij wel. Het debat wordt trouwens meestal opengetrokken zodat jij je normaliter kan vergewissen van een stand van zake.

bijzonder bestemmingsplan

De gewestregering zet vervolgens het richtschema om in een regeringsbesluit dat de Gemeente dan weer omzet in een Bijzonder Bestemmingsplan. Kortweg bbp (ppas in het Frans). Dat plan is dé wettelijke basis en zal bepalend zijn voor verschillende van de in deze brochure aangehaalde facetten.

Ook voor gebieden waar geen sprake is van een richtschema, kunnen Gemeenten bbp's (laten) opmaken zonder dat het Gewest hier iets mee te maken heeft of dat er een richtschema aan vooraf gaat.

Als omwonende moet je weten dat de opmaak van een bbp drie fases volgt. In

een eerste fase maakt de auteur, meestal een studie bureau, een programma voor de site. Welke activiteiten komen er? Hoeveel huisvesting? Hoeveel collectieve infrastructuur? In fase twee komen de eerste preciseringen over de inplanting van gebouwen en wegen. Tijdens de derde fase komen dan de precieze formuleringen van de voorschriften.

verkavelingsvergunning

Het verschil tussen een verkavelingsvergunning en een bijzonder bestemmingsplan is dat de Gemeente of het Gewest de vergunning niet schrijft (tenzij ze eigenaar zijn van de gronden) maar alleen verleent. Het is de eigenaar die de verkavelingsvergunning met allerlei stedenbouwkundige details (hoe zullen de straten er uit zien, hoe de gebouwen...) aanvraagt. Ook een verkavelingsvergunning komt in openbaar onderzoek.

stedenbouwkundige vergunning

De laatste fase in het planningsproces is de aanvraag van de uiteindelijke stedenbouwkundige vergunning, de vergunning om een gebouw neer te zetten of straten aan te leggen. Zo'n aanvraag moet natuurlijk de voorschriften van een bbp naleven als dat er is.

openbaar onderzoek

Tijdens die verschillende etappes van een planningsproces kan de overheid inspraakmomenten organiseren. Maar wettelijk gezien is dat niet verplicht. Dan

heb je als geïnteresseerde stadsbewoner nog altijd dé kans om input te geven via het openbaar onderzoek.

Het openbaar onderzoek geeft iedereen de kans het plan of project te raadplegen in het gemeentehuis van de gemeente waarbinnen dat plan of project ligt, of het nu gaat om een richtschema, bbp, verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning. Je moet niet rechtstreeks betrokken zijn als huurder, buurman, inwoner van de buurt, wijk, perimeter van het plan, de gemeente. Zelfs niet-Brusselaars hebben toegang tot alle dossiers in openbaar onderzoek. Werkelijk iedereen dus. Openbare onderzoeken doen dienst als publieke kennisgeving van de diverse plannen en projecten.

Een rode affiche die je in het straatbeeld ziet, kondigt een openbaar onderzoek aan voor een plan of een project in de onmiddellijke omgeving. Tijdens het openbaar onderzoek voor een plan of projectaanvraag ligt het dossier voor iedereen ter inzage op het gemeentehuis. Minstens één halve dag per week kan je er uitleg krijgen van de 'bevoegde' ambtenaar.

Een overlegcommissie vormt de tweede fase binnen de bestaande wettelijke procedure van informatie en overleg. In de overlegcommissie zetelen vertegenwoordigers van de Gemeente en het Gewest. De overlegcommissie geeft aan de vergunningverlenende overheid een advies over het plan of project in openbaar onderzoek. Het advies van de overlegcommissie kan gunstig,

gunstig mits voorwaarden of ongunstig zijn maar is niet bindend.

Tijdens het openbaar onderzoek over een plan of een project kan iedereen zijn mening kenbaar maken. Niet alleen rechtstreeks betrokkenen als bureaus, inwoners van de wijk, van de gemeente of Brusselaars. Nee, werkelijk iedereen kan tijdens een openbaar onderzoek zijn opmerkingen en bezwaren over het voorliggende plan of project opsturen naar het College van Burgemeester en Schepenen. En je kan vragen om gehoord te worden door de overlegcommissie. In jouw brief hoeft je niet te motiveren waarom jij dat wil. Tijdens de vergadering van de overlegcommissie kan je dan je opmerkingen mondeling toelichten.

Een openbaar onderzoek is geen gemeenschappelijk overleginstrument om daadwerkelijk bewonersparticipatie bij de stedelijke planning te organiseren. Het is eerder een procedure die mensen de kans biedt om zich te informeren en een bezwaar in te dienen. Je mening wordt niet gevraagd, je moet ze geven. Gevolg: bewoners hebben grote verwachtingen over een overlegcommissie maar voelen zich dikwijls bekocht door hun beperkte invloed. Ook voor de aanvragers levert het frustraties op omdat zij de periode van openbaar onderzoek vaak alleen maar zien als een verlenging van de procedure, die in vele gevallen al heel lang duurt.

Je vindt meer info op onze website www.bralvzw.be.

2. bevolkingsdichtheid: mager beestje?

Buurtbewoners onthalen een nieuw bouwproject zelden op applaus. Extra huisvesting in de buurt is nochtans de uitgelezen kans voor meer openbaar vervoer, winkels of scholen. En daar vaart iedereen wel bij.

Leve een hogere bevolkingsdichtheid

Brussel kampt nog altijd met stadsvlucht. Uit een VUB-onderzoek (JANSSENS R., 2007) blijkt dat de Vlaming nog altijd zoekt naar een huis met tuin, in een groene omgeving. Velen vinden daarom dat we de rand met eigen wapens moeten beconcurreren: Vlaamse of Waalse wooncondities bieden binnen de grenzen van het Brussels gewest. Dat betekent: eengezinswoningen 'quatre façades', verkavelingen à la Flamande. Maar net die woonvorm kost het meeste aan de gemeenschap. Leidingen en straten aanleggen, postbodes laten omrijden... allemaal veel duurder op het platteland dan in stedelijk gebied.



Op een traditionele verkaveling zijn mensen afhankelijk van de wagen. Zo verhoogt dus de autodruk op omliggende wijken. © Frederik & Katleen, flickr.com

Meer zelfs: wijken met een lage bevolkingsdichtheid bieden de bewoners én omwonenden vooral nadelen. Op traditionele verkavelingen zijn er geen bakkers en supermarkten te bespeuren. En ook voor kwalitatieve voorzieningen – scholen, sportinfrastructuur of investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer – is een minimale dichtheid nodig. Anders zijn die investeringen niet rendabel.

Het verkavelingsfenomeen is dus nadelig voor de gemeenschap en voor de mensen die er wonen: die zijn onderbedeeld qua diensten. Als een leeg terrein in jouw buurt verkaveld wordt tot eengezinswoningen, heeft dat ook voor jou nadelen. De nieuwe bewoners zijn aangewezen op de auto. Een verkaveling in jouw omgeving zorgt dus voor extra verkeersoverlast met de bijbehorende files, lawaaihinder en luchtvervuiling.

Als de buurt daarentegen wordt verdicht, met nieuwe rijwoningen in meerdere bouwlagen, groeit de bevolking veel sterker. Vaak hoor je dan de vrees dat de druk op de bestaande infrastructuur zal toenemen. *'Nog meer kinderen in de buurt en dat ene speelpleintje dat we hebben, is al zo klein.'* Mensen vergeten dan dat de nieuwe bevolking juist de reden kan zijn om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Er kan een speelplein bijkomen, een nieuwe school of kinderkribbe, nieuwe winkels... De bus- of tramlijn kan frequenter gaan rijden... Op die manier kan een nieuwe dichte, stedelijke wijk in je buurt een echte meerwaarde betekenen voor alle

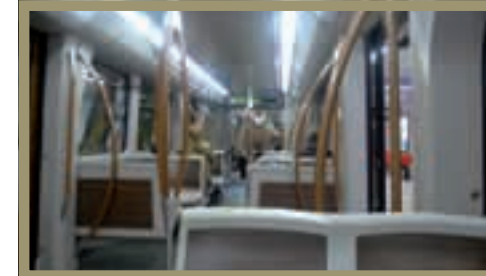
omwonenden. *Leve de hogere bevolkingsdichtheid!*

Brussel is niet zo dicht

Haal er de cijfers bij, en je ziet dat grote delen van Brussel minder dichtbevolkt zijn dan we vaak denken. Denk aan de Europawijk, de Noordwijk of de Vijfhoek. Maar ook veel buurten in de tweede gordel zijn laag bevolkt. Het contrast tussen de 19de-eeuwse gordel en de tweede gordel zijn het meest frappant. Terwijl Sint-Joost meer dan 200 inwoners telt per hectare, telt Watermaal-Bosvoorde er maar 18. Sint-Lambrechts-Woluwe, Evere en Vorst zitten daar tussenin. In het westen kennen de gemeenten Anderlecht, Jette en in mindere mate Sint-Jans-Molenbeek een heel ongelijke bevolkingsspreiding met een dichtbevolkt gedeelte in en rond het centrum en een heel wat lagere daarbuiten.

De minst bevolkte buurten hebben bijgevolg **weinig publieke dienstverlening**. Ondermeer op het vlak van openbaar vervoer. Eigenlijk kan je zeggen dat het grootste deel van Brussel te dun bevolkt is om een dure metrolijn rendabel te maken. De bestaande lijnen zitten wel overvol tijdens de piekuren, maar dat heeft veel te maken met de pendelaars. Wanneer die naar huis zijn, wordt het in veel metrostations akelig stil en leeg. Je begrijpt dat dit Gewest drie of vier keer moet nadenken voor ze een nieuwe metrolijn kan plannen.

Ook het aanbod aan trams en bussen 's avonds en 's nachts komt maar moeizaam



Wanneer de pendelaars weg zijn, rijdt de Brusselse metro halfleeg. © infomatique, flickr.com

van de grond. Opnieuw heeft dat (ondermeer) met dichtheid te maken.

Bref, het openbare vervoer slaagt er op dit moment niet in om alle Brusselaars aan concurrentiële snelheid op alle bestemmingen te krijgen. Dat maakt veel mensen nog altijd afhankelijk van de auto. Meteen een van de redenen waarom Brussel met zo'n groot autoprobleem zit. **Grote delen van Brussel zouden dus wel varen bij nieuwe projecten die extra verstedelijking brengen.**

Maar wat is een stedelijke dichtheid? Het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** zegt: vanaf 25 woningen per hectare. Volgens Nederlands onderzoek is dat suburbaan en begint stedelijkheid vanaf 40 tot 60 woningen per hectare. Centrumgebieden komen makkelijk in de buurt van 100 woningen per hectare.

Volgens de bekende stedenbouwkundige Tjallingii is een redelijk goed functionerend systeem mogelijk bij een dichtheid van 100 à 150 woningen per hectare. Woningen met

vijf of zes verdiepingen bieden volgens hem het meeste perspectief.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt gemiddeld 63 inwoners per hectare. Als je 2 à 2,5 bewoner telt per woning, merk je dus dat we met een lage dichtheid zitten. Volgens de Nederlandse maatstaf zijn veel buurten in de tweede Brusselse gordel dus hoogstens suburbaan.

Het studie bureau Cooparch schuift in haar studie voor Leefmilieu Brussel dan ook 150 bewoners per hectare naar voor als een strikt minimum voor een duurzame wijk en 250 als een ambitieuze doelstelling (Cooparch, 2007).

gezegd: een niet te hoge bebouwingsdichtheid combineren met een hoge bevolkingsdichtheid.

Dat kan je ten eerste doen door **hogere te bouwen**. Als een nieuwe wijk goed gepland en duurzaam aangelegd is, kan je makkelijk 40 tot 100 woningen per hectare bouwen in een vrij groene omgeving. Dat is goed voor 100 tot 250 bewoners per hectare. Brussel centrum is gemiddeld vier à vijf bouwlagen hoog maar de Londense binnenstad is opgebouwd uit bouwblokken van acht tot tien verdiepingen. Een nieuwe, centraal gelegen wijk in het Brussels centrum kan eventueel acht bouwlagen tellen.

STAD & WIJK	INWONERS PER HA
Paris, 11e arrondissement	406
Paris	202
Gemeente Sint-Joost	206
Kensington & Chelsea, London	146
Gemeente Molenbeek	136
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	63
Greater London	48
Stad Brussel	44

De bevolkingsdichtheid in enkele grootstedelijke wijken in Europa:
www.bribrussel.be, www.paris.fr, www.statistics.gov.uk

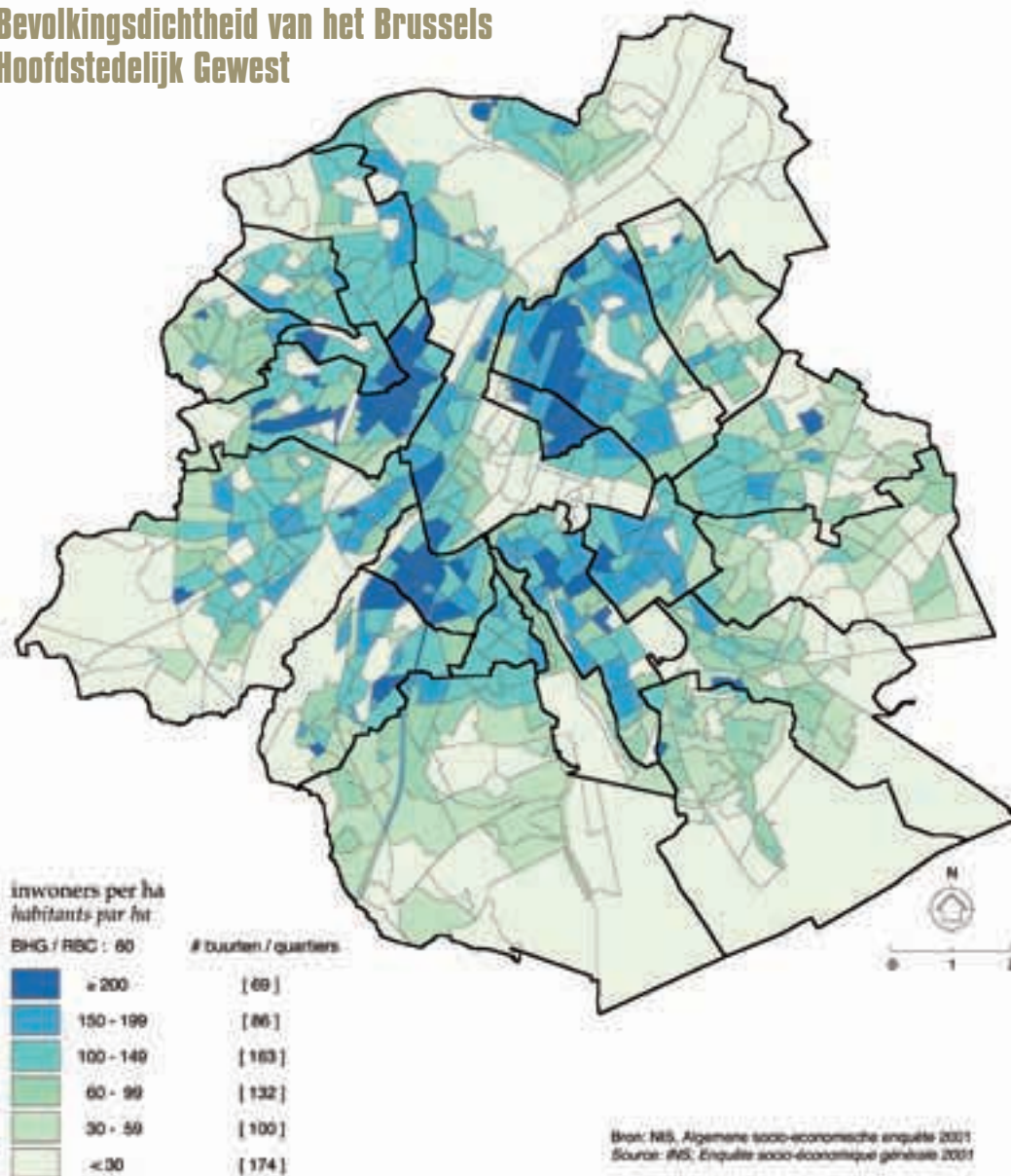
Brussel in de hoogte?

De paradox van de compacte stad: een leefbare wijk heeft een vrij hoge bevolkingsdichtheid nodig. Maar als we de stad verdichten, verdwijnt de openbare ruimte en het groen, wat dan weer nadelig is. **Een leefbare stad is daarom een evenwichtsoefening: een groot aantal bewoners combineren met behoud van openbare ruimte en groen.** Of anders

In residentiële buurten kan je gemakkelijk tot vijf bouwlagen gaan.

En hoe zit het met hoogbouw? Sommige delen van de stad kunnen gebouwen van meer dan tien verdiepingen bevatten zonder overlast voor de buurt. Is dat nuttig of niet? Torens hebben het voordeel dat ze het uitzicht van de stad sterk bepalen. Ze geven een zekere herkenbaarheid omdat het logische referentiepunten zijn en een

Bevolkingsdichtheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



De negentien gemeenten met de bevolkingsdichtheid per wijk.
 Uit de «Buurtatlas van de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de aanvang van de 21ste eeuw» BISA - Cel Statistiek.

interessante skyline aftekenen. Als je een stadspanorama ziet, ga je vanzelf op zoek naar deze bakens.

De motoren achter hoogbouw zijn vaak de projectontwikkelaars. De betonboeren zeg maar. Een aantal grote promotoren ziet hoogbouw wel zitten. Jammer genoeg hebben hoge gebouwen een aantal lastige eigenschappen. Schaduw werpen op de omringende lagere gebouwen bijvoorbeeld. Dat kan je gedeeltelijk oplossen door de straten in een hoogbouwwijk heel breed te maken. Denk maar aan downtown New York of gewoon aan onze Albert II-laan. Je kan ook elk gebouw omringen door een grote oppervlakte aan publieke ruimte. Dat was vroeger doorgaans een gazon, zoals in de Modelwijk in Laken, of zoals Peterbos in Anderlecht.

Maar die oplossingen hebben ook weer hun nadelen. **Ten eerste** verlies je veel plaats door de grote ruimte tussen de torens. Dat maakt dat hoogbouw niet zo dicht is als je op het eerste gezicht zou denken. Zo bereikt de Parijse 'Haussmanische' binnenstad – met z'n bouwblokken van een stuk of acht verdiepingen – een dichtheid die met hoogbouw moeilijk valt te evenaren. Voor een betere dichtheid is de plaatsing van torens meestal dus niet noodzakelijk.

toertje rond de toren

Ten tweede hebben we in het verleden niet altijd veel kunnen aanvangen met de ruimte rond de torens. Brede lanen geven meestal veel plaats aan de auto en zuigen dus verkeer aan.

En de gazonnetjes rond woonblokken zijn wel groen maar hebben meestal weinig nut. De ervaring leert ons dat bewoners zich niet identificeren met deze publieke ruimte en er dus ook geen zorg voor dragen. De anonimiteit is te groot.

Torens staan vaak wat verder van de straat weg. Bovendien bestaat de onderste verdieping meestal niet uit honderden voordeuren: je hebt er eerder een inkomhal, een ingang voor een ondergrondse garage en meer van dat soort dingen. Niks dat leeft dus.

Op die manier is het moeilijk een degelijke sociale controle uit te bouwen. Alleen op de beperkte plekken met veel voorbijgangers kan je van sociale controle spreken. Stedenbouwkundigen zeggen dan: hoogbouw is structurerend op het niveau van een stad maar niet op wijkniveau.

Toch heeft hoogbouw vandaag weer z'n supporters. Die zeggen dat we dode hoeken, plasplaatsen en onzure samen-hokplaatsen rond torens kunnen vermijden door op het gelijkvloers activiteiten te voorzien: winkels en woningen die hun voordeur niet in een collectieve inkomhal hebben maar rechtstreeks op straat. En als we die torens dan nog eens inpassen in een leefbare wijk, kan het werken, heet het. **Buurtwinkels, goed openbaar vervoer, wijkhuizen, crèches en andere wijkgebonden activiteiten kunnen van een wijk met hoogbouw een leefbare buurt maken.**

In Nederland zijn nieuwe hoogbouwwijken hip en er wonen veel jonge gezinnen. We zullen echter pas weten hoe zij de uitgestrekte open ruimtes zullen gebruiken



Als bakens of symbolen zijn torens wel geschikt. De Turning Torso geeft de ecologische wijk BO 01 in Malmö bijvoorbeeld een herkenbaar profiel. © Bral + Elsamu, flickr.com



Wijken met torengedebouwen zijn niet persé dichter bevolkt. Brusilia © Domat, flickr.com

wanneer de peuters van vandaag pubers en jongeren zullen zijn.

Een interessant en bekend voorbeeld van een modern en would-be duurzame toren is de Turning Torso in Malmö, Zweden. Deze wolkenkrabber van 54 verdiepingen met kantoren en appartementen is het gezicht en baken van de ecologische wijk BO 01. Het gebouw gebruikt voor 100% hernieuwbare energie en is zelfs uitgerust met een systeem dat het organische afval omzet in biogas. Dit gas wordt gebruikt om stadsbussen aan te drijven.

variatie is de sleutel

Om iets hogere gebouwen interessant te maken voor mensen die meer willen dan een weids uitzicht, moet je het gebouw goed plannen. Om ouders met kinderen aan te trekken moet er een **grote diversiteit** aan groottes van appartementen zijn. Daarenboven is het voor ouders interessant hun kinderen dicht bij huis te laten spelen, idealiter alleen. Gezamenlijke 'binnenspeelplaatsen' per verdieping of per aantal verdiepingen kunnen hiervoor

een oplossing bieden. Ook grote en veilige dakterrassen kunnen een toren voor jonge gezinnen interessant maken.

In Beijing ofte Peking verrijst het complex 'Linked Hybrid'. Een 'stad in de stad' met 700 appartementen, een bioscoop, hotel... Dat geheel zit in verschillende torengedebouwen die met elkaar verbonden zijn door een winkelwandelring op de 20ste verdieping. Bij de bouw ging veel aandacht naar kwaliteitsvolle publieke ruimte en energiebezuiniging via warmtepompen. En het ontwerp krijgt vooral lof omdat het de valstrik van hoogbouw ontwijkt. Alle blokken en elk appartement hebben hun eigenheid en karakter. 'It's the



Linked Hybrid in Beijing biedt leefbare hoogbouw aan © Steven Holl Architects

first project of its kind that gives the dwellers some dignity', zegt een criticus.

beter erop dan ernaast

Het lijkt een contradictie maar is het niet: een dichte wijk kan heel groen zijn. Dat wordt mogelijk als we Brussel opvatten als een **lobbestad**, waarbij dichte bebouwing doorsneden wordt door een netwerk van groene vingers. Volgens de befaamde onderzoeker Tjallingii is zo'n model waarschijnlijk de meest interessante vorm voor een ecologische stad. Het laat toe compact te bouwen zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen. Een thesisstudent aan St.-Lucas Gent heeft het 'lobbestadmodel' toegepast op de stad Sint-Niklaas. Wat bleek? Je kan er meer woningen én meer groene ruimte mee realiseren dan met het bestaande ruimtelijk structuurplan van Sint-Niklaas. Tot tegen de stadskern. *Je leest meer over die idee in ons hoofdstuk 'groen'.*

Ten eerste: als je in meerdere lagen bouwt, komt er ruimte vrij voor pleinen en parken. Ten tweede: het is belangrijk zuinig om te springen met die open ruimte. In geen geval zoals op verkavelingen. De tuintjes met kippengaas op kavels nemen wel een grote oppervlakte in, maar ogen zelden erg groen. *Meer daarover in het hoofdstuk 'openbare ruimte'.*

Ten derde: er bestaat een enorm potentieel aan ongebruikte open ruimte: de daken. We horen stilaan spreken van de eerste groendaken en zonnepanelen. Maar dat zijn maar enkele mogelijke kleine ingrepen als je gebouw er al staat. Nieuwbouw biedt eindeloze mogelijkheden. Je kan je dragende structuur sterk genoeg maken om allerlei functies op je dak te plannen. Waarom geen terras-

sen of sportterreinen maken bovenop de gebouwen? Of echte groene ruimtes die het water helpen bufferen? We kunnen ook de verschillende vervoersmodi óp elkaar plaatsen in plaats van náást elkaar. Of treinbeddingen overkappen en er bovenop bouwen of er dakparken op aanleggen. In een stedelijk weefsel moet elke vierkante meter dubbel en dik benut worden.

De Vierhavensstrip in Rotterdam is een verouderd spoorwegemplacement van zo'n 3,5 hectare. Vanuit economisch perspectief wil men deze ruimte vooral benutten voor commerciële functies; de achterliggende wijk heeft echter meer belang bij een wijkpark. Beide wensen worden verenigd door dubbel grondgebruik: bedrijfsruimtes met een dakpark.

Ook voor de nieuwe Josaphat-wijk denkt de overheid aan iets dergelijks: als het betaalbaar is, krijgt de spoorweg een overkapping zodat dwarsverbindingen over de site mogelijk zijn, eventueel eentje met een tram.

intensief gebruik

Het intensievere en meervoudiger gebruik van de ruimte is maar één optie. We kunnen ook intensief gebruik maken van de ruimte in de tijd: **de vierde dimensie**. Een parkeergarage overdag kan een skateparadijs zijn 's avonds. Verschillende bedrijven in eenzelfde gebouw kunnen dezelfde balie of dezelfde vergaderzalen gebruiken. Een school kan 's avonds en in het weekend haar deuren openen voor de wijk. Dat laatste staat bekend als de 'brede school'. Op de website van Scolair, een initiatief dat lange tijd diende als bruggenbouwer tussen school en buurt, vind je meer info over het beheer van zulke ruimtes. Want

als je niet goed afspreekt en beheert, dreigt het rap mis te lopen. www.scolair.org.

Intensief ruimtegebruik gaat niet enkel over beton en asfalt. **Intensief ruimtegebruik** is ook de groene infrastructuur van de stad van meerdere functies voorzien. Ecologisch waardevolle gebieden kunnen samengaan met recreatie. Binnengebieden in huizenblokken kunnen naast hun rust- en recreatieve functie ook een waterbufferende of waterzuiverende functie hebben. Het mengen van verschillende functies heeft een intensiever gebruik van de ruimte tot gevolg.



Veel Brusselse publieke ruimte wordt totaal niet intensief gebruikt



Veel sites liggen jaren braak. Verenigingen kunnen ze zonder problemen tijdelijk gebruiken, zoals hier met de bouwspelplaats van Yota op Thurn & Taxis

BEVOLKINGSDICHTHEID IN DE BRUSSELSE PLANNING

Dichtheid is een parameter die de overheid perfect kan vastleggen in documenten met bindende kracht.

richtschema

Een richtschema zou moeten vastleggen hoe dicht het gebied moet worden. De Gewestregering zou dat daarna moeten omzetten in een regeringsbesluit. Spijtig genoeg gebeurt dat allemaal nog niet, omwille van conflicten met de privé over de dichtheid. Het zou ook ideaal zijn om die dichtheid te bepalen op wijkniveau, niet alleen voor de site.

bijzonder bestemmingsplan

Een bijzonder bestemmingsplan gaat daar nog dieper op in. Een bbp kan een **minimale dichtheid van gebouwen vastleggen of een minimaal aantal woningen op de site in kwestie**. Het kan ook de toegelaten hoogte, de oriëntatie van de gebouwen en de rooilijn decreteren. Ook de bestemmingen van verschillende delen van het gebied kunnen vastgelegd worden in een bbp: waar moet er huisvesting komen, waar handel, waar kantoren...? De soort huisvesting (sociaal, 'geconventioneerd',...) kan je niet vastleggen bij bbp.

Tenslotte mogen er in een bbp ook voorschriften komen op esthetisch vlak. Als de burgemeester een voorkeur heeft voor beige gevels, mag het schepencollege dat kleurtje wettelijk gezien voorschrijven in een bbp. Je merkt het al: het is de Gemeente die het bbp opmaakt, al kan de gewestregering het initiatief er toe nemen.

Als omwonende moet je weten dat de opmaak van **een bbp drie fases** volgt. In een eerste fase maakt de auteur, meestal een studiebureau, een programma voor de site. Welke activiteiten komen er? Hoeveel huisvesting? Hoeveel collectieve infrastructuur? In fase twee komen de eerste preciseringen over de inplanting van gebouwen en wegen. Tijdens de derde fase komen dan de precieze formuleringen van de voorschriften.

verkavelingsvergunning

Diezelfde voorschriften kunnen ook in een **verkavelingsvergunning** terecht komen. Het verschil tussen een verkavelingsvergunning en een bijzonder bestemmingsplan is dat de Gemeente of het Gewest de vergunning niet schrijft maar alleen verleent.

3. publieke ruimte: daar is de deur

Geen duurzame wijk zonder goede openbare ruimte. Mensen leven niet onder een glazen stolp: eens de deur uit, ontmoeten ze elkaar in de publieke ruimte. Reden genoeg dus om werk te maken van een aantrekkelijke publieke ruimte die er voor zorgt dat mensen zich goed voelen in de buurt.

de ontmoetingsplek bij uitstek

Geen duurzame wijk zonder goede openbare ruimte. Wonen in de stad is meer dan de tijd die je doorbrenkt binnen de grenzen van je eigen woning of perceel. De ruimte daarbuiten heb je evengoed nodig om **aangenaam te leven**. Je ziet het vanuit je raam, je verplaatst je erin, ontspant je er, loopt er je burens tegen het lijf... Dat brengt ons meteen tot een dijk van een aandachtspunt: **goede openbare ruimte is polyvalent**. Ze dient niet alleen voor verplaatsing maar is ook een leefruimte. In de meeste Brusselse straten en pleinen daarentegen is het overgrote deel van de ruimte gereserveerd voor de auto. Fietsers mogen er natuurlijk ook passeren maar

zijn niet de 'eigenaars' van de rijbanen. Alleen de strookjes voetpad aan weerszijden dienen voor alle andere activiteiten die je in het publieke domein kan doen.

Gelukkig zie je steeds meer straten en pleinen die niet meer in functie van de auto staan. Een automobilist is er maar één van de gebruikers. Straten waar de rijbaan niet meer gescheiden is van het voetpad of fietspad maar die van gevel tot gevel doorlopen. Zo'n straten nodigen uit tot spelen, babbelen of zitten. *In ons hoofdstuk 'mobiliteit' lees je daar meer over.*

kleefkracht: ruimte als sociaal bindmiddel

Sociologen spreken van kleefkracht: de sociale samenhang van de maatschappij. Hoe kleiner deze **sociale cohesie**, hoe minder solidariteit. Zonder een vorm van verbondenheid beleven veel mensen hun buurt ook veel minder als een veilige en vertrouwde thuis.

In een samenleving met één en dezelfde cultuur is sociale samenhang een natuurlijk fenomeen: mensen hebben dezelfde waarden, dezelfde taal, dezelfde gewoontes. Binnen een multiculturele samenleving is sociale cohesie minder evident (zie ook de paragraaf over huisvesting waar we het hebben over mix van de wijk).

Identificatie met de buurt kan een alternatieve weg zijn om mensen met verschillende achtergronden dichter bij elkaar te brengen. Die identificatie met de buurt verloopt vaak via een kwaliteitsvolle openbare of publieke ruimte, de ontmoetingsplaats bij uitstek. Een breed scala aan activiteiten moet er kunnen plaatsvinden.



Niemand heeft iets aan deze restruimte. Het is zaak in de toekomst niet te morsen met openbare ruimte.

We hebben het dan over openbare ruimte in de onmiddellijke nabijheid van de woning. Een park aan de overkant van een drukke baan is bijvoorbeeld zinvol maar niet voldoende. Het is zoveel beter als mensen de kans hebben om voor hun deur contacten te leggen met hun burens, en kinderen moeten rond het huis kunnen spelen met buurkindjes.

facelift van de vergeten ruimte

Niet alleen de klassieke straten en pleinen behoren tot het openbare domein. Je hebt in de stad hopen parkjes, rotondes, publieke ruimte rond de woontorens uit de voorbije decennia... Vaak is dat restruimte. Plekken die overschoten nadat de rijbanen uitgetekend waren en waar niemand iets mee aanvangt. Die plekken

morsen met plaats. Vaak is er enkel steriel gazon, onderbenut door mens en dier, met een paar schamele speeltuigen. Voor recreatie is dat niet vet. Het speelt weinig in op de behoeften van de verschillende potentiële gebruikers van de ruimte. Op het vlak van biodiversiteit is de restruimte meestal niet beter. Als we de hele publieke ruimte herdenken, kunnen we die plekken weer oppikken en een facelift geven. Kinderen, ouderen, mindervaliden en skaters kunnen er dan hun plaats vinden. Dieren en planten idem dito.

Bij nieuwe wijken moeten we vooral vermijden dat we nog eens met de ruimte morsen zoals we dat vroeger deden. En we kunnen nog een stap verder gaan. Daar kunnen we een categorie openbare ruimte creëren die er nu nog niet is: een groen net van fietspaden en wandelwegen. *Meer daarover in ons hoofdstuk 'groen'.*



Goede publieke ruimte is polyvalent. Water kan een wijk aangenaam en koel maken zoals hier in Malmö. © Bschmove, flickr.com



Het goed verborgen Sint-Franciscuspark in Sint-Joost is een feest van kleuren.

speelweefsel voor de kinderen

Als we van de openbare ruimte een aangename plek willen maken waar mensen zich niet alleen verplaatsen maar ook een tijd blijven zitten, dan moeten we investeren in **uitzicht en sfeer** van deze ruimte. Studies over Kopenhagen tonen aan dat het aantal activiteiten op de openbare ruimte lineair stijgt met de oppervlakte die heringericht is. Dat wil zeggen: een kwaliteitsvolle openbare ruimte trekt leven aan. Het is niet alleen een verkeersas of een shoppingplek maar een forum voor de stadsbewoners.

Het eerste middel dat planners ter beschikking hebben om een 'openbare leefruimte' te creëren, is **stadsmeubilair**. Als je in je buurt plannen ziet opduiken voor de aanleg van de straten en pleinen, kijk dan eens naar de banken, speeltuigen, eventuele paaltjes... Kijk naar het uitzicht

van de bushaltes... Zijn het weer maar eens de klassieke fabrieksobjecten met hun valse art-nouveau-uitstraling? Of zijn de ontwerpers met iets avontuurlijks op de proppen gekomen? Iets speels? Hebben ze hun creativiteit durven gebruiken?

Om creatieve ideeën te laten opborrelen, is het belangrijk dat jonge ontwerpers kansen krijgen. Over de beste manieren om aanbestedingen te plaatsen, lees je meer in het 'VADEMECUM OVERHEIDSOPDRACHTEN ARCHITECTUUR BRUSSEL, HOE EEN PROJECT-ONTWERPER KIEZEN'.

Speciale aandacht mag uitgaan naar **kinderen**. Planners vragen zich nog te weinig af of hun ontwerpen ook voor kinderen interessant zijn. Is er 'speelweefsel'? Daar zouden de planners beter eens bij stilstaan. Want een kindvriendelijke omgeving is meestal ook aangenaam voor de andere gebruikers.

Toffe pleinen zijn vaak de meest polyvalente. Die waar de openbare ruimte niet ingedeeld is in speelruimte, zitgelegenheid, paadjes en andere plekken... maar waar alles kriskras door elkaar loopt.

Gedurfde kleuren en materialen maken een openbare ruimte een feest voor het oog. We hoeven niet ver te gaan om zoiets te zien: het Sint-Franciscuspark in een binnengebied tussen Groenstraat en Poststraat in Sint-Joost is een uitstekend voorbeeld.

Nog zoiets: **kunst** in de openbare ruimte. Het Engelse collectief Greyworld bijvoorbeeld maakt publieke kunst die een actieve rol geeft aan mensen in de openbare ruimte. Zo ontwierpen ze bushaltes die liedjes zingen wanneer je erin stapt, een voetgangersbrug die bosgeluiden laat horen waar je je voeten neerzet. Of een



Recyclart maakt plaats voor graffiti en dat levert prachtige resultaten op. © Peter Forret, flickr.com

hekwerk dat de 'Garota da Ipanema' ten beste geeft als je er met je paraplu over glijdt!

licht in de duisternis

De sfeer 's nachts hangt voor een groot stuk af van de verlichting. Straten en pleinen moeten voldoende verlicht zijn om mensen het gevoel van veiligheid te geven, liefst zonder het licht in alle richtingen te morsen. De kleur van het licht, de manier van verspreiding en de armaturen bepalen in hoge mate het gevoel dat mensen hebben op een openbare ruimte in het donker.

kan 't tegen een stootje?

Publieke ruimte kan je op een duurzame manier invullen door materialen te gebruiken die bestand zijn tegen intensief gebruik.

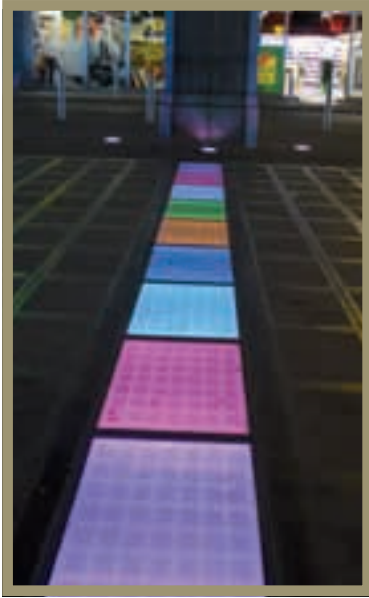
Zo is veel straatmeubilair aantrekkelijk voor skaters. Leuk voor de jongens

en meisjes in kwestie maar vaak niet zo bevorderlijk voor de levensduur van de bank, bloembak of borduur. Als er skaters in de buurt zijn, kan de ontwerper best een aantal skate-aantrekkelijke dingen aanleggen in het juiste materiaal. En daarnaast straatmeubilair voorzien dat niet interessant is voor skaters. De aanleg van het Ursulinenplein in Brussel heeft getoond hoe je een plein optimaal kan voorbereiden op **intensief gebruik door skaters**. Het overleg met het skaterscollectief Bruska is een element om te onthouden. Je vindt meer info over de transformatie van dat plein op www.escaut.org. Of op www.brusk.be.

Hetzelfde geldt voor graffiti. Ontwerpers houden best rekening met de komst van graffiti-spuiter. Ze kunnen een anti-graffiti-laag aanbrengen ofwel... graffiti georganiseerd toelaten. Dan krijg je vaak prachtige resultaten.



Op het Schouwburgplein in Rotterdam staan interactieve lampen. Voorbijgangers kunnen ze handig naar boven of onder manoeuvreren. © 2Ltd, flickr.com



Verlichting kan gerust wat speelser. Deze kleurrijke lampen vrolijkten de Brabanttunnel duidelijk op



Lyon is bekend om z'n lichtplan. © markameleon, flickr.com

kan 't tegen een plantje?

Straatstenen zijn sympathiek maar niet altijd gebruiksvriendelijk omdat in de voegen gemakkelijk planten gedijen. Veel gemeentebesturen hebben daar nog altijd een broertje aan dood. Ze opteren dus toch nog voor vlakke bestrating zoals asfalt of beton.

Zo'n vlakke bestrating heeft als nadeel dat het minder water laat doorsijpelen naar de ondergrond. Hoewel... ook bij straatstenen vermindert de hoeveelheid water die kan doordringen gevoelig als er veel planten groeien in de voegen. Uitleg over waterdoorlaatbare materialen vind je in ons hoofdstuk over water. Een ander nadeel is dat vlakke bestrating harder opwarmt. Vooral asfalt is een echte hittebron in de zomer.

Als je te maken hebt met een moderne wegbeheerder, zijn er alternatieven voor asfalt en beton. Allicht zijn er stukken openbare ruimte waar een beetje tot nogal veel planten wel door de beugel kunnen. Het loont de moeite om je wegbeheerder te vragen naar een **opdeling van de openbare ruimte in klassen**. Velt, de Vereniging voor ecologisch leven en tuinieren, spreekt van 'beeldkwaliteitsklassen'. Het komt erop neer dat de wegbeheerder stukken afbakt waar hij weinig planten wil tolereren, stukken waar matig tot veel planten mogen groeien en stukken waar de begroeiing voluit haar gang kan gaan.

kan 't tegen een voetganger?

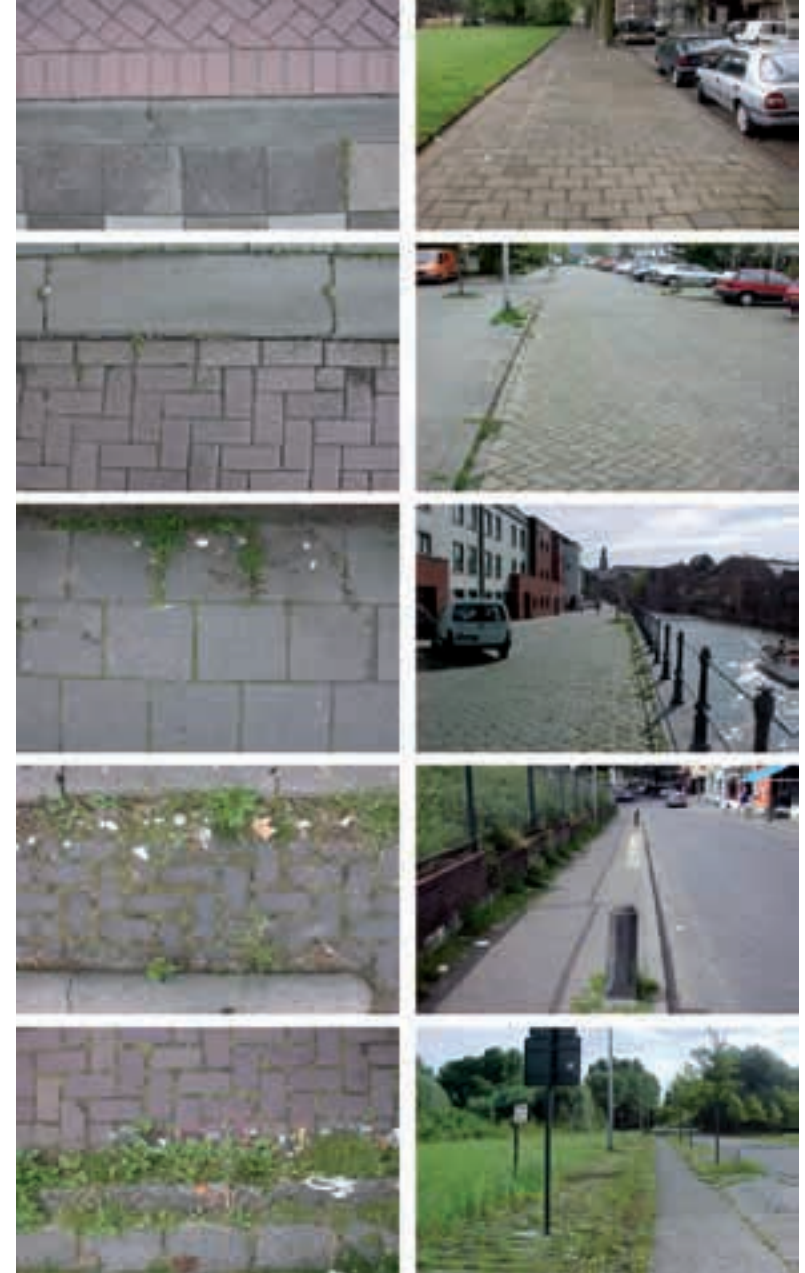
Er bestaan ook materialen die niet veel voetenwerk verdragen. Neem nu blauwe

hardsteen. Zogenaamd hard, maar eigenlijk behoorlijk zacht. Het verslijt snel en dan wordt 't spiegelglad. Ontwerpers moeten dus goed nadenken waar ze dergelijk materiaal gebruiken.

Klassieke kasseien zoals we in het centrum van de Vijfhoek vinden, zijn heel onaangenaam voor bijna elke voorbijganger: het wandelt en fietst erg ongemakkelijk. En het is spekglad wanneer het regent. Buggy's, rolstoelen en naaldhakken mijden ze. En het maakt bijzonder veel lawaai. In het 'VADEMECUM VOOR WEGVERKEERSLAWAAI IN DE STAD' van Leefmilieu Brussel vind je een overzicht van straatbedekkingen en hun lawaaiërigheid. De kasseien staan er met stip als grootste lawaaimakers gerangschikt.

Als de bouwheer kiest op de 'heemkundige' of 'gezellige' look van kasseien, kan jij klinkers naar voor schuiven als alternatief. Klinkers zijn een soort betonnen of aardse straatstenen. Ze hebben evengoed een gezellige uitstraling maar zijn merkbaar minder glad en lawaaiërig en ook comfortabeler dan kasseien. In Brussel zien we ze nog niet heel veel, maar op heel wat plaatsen duiken ze toch al op.

Maar ook **moderne kasseien** zijn al een stuk beter dan de klassieke. Ze zijn meer afgevlakt en vertonen de typische nadelen van de 'oude kinderkopjes' een stuk minder. Als je dan ook nog eens asfalt giet tussen de stenen, gaat de geluidsoverlast nog verder omlaag. Maar dan sijpelt het water weer minder door. In een verkeersarme wijk, met een goede aanleg die snelheid en dus lawaai sowieso beperkt, kan het de moeite lonen om de voegen open te laten.



De wegbeheerder kan straten en pleinen opdelen in klassen. Op sommige plaatsen kan hij meer begroeiing toelaten dan op andere. © Velt



Skaters hebben de heraanleg van het Ursulineplein mee mogen bedenken. Het resultaat is indrukwekkend. © Filip Dujardin

Leefmilieu Brussel werkt aan een ecobilan van de verschillende materialen waarmee je de openbare ruimte kan aanleggen. Alle voor- en nadelen zouden

daar een plaatsje in krijgen. Iets om in het oog te houden om in de toekomst het juiste materiaal op de juiste plaats te kunnen kiezen.

Nog andere aspecten bepalen of een straat of plein voetgangervriendelijk is of niet. Heel belangrijk: geen te bruuske hoogteverschillen en niet teveel obstakels zoals reclamepanelen of elektriciteitskasten. Ook bij de keuze van planten moet de bouwheer rekening houden met het gebruik: loopt er volk over? Dan voorzien we best planten die niet doodgaan door betreding. Gazon kan een redelijke hoeveelheid voorbijgangers slikken maar ook gras heeft z'n limieten. Teveel passage en de boel sterft af. Dan is dolomiet of gehakseld hout misschien een betere piste.

voelt iedereen zich veilig?

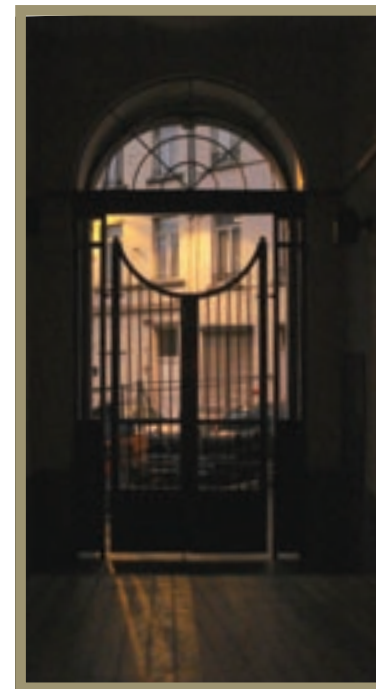
De openbare ruimte functioneert pas goed als mensen er zich **thuisvoelen**. Ligt een straat of plein er grauw of bedreigend bij, dan blijf je er liever weg. Maar het omgekeerde is ook waar: als mensen wegblijven van een plein en het er leeg bij ligt, ziet het er een stuk akeliger uit. Veiligheid en aantrekkelijkheid van de publieke ruimte zijn dus nauw met elkaar verbonden. De Voetgangersbeweging zegt het zo (2004): *'Een camera heeft slechts weinig effect op misdaad tegen personen, zoals geweldplegingen en berovingen. Een camera kan niet ingrijpen, een voorbijganger wel.'*

De materialen en de verlichting zijn erg belangrijk om een comfortabel en betrouwbaar klimaat te scheppen. De Voetgangersbeweging raadt daarbij zijdelingse verlichting en wit licht aan. Banken die je langs achter kan benaderen, zijn volgens hen minder in trek dan banken tegen een omheining of muur.

privé-forten: de vergeten straat

Ook de relatie met de woningen bepaalt de sfeer op straat. Op het platteland is het architecturale mode om een soort forten te bouwen die zich volkomen afkeren van de straat. Je vindt vaak alleen een gigantische garagepoort en enkele lichtsluizen in de voorgevel. Zelfs de voordeur zit soms aan de zijkant.

Zelfs in Brussel zie je deze tendens opduiken. Neem nu het Reginablok op de Groenstraat in Sint-Joost, een wooneiland voor de middenklasse, temidden van een van de meest achtergestelde buurten van de stad, maar beschermd door hoge muren en tralies. Dit fenomeen van **gated community** kennen we van de Verenigde Staten of Zuid-Afrika. Ook hier zijn de verschillende blokken van het project gericht naar een binnenkoer. Het is daar



Het Reginablok in de Kruidtuinstraat in St-Joost sluit zich helemaal af van de buurt. De ingangen zitten achter een hek, de slaapkamers liggen aan de straatkant waardoor de rolluiken bijna altijd gesloten zijn.

dat het sociale leven zich afspeelt, weg van de publieke ruimte.

Dit soort projecten zie je vaker in Brussel. Het is een manier van bouwen die bewust elk contact tussen straat en huis onmogelijk maakt. Het wil de bewoners een gevoel van veiligheid geven door de woningen af te schermen van de buitenwereld. Het perverse effect daarvan is dat het onveiligheidsgevoel en de vervreemding op straat alleen maar toenemen, want deze gebouwen leveren geen sociale controle meer. Vanuit de woningen kijkt niemand de straat op.

Ook voor de sociale cohesie is dit nefast. De burens aan de overkant hebben weinig kans om de mensen uit de blokken te leren kennen: je ziet hen niet even voor hun deur staan. En de toegang tot de appartementen zit op de koer, voorbij een poort. Daar ga je ook niet zo makkelijk aanbellen om een ei te vragen.

De stad Maastricht heeft in haar plannen voor nieuwe wijken veel aandacht besteed aan de relatie tussen woningen en straat. Het beeldkwaliteitplan (een bindend document dat we kunnen vergelijken met ons bijzonder bestemmingsplan) van de wijk Vroendaal legt bijvoorbeeld in duidelijke voorschriften vast hoe de gevel zich moet openen naar de publieke ruimte. Iets om in het oog te houden wanneer in jouw buurt plannen op tafel komen.

de kippengaas-wijk

De westerling is verhangen aan z'n eigen tuintje of koer. Een privéruimte beantwoordt allicht aan onze behoefte aan privacy. Maar heeft elk gezin wel een are of meer nodig? Met het oog op

zuinig plaatsgebruik zijn privétuinen niet ideaal. Al die omheiningen en hagen versnipperen de ruimte.

Ook vanuit ecologisch standpunt is zo'n organisatie van de ruimte niet wat het zou moeten zijn. Om te beginnen zijn verkavelingen zelden erg groen. Niemand heeft genoeg plaats voor ecologisch interessante hoeken want die zijn per definitie wat wilder, misschien ook wat hoger. En vaak zorgen de betonnen omheiningen of het kippengaas voor onneembare hindernissen voor kleine zoogdieren zoals egels of marters.

de publieke tuin: geen hokjesdrang

In een totaal nieuwe wijk kunnen we onze hokjesdrang achterwege laten. Bij

de afbakening van percelen kunnen we elk gezin genoeg privéruimte geven om een eettafel te plaatsen en daarachter openbare ruimte voorzien. In plaats van 20 private zandbakken komt er dan een publieke zandbak én een klimhuisje, een schommel en de hele santenkraam die een speeltuin interessant maakt. Da's goed voor de levenskwaliteit en efficiënter. Bovendien laat dat nog plaats voor waterpartijen en ecologisch interessant groen... Denk maar aan wilde bloemenperken.

Publieke tuinen hebben nog een voordeel: ze stimuleren de ontmoeting tussen mensen. Bewoners van een buurt met veel kwalitatieve openbare ruimte gaan automatisch op een andere manier met elkaar om. De sociale cohesie stijgt.



De wijken Vauban en Rieselfeld in Freiburg zijn prachtige voorbeelden van dichte en toch groene buurten. Hier vind je op weinig ruimte toffe speelgelegenheden en veel groen. © carnotzet, flickr.com

Vooral speeltuintjes zijn plaatsen waar mensen makkelijk contacten leggen. Dankzij de kinderen.

schrik voor collectief

Vaak hebben mensen schrik als er plannen opduiken om publieke tuinen in hun buurt aan te leggen. **Wie gaat die tuinen onderhouden?** Ze verwijzen dan al eens naar ervaringen met collectieve tuinen waar na verloop van tijd niemand meer naar omkijkt en die langzaam verwilderen. Maar dat hoeft het model niet te zijn. Als het gaat om een publieke tuin op openbaar domein en met een echt openbare parkfunctie, zoals we hierboven suggereren, dan is het aan de overheid om het onderhoud te verzorgen. Spreken we daarentegen van een collectieve tuin op privégrond, dan kan de overheid moeilijk haar groenwerkers sturen. Dan moeten de eigenaars inderdaad heel goede afspraken maken. Allicht moeten ze een speciale structuur oprichten zodat iedereen weet wie welke taak heeft. Zo'n werkverdeling is inderdaad kwetsbaar. Een sleutel tot succes is in elk geval de onderhoudsarme aanleg. In ons hoofdstuk 'groen' bekijken we hoe de aanleg van een publieke groene ruimte het onderhoud tot een minimum kan beperken.

Een andere bekommernis is veiligheid. Een open ruimte achter de privé-tuintjes verhoogt de kans op inbraak, hoor je dikwijls. Dat lijkt ook te kloppen. Daar kunnen de gemeentelijke preventiediensten iets aan doen door preventieadvies te geven aan alle eigenaars: hoe beveilig je je huis op een adequate manier? Veel mooi uitzienende sloten zijn erg 'inbrekervriendelijk' zonder dat eigenaars of huurders dat beseffen. Een anti-inbraakpremie kan

mensen extra stimuleren om sloten te plaatsen die een inbreker kunnen tegenhouden. Ook het visueel contact vanuit de huizen en tuinen op het openbare gedeelte is belangrijk.

Belangrijk is echter of mensen zich veilig voelen of niet. Daar kan je met een degelijk slot weinig aan doen. De sociologische context van de wijk is dan belangrijker. Deskundigen wijzen erop dat onze traditionele stedelijke wijken – met grote dichtheid, een snel wisselende bevolking, veel kansarmoede en een grote anonimiteit – geen ideale plaats zijn om openbare tuinen in te voeren. Een openbare

tuin heeft in zo'n buurten veel minder kans om een draaischijf te worden van sociaal contact tussen de burens.

Bijzonder belangrijk is ook dat de openbare ruimte achter de tuinen de bewoners een duidelijk voordeel biedt: spelmogelijkheid, eventueel een collectief compostproject, een collectieve kippenren, fietsenstallingen... Dan zullen mensen de ruimte gebruiken en koesteren. En je hebt meteen ook de kans om afval te reduceren en fietsen te stallen. Twee vliegen in één klap.



Bewoners van Charleroi leggen samen de jardin partagé van La Brouchetterre aan. © Espace Environnement

PUBLIEKE RUIMTE IN DE BRUSSELSE PLANNINGSINSTRUMENTEN

Richtschema

Een richtschema moet zeker vastleggen hoe de wegen in het gebied moeten lopen. De gewestregering zal dat daarna omzetten in een regeringsbesluit.

Bijzonder bestemmingsplan

Net als bij dichtheid is een bijzonder bestemmingsplan het meest geschikte instrument om richtlijnen over openbare ruimte vast te leggen: waar moeten de wegen lopen, hoe moeten ze aangelegd worden, enz.? Komen er pleintjes of speeltuinen?

De opmaak van een bbp volgt drie fases. In een eerste fase maakt de auteur, meestal een studie bureau, een programma voor de site. Is er voldoende openbare ruimte voorzien of is alles opgedeeld in privéruimte? Is er een plein of groene ruimte bijvoorbeeld? In fase twee komen de eerste preciseringen over de omvang van die openbare ruimte. Tijdens de derde fase komen dan de precieze formuleringen over materialen en inplanting.

Verkavelingsvergunning

Diezelfde voorschriften kunnen ook in een verkavelingsvergunning terecht komen. Het verschil tussen een verkavelingsvergunning en een bijzonder bestemmingsplan is dat de Gemeente of het Gewest de vergunning niet schrijft maar alleen verleent. Ook hier is een belangrijke vraag: is er genoeg polyvalente openbare ruimte voorzien?

4. groen: geeft ademruimte

De paradox van de compacte stad: een leefbare wijk heeft een vrij hoge bevolkingsdichtheid nodig. Maar als we de stad verdichten, verdwijnt het zo aantrekkelijke groen voor mens, dier en plant. Een leefbare stad is daarom een evenwichtsoefening: een groot aantal bewoners combineren met behoud van openbare ruimte en biodiversiteit.

groen netwerk

Een ecologische stad is een lobbenstad. Dat moet je je voorstellen als een stad die doorsneden wordt door groene vingers, van buiten naar binnen. Het is een stad waar het betonnen netwerk van straten en gebouwen een ander netwerk kruist: het groen-blauw net van rivieren, parken, tuinen en paden. *'Bij wijze van spreken begint aan elke voor- en achterdeur het stedelijk groen en blauw; uit elk venster heeft men er zicht op.'* (HERMY, 2005)

groen briesje

Zo'n groene lobben zijn niet zomaar een folieke of een luxegril voor de rijkere klasse. Kwalitatief groen is broodnodig om de stad leefbaar te houden.

De prestigieuze Britse TOWN AND COUNTRY PLANNING ASSOCIATION hamert bijvoorbeeld op het toenemende belang

van groene vingers om de steden van de toekomst te wapenen tegen de opwarming van het klimaat. **Blauw-groene plekken warmer minder snel** op in de zomer en blijven vochtiger dan beton, asfalt en roofing. De luchtdruk is er ook hoger dan op de warme plaatsen. We krijgen dan een beweging van koele, vochtige, relatief zuivere lucht van zo'n groene vinger naar de bebouwing. Een studie uit Berlijn (VON STÜLPNAGEL, 1990) toont het effect van groen op de temperatuur in de bebouwde omgeving duidelijk aan. Het Berlijnse stadspark van 17 hectare brengt bijvoorbeeld verkoeling tot zo'n 280 meter verderop. Het effect van de grotere dierentuin is zelfs zo'n 1,5 km verder nog merkbaar. Geïsoleerde buurtparkjes hebben dat effect niet. Ze zijn te klein en niet aangesloten op een groter netwerk.

gezond groen

Maar groen is meer dan natuurlijke airconditioning. De groene vingers zijn ook ideale plekken voor zachte weggebruikers. In sommige Deense en Zweedse steden is het heerlijk fietsen door de groene assen naar het centrum. Ook fauna en flora vinden het praktisch om zich langs zo'n lobben te verplaatsen. Daarover meer hieronder.

En in tegenstelling tot vroeger hebben parken vandaag nog meer nutsfuncties dan enkel luieren en wandelen. Ontspanning en recreatie gaande van zonnen tot badmintonnen en zelfs mountainbiken moeten aan bod kunnen komen in stedelijke groenzones. Het gebruik is heel intensief.



De Josaphat-site op Schaarbeek en Evere ligt er nu verlaten en rommelig bij maar bloemen en planten zijn er dol op. Hopelijk blijft daar nog wat van behouden na de nieuwbouw.

Naast deze **gebruikswaarde** hebben groene zones ook een **visuele waarde**: harmonieuze inrichting die aansluit op de omgeving en iets vertelt over de geschiedenis van de plek enz. Dat werkt trouwens ook therapeutisch. Studies bewijzen dat zieken die uitzicht hebben op groen sneller genezen dan zieken die vanuit hun raam op beton of geparkeerde wagens kijken.

Tenslotte haalt groen ook een deel van het levensbedreigende **fijn stof** uit de lucht en tempert het lawaai. Studies tonen aan dat bomen de concentraties aan fijn stof in een straat verminderen met 7 tot zelfs 20%, afhankelijk van het aantal en de soort.

Het plan voor de nieuwe wijk Papenhof in Mechelen is gebaseerd op de bestaande groen-blauwe slinger in het landschap. Het natuurlijke karakter en extensieve beheer maken er een avontuurlijke omgeving van. De private tuinen geven uit op

de groene drager, waardoor het groene karakter nog wordt versterkt en er een intensere relatie ontstaat tussen privé en publiek. Vanuit de straten en de tuinen worden kleine 'kruiwagenweggetjes' aangelegd om de bereikbaarheid voor kinderen te vergemakkelijken.

groen netwerk in Brussel?

Het idee van een **groen-blauw netwerk** duikt op in het eerste Gewestelijke Ontwikkelingsplan van Brussel in '96. Zo'n halve eeuw nadat steden in Noord-Europa ermee begonnen zijn, steekt ook Leefmilieu Brussel, onze milieudministratie, van wal. Het probeert groene ruimten te creëren waar ze ontbreken en deze terreinen daarna zo harmonieus mogelijk met elkaar te verbinden. Ze planten bijvoorbeeld groen aan langs spoorlijnen of langs de grote verkeersassen die toegang geven tot de stad. Of



Het ontwerpplan voor Papenhof, de valleistructuur is in het lichtgroen aangeduid



Dit is het groene netwerk waaraan Leefmilieu Brussel werkt. Jammer genoeg zijn niet alle planners en beslissingnemers zich bewust van het belang van dit groene net voor de leefbaarheid van de stad.

ze creëren bomenrijen langs lanen. Ze proberen ook een maximaal rendement te halen uit waterlopen en hun oevers.

Je vindt er meer over op www.ibgebim.be > particulieren > thema's > groene zones, fauna en flora > wat zijn de blauwe en groene netwerken?

Zoals we hierboven illustreerden, is het belangrijk dat plannen voor nieuwe wijken zich inschakelen in dit netwerk.

» Zo kan het park op **Thurn & Taxis** aansluiten op de groene as langs de oude spoorwegbedding naar Bockstael.

» De **Josaphatsite** is via het Josaphat-park en de spoorwegbermen nu al een tussenschakel tussen de squares en het Noord enerzijds, en de rand van de stad anderzijds. En het is zaak dat het geen onoverkomelijke hindernis wordt als de woningen en kantoren neerstrijken op die plaats.

» Het project 'huisvestingsplan' aan **de Groeneweg in Neder-Over-Heembeek** valt ook al in een groene vinger: die tussen het Begijnenbos en de rand van de stad enerzijds, en Meudonpark - Koninklijk Park anderzijds. Het kan

FUNCTIENIVEAU	MAXIMUMAFSTAND	MINIMUMHOEVEELHEID
Woongroen	minder dan 150m	gevels, bomen, vensterbanken
Buurtgroen	minder dan 400m	minstens een ha
Wijkgroen	minder dan 800m	minstens 5 ha
Stadsdeelgroen	minder dan 1600m	minstens 30 ha
Stadsgroen	minder dan 3200m	minstens 60 ha
Stadsbos	minder dan 5000m	minstens 200/300ha

Tabel Mira 2000

die rol misschien behouden als de ontwerpers een groene as plannen tussen de woningen door.

» Hetzelfde voor het **Bolivarproject** van het Huisvestingsplan. Dat ligt in een groene vinger die langs de Willebroekkaai tot aan de Pantserstroepensquare loopt, in het hart van de stad.

» **Ernotte**, de site op de grens van Elsene en Watermaal-Bosvoorde waar het huisvestingsplan enkele honderden woningen voorziet, heeft nu nog geen rol in het groene netwerk. Maar als je de kaart bekijkt, merk je dat het een schakel zou kunnen vormen tussen het Zoniënwoud en de campus van de ULb, via de spoorweg en de groene zone aan de Brillantlaan. Ook hier dus nood aan een groene vinger door de site heen.

» Het is ook opletten geblazen voor de beheerders van **de Vogelzangbeek** aan het kerkhof van Anderlecht. Ook daar is de vraag of de bouwwoede de groene ruimte niet zal opsorpen.

groen als buur

Een leefbare stad heeft kwalitatief groen dus broodnodig. Maar hoeveel groen

heb je nodig op welke plaats? De tabel hierboven uit het Vlaamse milieuraapport MIRA van 2000 schetst een 'hiërarchie van groen' die je in een stad zou moeten vinden. Let wel op: de lijst geeft enkel een idee, het belangrijkste is de evenwichtige verspreiding van groen in de stad als geheel.



Hoogwaardige natuur in de stad: het bestaat. Laarbeekbos in Jette heeft bijvoorbeeld interessante flora en een uitzonderlijke populatie vleermuizen

allemaal beestjes

Een niet te vergeten doelstelling van parken en groenzones is behoud en verbetering van **biodiversiteit**. Leken hebben misschien de neiging de fauna en flora van de stad als een lachertje af te doen. 'We zijn hier toch in Brussel; hier zitten toch geen beesten en planten?' Waarom moeten we dan groen aanleggen?' Ze zullen verbaasd zijn te horen dat **in stedelijke gebieden het aantal wilde plantensoorten groter is dan in het omliggende platteland.** (HERMY, 2005) Hoe dat komt? Omdat zaden gemakkelijk meereizen met mensen, en dus in steden samenkomen. Voor dieren gaat dat niet op. Het aantal diersoorten is beperkt in de stad. Maar toch hebben enkele verrassende soorten als de vos en de slechtvalk de laatste decennia of jaren Brussel heroverd.



Het zal een flinke noot kosten om het nieuw aangelegde stationsplein in Berchem te onderhouden zonder bestrijdingsmiddelen. Weinig mensen zullen de enorme oppervlakte grindverharding betreden zodat planten alle kans zullen krijgen. Slecht ontwerp dus. © Velt

Als het stedelijk gebied evolueert naar een ecopolis of lobbenstad, komt dat de biodiversiteit ten goede. In groene netwerken krijgen fauna en flora de kans zich van de ene plek naar de andere te verspreiden. Zo bieden we hen een veel grotere leefwereld. *'De ecologische waarde van individuele gebieden is ontegensprekelijk lager als deze gebieden geïsoleerd zijn, omdat de uitwisseling bijna onmogelijk is en op termijn de overlevingskansen klein zijn.'* (HERMY, 2005)

NATAGORA, de Franstalige tegenhanger van Natuurpunt, heeft al jaren een project *'Nature au jardin'* in Brussel. Daarmee willen ze de biodiversiteit in onze Brusselse tuinen verhogen. Je vindt info over de activiteiten en vormen van dat project op www.natureaujardin.be.

Kijk ook eens op www.greenbelgium.be voor opleidingen en wandelingen in het Nederlands.

inheems en een beetje uitheems

Een mooie tuin of aantrekkelijk park is in de hoofden van veel mensen nog synoniem met weelderige exotische serreplanten of tulpenvelden. Die planten worden meestal gekozen in functie van hun esthetische kwaliteiten. Over smaken valt niet te twisten, zeiden de Romeinen al, maar zo'n klassieke tuinaanleg heeft wel enkele nadelen. Als de ontwerper de planten kiest in functie van kleur en niet omdat ze geschikt zijn voor die bodem en die specifieke hoeveelheid zonlicht en dergelijke, krijgen we een tuin die een erg intensief beheer vraagt.

En die vaak ook kwetsbaarder is voor plagen en ziektes.

Bovendien zijn inheemse soorten doorgaans interessanter voor onze fauna. Dieren van bij ons kennen de planten van bij ons en gebruiken ze als voedsel, nestplaats of op een andere manier. Met uitheemse soorten heeft onze fauna minder uitstaans.

Toch mogen we ook niet te rigide denken. Sommige soorten zijn al eeuwen ingeburgerd in onze streken. Bovendien is het niet altijd mogelijk om een echt natuurlijke vegetatie aan te brengen in een stadsomgeving omdat die simpelweg geen natuurlijke condities biedt. Het streefdoel moet wel zijn de tuin zo natuurlijk mogelijk aan te planten en hem de kans te geven zich spontaan verder te ontwikkelen tot een harmonieus geheel.

laat het gras groeien

Veel West-Europeanen associëren een tuin of park met noeste tuinarbeid:



Op het kerkhof van Hansbeke (boven) mag geen spatje groen groeien. Dat vraagt zware inspanningen of veel onkruidverdelgers. De Stad Eeklo heeft dat opgelost door de kale aarde te beplanten (onder). Het kerkhof vergt nu minder onderhoud en straalt bovendien meer rust en troost uit © Velt

onkruid wieden, afgevalen blaren opvegen, water geven... In een traditioneel park klopt dat beeld ook. Maar een ecologische tuin vraagt veel minder onderhoud. Je beheert het **extensief**. Dat wil zeggen dat natuurlijke processen centraal staan. Als we een grasweide maar één of twee maal per jaar maaien in plaats van elke week, het gemaaide gras afvoeren en geen voedingsstoffen toedienen, zal hier meer diversiteit in planten ontstaan. Hoe armer een grond, hoe meer verschillende soorten planten zich er thuisvoelen.

Natuurlijk blijven er in parken en speeltuinen stukken 'gebruiksgroen'. Dat zijn plekken waar mensen makkelijk toegang toe moeten hebben, waar kinderen moeten spelen en die je dan ook op een veel intensiever manier moet beheren.

PEST-iciden

Over chemische onkruidverdelgers en andere pesticiden kunnen we duidelijk

zijn: ze zijn stuk voor stuk gevaarlijk voor mens en dier en horen niet thuis in een duurzame wijk. Nergens eigenlijk. Je kan een openbare ruimte perfect beheren zonder scheikundige rommel. Het kost iets meer onderhoudswerk maar zelfs dat valt reuze mee als je van bij de aanleg kiest voor extensief beheer. Liever bodembedekkers dan een plantenloze bodem rond wat tulpen bijvoorbeeld. Als je geen onkruidverdelgers wil gebruiken, kan je die bodem alleen plantenvrij houden door heel veel te wieden. Omdat lang niet alle landschapsarchitecten of stedenbouwkundigen kaas hebben gegeten van pesticidenpreventie is gespecialiseerde begeleiding geen luxe.

Een goede opleiding voor het onderhoudspersoneel is nodig. En het is essentieel om inspraak te geven aan de dienst die de openbare ruimte moet onderhouden. Ook na de aanleg kan er van alles fout gaan. Vaak verschijnen er pas achteraf verkeersborden of buskotjes die de onder-





Het gevelgroen op deze school in Schaarbeek draagt een stevige steen bij tot de leefbaarheid en de luchtkwaliteit van de stad. Gevelgroen verdient dan ook een plaats in de planning van een nieuwe wijk

houdsploegen het leven zuur kunnen maken. Of er gebeuren werken aan nutsvoorzieningen, en achteraf herken je de oorspronkelijke aanleg niet meer.

De nota **REDUCTIE BESTRIJDINGSMIDDELEN** van Velt geeft interessante info. We halen twee getuigenissen aan, respectievelijk uit Bornem en Aartselaar: *‘Omdat het onkruidvrij houden van dolomiet niet evident is, laat de gemeente er gras over groeien dat regelmatig gemaaid wordt. Zo ontstaat een soort gestabiliseerd grasplein, ook wel grindgras genoemd.’*

‘Open voegen en rechte hoeken zijn een heikel punt. De gemeente overweegt om op bepaalde plaatsen de verharding om te vormen tot graspartijen.’

Je vindt de nota op www.velt.be en klik op ‘Openbaar Groen’ in de linkerkolom. Klik vervolgens op ‘Pesticiden: nutgebruik is mogelijk’. Onderaan staat de nota als bijlage.

groene gevels en daken

Een plat of licht hellend dak hoeft geen zee van roofing te zijn; het kan een ideaal biotoop vormen voor kleine planten en dieren dankzij de technologie van groendaken. Voor een extensief groendak heb je geen extra dragende structuur nodig. Een lichte laag substraat en folie is voldoende als ondergrond voor de plantjes. Een intensief groendak is een soort daktuin waar je grotere planten op aanbrengt en waar je je ook in kan begeven. Meer info op www.info-durable.be of www.duurzame-info.be, bij ‘Wonen’ of ‘Logement’.

Ook gevels kunnen heel groen zijn. Bij het ontwerp van een nieuwe wijk kan de overheid daar al meteen klimplanten

BEHEER EN AANLEG VAN HET GROEN IN BRUSSEL?

Alle documenten die de structuur van een nieuwe wijk in regels gieten, hebben natuurlijk ook impact op het groen in de wijk. Waar komt er een park? Is er ook plaats voor water of trage wegen?

Richtschema

Een richtschema moet zeker vastleggen waar de groene ruimtes komen en hoe groot ze zijn. De gewestregering zal dat daarna omzetten in een regeringsbesluit.

Bijzonder bestemmingsplan

Een bijzonder bestemmingsplan kan nog verder gaan en vergroening van de openbare ruimte opleggen. De derde fase van een bbp kan zelfs het gebruik van bepaalde soorten verplichten: aan die laan moeten die en die boomsoorten komen, dat soort dingen.

Verkavelingsvergunning

Diezelfde voorschriften kunnen ook in een verkavelingsvergunning terecht komen. Het verschil tussen een verkavelingsvergunning en een bijzonder bestemmingsplan is dat de Gemeente of het Gewest de vergunning niet schrijft maar alleen verleent.

Maar niet alle goede voornemens op het vlak van groene ruimte kunnen een plaats krijgen in een bindend document. Alles over het beheer van de groene ruimte kan hooguit in een beleidsplan, een plan ‘duurzaam groenbeheer’, of iets dergelijks. Je kan de overheid die verantwoordelijk is voor dat beheer, wel vragen om zo’n plan.

inculceren door voor elke gevel een tegel vrij te laten.

Maar je hebt ook de mogelijkheid om substraten aan te brengen op de gevel waar planten in kunnen wortelen. Dat staat je toe een grotere soortenrijkdom aan te brengen maar het kost wel meer. Het Brussels Parlement heeft een bijzonder hoge en mooie binnengevel vol bloemrijke plan-

ten. Je moet dan ook een irrigatiesysteem aanbrengen. Qua onderhoud is het ook veel moeilijker. We denken dat het vooral interessant is voor lage muren. Zo heb je in de Omotesando-wijk in Tokyo het ‘green green screen’, een omheining rond een grote werf die gedeeltelijk met een soort behang en gedeeltelijk met planten opgevolgd is.

5. mobiliteit: goede beweegredenen voor duurzaamheid

Een nieuwe wijk naast je deur?

De grootste dreiging komt waarschijnlijk van de extra vloot auto's. De hoofdassen dreigen verder te verzadigen, en het extra verkeer zoekt een uitweg door jouw wijk. Goede planning van de nieuwe en bestaande wijken kan dat gevaar indijken. Zo kan een duurzame nieuwe wijk zelfs voordelen bieden op het vlak van vervoer, voor iedereen.

**nieuwe wijk =
nieuw openbaar vervoer**

De troef van een duurzame wijk is haar dichtheid. Omdat er veel mensen wonen op een beperkte oppervlakte is een duurzame wijk een interessante bestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer. Met een hoge frequentie en een goede doorstroming: zoveel mogelijk trams of bussen in eigen bedding, misschien een metro. Waarbij je niet mag vergeten dat metro erg duur is en maar in weinig gevallen echt de moeite loont. Een andere goede piste is de bestaande kleine treinstationnetjes opnieuw uit te bouwen in het kader van het gewestelijk expresnet.

In een stedelijke omgeving wil hoogwaardig ook zeggen dat iedere bewoner op wandelafstand een halte moet kunnen bereiken, ongeveer 400 m dus. Bral hanteert de vuistregel 5/5/5: op vijf minuten wandelen een halte waar je niet langer

dan vijf minuten moet wachten op een verbinding die je tot op vijf minuten van je bestemming brengt. Tenslotte is het belangrijk dat bij de verschillende haltes kwalitatieve fietsenstallingen aanwezig zijn, zeker op plaatsen waar de afstand tot de bus, tram of metro relatief groot is.

Op die manier kan de nieuwe wijk een pluspunt zijn voor de omwonenden. Want zolang een groot deel van de buurt braak ligt, is het openbaar vervoer misschien wel ver te zoeken. Of ondermaats. Zo zouden de 700 woningen die er bij komen in Neder-Over-Heembeek kunnen zorgen voor meer rentabiliteit van bus 47, en dus voor meer frequentie.

voetpadstad: op wandelafstand?

Net zoals in het centrum van een stad, moet je in een ecologische wijk alle buurtvoorzieningen vlakbij kunnen vinden. Omdat de wijk dichtbebouwd is, kan je te voet of per fiets naar bakker, slager of supermarkt. Minder autoherrie dus. De enige voorwaarde voor de kleine zelfstandige is dat er genoeg volk woont om zijn waren te kopen: het draagvlak moet voldoende groot zijn. Zoals je hierboven al kon lezen: er is een minimumdichtheid vereist. Stedenbouwkundigen hanteren 2000 tot 5000 inwoners binnen een straal van 200 tot 600 meter als richtlijn voor een buurtwinkel. Als er veel voorbijgangers zijn in de wijk omwille van een doorgangsweg, school of bedrijf, dan zijn ook zij potentiële klanten voor de winkels.

In de ecologische wijk Kronsberg in Hannover, die 15.000 bewoners zal huis-



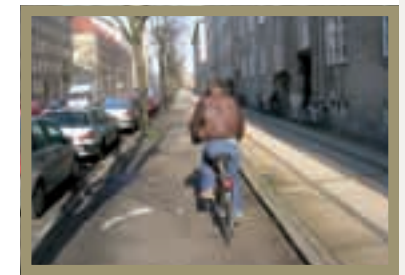
De ecologische wijk Kronsberg in Hannover is dichtbevolkt maar bevat toch veel publiek groen, pleinen en handel. © Noluck, flickr.com

vesten, zijn de lokale activiteiten ondergebracht aan een autovrij centruplein. Je vindt er een bibliotheek, een jeugd- en wijkhuis, een artistiek centrum en dies meer. Winkels zijn er zowel op het plein als op de hoofdweg, om iedereen op korte afstand van dienst te zijn.

fietsstad

Heel belangrijk is een nieuwe wijk te plannen als onderdeel van een **fietsnetwerk**. Een ecologische wijk die afgesneden is van de rest van de stad, kan niet goed functioneren. Want de fiets blijft toch het beste vervoermiddel voor de iets langere afstand. Diezelfde redenering steekt ook in de zogenaamde Gewestelijke Fietsroutes. Het Gewest plant er zo een kleine 20, als je alle vertakkingen meetelt. De

eerste vraag moet dan ook zijn: sluit de wijk aan op zo'n gewestelijke fietsroute? Probleem is dan dat de meeste fietsroutes nog toekomstmuziek zijn. Je kan zeker eens vragen aan de mobiliteitsambtenaar op de Gemeente wat hoever het staat met de realisatie van de fietsroute in je buurt.



Kopenhagen heeft een heuse groene as voor fietsers. Als je 20 km/u rijdt, staan alle verkeerslichten op groen. © Bral



Straten kunnen er totaal anders uitzien dan wij ze gewoon zijn. In de wijk Falkenried Terrasse in Hamburg zijn het echte leefruimtes. Meer info op www.autofrei-wohnen.de. © Marcus Heller

Werkt de Gemeente wel genoeg mee of ligt ze eerder dwars? En kan de gemeente dat netwerk aanvullen of ontsluiten met eigen fietsroutes die op de gewestelijke route aansluiten?

Twee soorten routes zijn belangrijk: voor dagelijks gebruik heb je functionele routes nodig die op een snelle, veilige én

aangename manier openbaar-vervoers-knooppunten en tewerkstellingspolen met elkaar verbinden. In je vrije tijd kan je recreatieve routes volgen langs rustigere wegen, en naar recreatieve kernen of naar het stadscentrum.

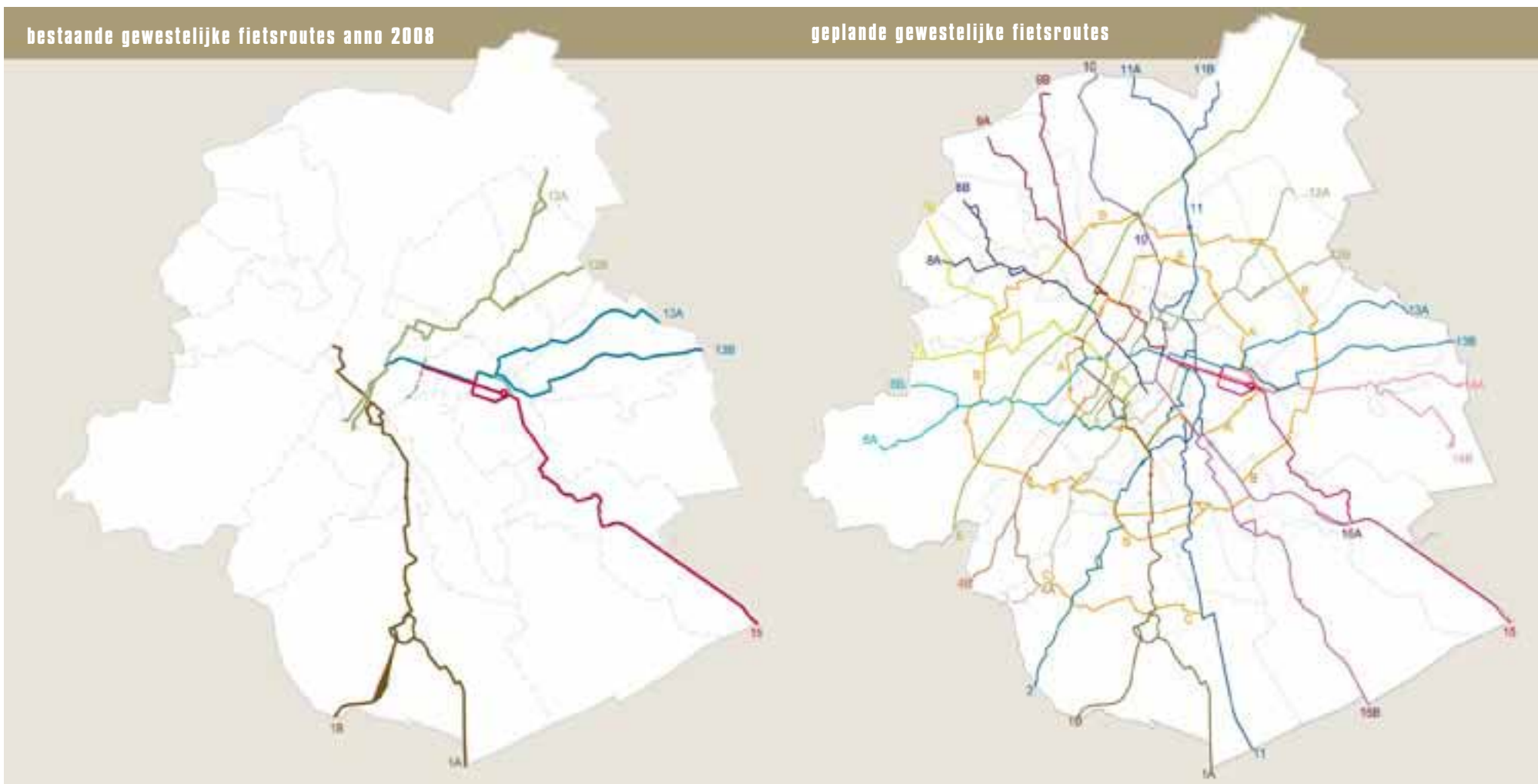
Verder pikken we een aantal goede praktijken uit het fietsbeleid van Gro-

ningen, waarschijnlijk de stad met het hoogste aandeel fietsverplaatsingen in Europa (37%): vanuit diverse Groningse nieuwbouwwijken kan je centrum van de stad bereiken zonder één kruispunt met verkeerslichten te passeren. De Stad Groningen ruimt zelfs zoveel mogelijk verkeerslichten op. Op kruispunten waar

verkeerslichten toch moeten blijven, krijgen fietsers waar mogelijk twee keer groen per cyclus. En iets waar wij nog een tijd van moeten blijven dromen: zware fietsstromen (10.000 fietsers per etmaal) hebben voorrang op het autoverkeer.

Dit hangt ook helemaal samen met de idee van 'groen netwerk' of 'lobbenstad'

dat we beschrijven in het hoofdstuk 'groen'. Naast het betonnen netwerk van straten en gebouwen moet de stad ook bestaan uit een groen-blauwe structuur van parken, spoorwegbermen, bomenrijen en trage wegen die mens, plant en dier op een aangename manier door heel de stad voeren.





Fietsvriendelijke straten en voorrang voor fietsers op grote assen maken van Groningen de fietshoofdstad van Europa. © rob brink, flickr.com



Het is heerlijk fietsen langs groene vingers in Kessel-Lo. © Jelena Van Meerbeek

Kessel-Lo kent hopen van dit soort trage wegen. Jammer genoeg stelt het groen op die assen niet altijd iets voor, maar voor fietsers is het een feest.

fietsen tot de voordeur

In een fietsvriendelijke wijk is het ook belangrijk om op **woningniveau** in te spelen op fietsbezit. Dat doe je door kwalitatieve gemeenschappelijke fietstallingen te maken bij de huizen. Een slimme overheid laat dat niet over aan het initiatief van de nieuwe bewoners, maar plaatst die zelf. Zo haal je de drempel voor fietsgebruik naar beneden. En heeft de gemeentelijke overheid haar fietsbeleid in de omgeving van de nieuwe wijk al op punt gesteld? Dan mogen fietstallingen ook niet ontbreken aan de handelszaken in de buurt. Of aan scholen en gemeentelijke gebouwen.

In Groningen heeft de Stichting Werkprojecten, een tewerkstellingsproject voor jongeren, een heel aanbod aan fietstallingen uitgebouwd. Haar servicepakket is

heel divers en verschilt per locatie. Er zijn stallingen met kluisjes en buggyverhuur, andere stallingen doen reparaties...

sluipverkeer uitsluiten

De meeste autoverplaatsingen zijn korte ritten. Die kunnen we ook met de fiets of te voet doen. Maar dan moet de wijk aantrekkelijk, fiets- en kindvriendelijk en dus autoluw zijn. Dat wil op de eerste plaats zeggen dat je het autoverkeer kanaliseert naar een aantal hoofdstraten, liefst aan de rand. De woonstraten sluit je aan op die hoofdwegen in lussen, hoefijzers of doodlopend... Zo sluit je sluipverkeer uit.

Neem die maatregelen en de woonstraten worden automatisch autoluw.

gevel tot gevel

Een straat waar een hoge borduur de voetpaden en rijweg van elkaar scheidt, geeft de voetgangers een gevoel van veiligheid. Maar o wee zodra hij of zij het voetpad verlaat: de duidelijk afgebakende rijweg

geeft de automobilist een vrijgeleide om stevig door te sjezen.

De snelheid ligt veel lager als we woonstraten aanleggen van gevel tot gevel. Zonder voetpaden. Ook op pleinen zie je dat meer en meer. Waar vroeger het eigenlijke plein meestal werd gescheiden van de gevels door een weg, is alles nu een aaneengesloten ruimte. Hoewel wagens eventueel nog over delen van pleinen kunnen rijden, wekt uniform materiaalgebruik de indruk dat een wagen een publieke ruimte betreedt die niet voor hem bestemd is. De bestuurder voelt zich wat gedestorieerd omdat hij niet geleid wordt door boordstenen, verkeersborden en ander verkeersgeleidend meubilair. Het gevolg van deze potentieel gevaarlijkere situatie is een afname van de snelheid. Dit is in feite de shared space-filosofie van de Nederlander Hans Monderman. In onze Alert van november 2006 of op www.shared-space.org vind je daar meer informatie over.

trage straten

De snelheid in woongebieden beperken tot 30 km/u is een goed startpunt om ze leefbaarder te maken. Maar een verkeersbordje '30' volstaat niet. Vaak is het heel moeilijk om die snelheidsbeperking te respecteren. Daarom moeten we **de inrichting** van de straten aanpassen zodat 30 km/u een logische snelheid wordt. Planners zeggen dan dat straten leesbaar moeten worden. Je moet meteen kunnen voelen hoe snel je er mag rijden.

Verrassend voor velen, maar in eenrichtingsstraten is het nog moeilijker om snelheidsduivels in te tomen: het gevaar van een tegenligger bestaat immers niet meer! Een voordeel van een systeem van eenrichtingsstraten is wel dat je met lussen kan werken en zo doorgaand verkeer weert.

Alle elementen die de continuïteit van de weg doorbreken, doen de snelheid van wagens verminderen: inspringen, wegbedekking met dwarslijnen... De woonstraten mogen gerust smal zijn en kronkelen zodat een eventuele auto wel traag móet rijden.

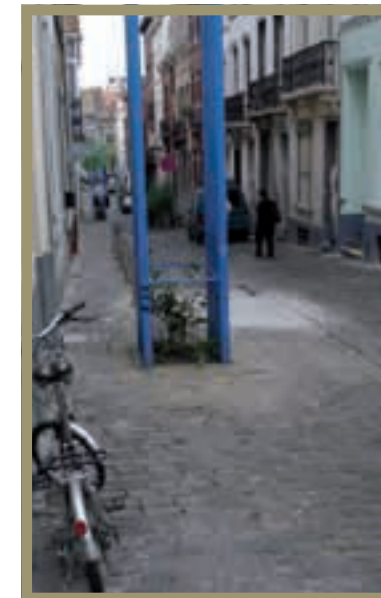
Bij de ontwikkeling van de PIVO-SITE in Assen past men het principe van autoluwe woonstraten toe. Enkele grotere ontsluitingswegen en kwalitatief openbaar vervoer zorgen voor de ontsluiting.

stille straat, groene straat

Ook **de wegbedekking** heeft een grote invloed op de gebruikersperceptie. Glad wegdek zoals asfalt nodigt uit om snel te rijden. Minder gladde materialen als klinkers hebben als nadeel dat ze lawaaiiger zijn. Maar... als we verder kijken dan onze neus lang is, valt het op dat veel gladde en dus in principe stil aanlegde straten, de

meest drukke en dus lawaaijerige straten zijn. Als we kiezen voor een niet al te lawaaijerige wegbedekking die het verkeer afremt en die bovenal het fietsen stimuleert, boeken we wellicht netto winst.

Hoewel het in dicht stedelijk weefsel bij ons weten nog niet is uitgevoerd, moet het mogelijk zijn om een bestrating aan te leggen met klinkers met bredere voegen. De grassen en tredplanten die er zich tussen nestelen geven de straat een heel ander uitzicht. Interessant is ook dat je bij zulke bestrating na verloop van tijd perfect de looplijnen van mensen herkent: het groen verdwijnt op de regelmatige oversteekplaatsen. Nadeel is dat de brede voegen vervelend zijn voor fiet-



De straten in de buurt van de Haachtse Steenweg in Schaarbeek zijn heraanlegd als echte woonstraten. De Massauxstraat is bijvoorbeeld een woonerf met wegversmallingen.



De Verbiststraat in Sint-Joost is ter hoogte van de Delhayesquare zondermeer doorgeknipt. Da's de beste manier om het sluipverkeer tegen te gaan en voetgangersassen te creëren.



De stad Leuven voorziet parkeerplaatsen voor informele maar geregistreerde autodelers.

sers. Een fietsstrook met minder brede voegen kan een oplossing bieden.

niet bij de voordeur parkeren

Een parkeerbeleid is een belangrijk instrument voor duurzame ontwikkeling. De troeven van de auto staan of vallen met de mogelijkheid om dicht bij je vertrekplaats en bestemming te parkeren.

Parkeerplaatsen kunnen best perifeer worden georganiseerd, gegroepeerd per straat of aan de rand van de wijk in plaats van per woning. Heel wat ecologische wijken passen dit systeem toe. In Freiburg heeft men voor de bouw van de Vaubanwijk eerst de verplichting afgeschaft dat bouwheren parkeerplaatsen aan de woning moeten bouwen (de Stelplatzpflicht). Nadien heeft men enkele parkeergebouwen neergepoot aan de rand van de wijk.

Als je de wijk op die manier aanlegt, trek je mensen aan die anders willen omgaan met mobiliteit. En je stimuleert hen om geen auto te kopen. Het resultaat is dat 55% van de bewoners van Vauban geen auto heeft. De rest van de bewoners plaatst hun wagen aan de rand. Enkel voor laden en lossen mag je Vauban met een vierwieler betreden.

Voor kleinere nieuwbouwwijken ligt dat natuurlijk iets moeilijker. Daar is het makkelijker om met je auto een plekje te zoeken in de bestaande straten in de buurt. Dat kan je oplossen door parkeren in die straten te beperken voor de bewoners van de straat zelf, met bewonerskaart.

Ook bij de handelszaken in de buurt, is een overvloed aan parkeergelegenheid nergens voor nodig.

autodelen in de wijk

Autodelen is een zeer nuttig instrument om de autoverplaatsingen in te dijken. Mensen die een auto delen, raken niet zo makkelijk verslaafd aan hun vierwieler.

Autodelen gebeurt in Brussel meestal via de organisatie **CAMBIO** die auto's ter beschikking stelt (www.cambio.be). Maar je kan ook op een meer informele, minder

dure manier autodelen met een aantal burens. Als je je aansluit bij de **vzw AUTOPIA**, krijg je begeleiding en voorbeeldcontracten (www.autodelen.net). Gemeenten als Leuven en Gent promoten deze vorm van autodelen en voorzien parkeerplaatsen voor Autopialede.

Als je een wijk profileert als ecologisch, trek je makkelijker mensen aan die vatbaar zijn voor deze initiatieven. Zij hebben misschien alleen die éne stimulans nodig om hun auto van de hand te doen. Die extra stimulans kan je op verschillende manieren geven bij de aanleg van een nieuwe wijk. Je kan stelplaatsen voor autodelen voorzien op wandel- of ten hoogste op fietsafstand van elke woning. Voorzie er genoeg: in een ecologische wijk mogen er gerust een stuk meer zijn dan in een oude wijk. De gemeente kan ook infoavonden organiseren over autodelen voor nieuwe bewoners. Of ze kan zelfs nog vroeger optreden; infopakketten meegeven aan geïnteresseerde kopers van een pand bijvoorbeeld. Waarom zelfs geen aankoopcontracten voorstellen waarin het abonnementsgeld voor een of andere vorm van autodelen al vervat zit?

verkeer zoekt natuurlijk evenwicht

Maar zelfs met al deze maatregelen dreigt de autodruk toe te nemen: een deel van de nieuwe bewoners zal de auto gebruiken voor een deel van hun verplaatsingen. Of dat resulteert in een netto toename van het aantal autoverplaatsingen is niet zeker. Het is mogelijk dat de verbetering van het openbaar vervoer en fietsverbindingen evenveel mensen van de bestaande wijken uit de auto haalt als er nieuwe bewoners-met-auto bijkomen.

Dat heeft te maken met de ijzeren wet van het verkeer: hoe meer wegen, hoe meer auto's. En omgekeerd: hoe minder plaats op de weg, hoe minder auto's. Dus: als de wegen voller raken, verschuift een deel van die automobilisten naar bus of fiets. Dat is ook gebeurd aan de Steenweg op Mons of Bergensesteenweg: toen daar een rijvak sneuvelde ten voordele van een vrije busbaan creëerde dit gedurende enkele dagen een ware verkeerschaos. Maar al na een week was een deel van het verkeer gewoon verdampt.

rij niet over de burens

Bij het planningsproces van de nieuwe wijk moet men zeker aandacht hebben voor de effecten op de bestaande buurten rondom. Vraag je gemeente dus of ze een globaal mobiliteitsplan heeft dat de bestaande woonwijken beveiligd tegen sluipverkeer. Daarvoor kan je terecht bij de mobiliteitsambtenaar of de schepen van mobiliteit.

Sommige mensen denken dat je met snelheidsremmers het sluipverkeer ontmoedigt. Vergeet het. Als op de hoofdwegen het verkeer in de file stapvoets gaat, blijft het een stuk rapper om door jouw woonwijk te sjeezen. Zelfs al is de weg daar versmald of het kruispunt opgehoogd.

Neen, sluipverkeer ontmoedigen kan alleen als het werkelijk onmogelijk wordt om door de wijk te rijden van één kant naar de andere. Het revolutionaire mobiliteitsplan van Sint-Joost knipte bijvoorbeeld bepaalde kruispunten door met fysieke obstakels. Zie www.stjosse.be. Jammer genoeg zijn enkele voorstellen uit dat plan nog altijd niet gerealiseerd.

MOBILITEIT IN DE BRUSSELSE PLANNING?

Richtschemata

Een richtschema moet vastleggen hoe de wegen in het gebied moeten lopen. De gewestregering zal dat daarna omzetten in een regeringsbesluit.

Bijzonder bestemmingsplan

Een boel voorschriften over de wegen kunnen in een bijzonder bestemmingsplan staan: een goed bbp kan voorschriften opleggen over de functie van een weg: welke weg zorgt voor de ontsluiting van de buurt, welke zijn echte woonstraten? Het kan ook voorzien in een bus- of tramstrook. De keuze voor shared space of straten met fiets- en voetpaden wordt allicht in de eerste fase van een bbp gemaakt.

In fase twee van het bbp komen de eerste preciseringen over de breedte van de openbare ruimte. De precieze voorschriften over de breedte van de straat, eventuele voet- en fietspaden... komen dan in de derde fase van een bbp.. Indien gewenst, kan het ook opleggen op hoeveel afstand van elkaar er fietsenstallingen moeten komen, en hoever deze moeten staan van de rooilijn van de huizen. Ook de eventuele groene invulling van een straat kan in een bbp.

Zelfs het parkeerbeleid dat in die wijk van toepassing wordt, kan in een bbp.

Verkavelingsvergunning

Diezelfde voorschriften kunnen ook in een verkavelingsvergunning terecht komen. Het verschil tussen een verkavelingsvergunning en een bijzonder bestemmingsplan is dat de Gemeente of het Gewest de vergunning niet schrijft maar alleen verleent.

mobiliteitsplannen

Om nadelige effecten op de omliggende buurten te beperken en het openbare vervoer uit te bouwen, heb je een gemeentelijk mobiliteitsplan of gemeentelijk parkeerplan nodig. Als die plannen al een aantal jaren geleden gemaakt zijn, kan een extra plan nodig zijn om het mobiliteitsbeleid aan te passen aan de ontwikkeling van de nieuwe wijk. Informeer je bij de gemeentelijke mobiliteitsambtenaar.

Een versterking van het openbaar vervoer hangt natuurlijk af van Mivb, NmbS of andere maatschappijen. Een bijzonder bestemmingsplan kan hiervoor geen garanties geven. Het bbp kan wel een eigen bedding voorzien voor tram of bus en aanbevelingen doen aan de verschillende instanties.

6. water: stortvloed aan mogelijkheden

Door te bouwen op een groot leeg terrein, vloeit er extra regenwater van de verharde oppervlakten naar de riolen.

Daartussen kan de druppel zitten die de riool bij jou doet overlopen. Het regenwater opvangen en vasthouden kan dit vermijden. Bovendien is insijpeling belangrijk om het grondwater op peil te houden.

Regenwater opvangen is heel belangrijk om overstromingen te voorkomen. Hoe groot die regenwatertank moet zijn, hangt af van het dakoppervlak.

de regen in je toilet

In een nieuwe wijk kunnen we perfect alle regenwater afkoppelen van het rioleringsstelsel. Ten eerste door bij elke woning of groep woningen **regenwatertanks** met pomp te installeren. Hemelwater kan dienen voor wc's, wasmachines en voor de tuin. Zo kan het tot vijftig procent of meer van ons huidige leidingwaterverbruik vervangen. In gebouwen met enkele appartementen kunnen de gezinnen die er wonen makkelijk al het regenwater verbruiken dat op het dak valt. De afmetingen van de regenwatertanks moeten dan wel optimaal zijn. Niet te klein om veel te kunnen opvangen maar ook niet te groot. Het is immers goed dat een regenwatertank heel af en toe overloopt om zo de bovenste vuillaag te laten wegvloeien.

Als de horizontale oppervlakte van je dak kleiner is dan honderd vierkante meter, moet je regenwatertank minstens drieduizend liter kunnen opvangen. Is je dak groter, zal je tot 5.000 en zelfs tot



Upton in Engeland is doorsneden door wadi's. Dat zijn greppels met vegetatie die overvloedig regenwater kunnen opvangen. In droge periodes kunnen ze als speelterrein dienen. © Tcpa

7.500 liter moeten gaan. Bij een oppervlakte groter dan 200 m² wordt aangeraden ook een infiltratiesysteem (zie verder) te voorzien aangezien het niet evident is zulke hoeveelheden op te slaan en te verbruiken. Via de website www.waterloketvlaanderen.be kom je hier meer over te weten. Met dit [document](#) bereken je zelf hoe groot een regenwatertank moet zijn. Of je kan je richten op de verplichtingen in Vlaanderen. Kijk maar naar de tabel hiernaast (met dank aan Vibe vzw).

laat het water even door aub

Water opvangen en hergebruiken is één stap. Daarnaast is het ook belangrijk dat we water laten insijpelen in de grond. Dat heet infiltratie en het is niet alleen nodig tegen overstromingen; het is ook essentieel om het grondwater op peil te

HORIZONTALE DAKOPPERVLAKTE	MINIMALE TANKINHOUD
50 tot 60 m ²	3.000 l
61 tot 80 m ²	4.000 l
81 tot 100 m ²	5.000 l
101 tot 120 m ²	6.000 l
121 tot 140 m ²	7.000 l
141 tot 160 m ²	8.000 l
161 tot 180 m ²	9.000 l
181 tot 200 m ²	10.000 l
> 200 m ²	5.000 l per 100 m ²

houden. Stedelijke bodems gedragen zich min of meer als woestijnbodems (HERMY, 2005).

Helaas kan water in Brussel op te weinig plaatsen in de grond dringen. Als we nieuwe straten en andere verhardingen aanleggen, moeten we er dus op letten dat we kiezen voor waterdoorlaatbare materialen. Op veel plaatsen in duurzame wijken moet het mogelijk zijn: op fietspaden en parkings is steenslag of dolomiet voldoende. Op straten en pleinen met rustig verkeer zijn straatstenen met brede voegen of drainageopeningen een oplossing. Op straten met iets drukker verkeer is waterdoorlatend asfalt nog een optie. In de tamelijk technische publicatie 'Water infiltreren? Zeker proberen' van Vibe vzw vind je de voor- en nadelen van de verschillende materialen op een rijtje. Plus een heel andere technische aandachtspunten.

Je kan de publicatie gratis downloaden op www.vibe.be.

wadi sda?

De regen op drukker straten kan niet of nauwelijks infiltreren. Maar dat water kunnen we nog altijd bufferen. Daarmee bedoelen we: afvoeren naar een reservoir in de buurt en tijdelijk opvangen. Zo'n reservoir kan een gracht zijn, een smalle sleuf langs de weg of een wadi. Wadi's zijn met grind gevulde bekkens waar het water rustig de kans krijgt in de bodem te sijpelen. De bekkens kunnen gecombi-

neerd worden met interessante beplanting en, afhankelijk van hun aanleg, bij droog weer ook als avontuurlijke speelplaatsen voor kinderen dienen. Is een wadi niet mogelijk? Dan kunnen de ontwerpers nog een ondergronds reservoir overwegen.

Ook het teveel aan water in de regenwatertanks kan je laten overstromen naar zulke wadi's of andere infiltratiebekkens in de omgeving. Op die manier leggen we de lat hoog: doel is dat er geen regenwater afvloeit naar de riolen. Al deze opvangsystemen worden mooi voorgesteld in de voornoemde Vibe-publicatie.

water zuiveren in het park

Het is ook interessant om te investeren in alternatieve waterzuiveringssystemen waardoor afvalwater in een cyclus terecht komt en je het kan hergebruiken. Je kan waterzuiveringsbekkens met riet aanleggen in je buurtpark. Zoiets is goed landschappelijk in te passen en verhoogt de biodiversiteit van de omgeving.

Op www.dialoog.be vind je in een wip een overzicht van alternatieve waterzuiveringssystemen.

Waterzuivering vergt veel plaats. Maar ook als die niet voorhanden is, blijft het interessant om waterpartijen te voorzien. Water heeft een koelend effect in de zomer, en biedt rust en spelmateriaal. Fontein of andere waterelementen trekken jong en oud aan en verdrukken het omgevingslawaai.



Waterelementen bieden een meerwaarde aan de publieke ruimte zoals hier in BO 01 in Malmö.



Deze rietveldjes in de Maximiliaanhoeve zuiveren water in het hartje van Brussel en zijn nog een aangename omgeving ook.

WATER IN DE BRUSSELSE PLANNING?

bijzonder bestemmingsplan of verkavelingsvergunning

Een bijzonder bestemmingsplan (bbp) of verkavelingsvergunning laten toe om water te integreren in de openbare ruimte. Als waterpartijen een echt maatschappelijk element worden, staat dat best al in de eerste fases van een bbp vermeld. Het gebruik van waterdoorlatende materialen kan vooral in fase 3 van het bbp aan bod komen. Een bbp of verkavelingsvergunning kunnen het gebruik van regenwater in de woningen dan weer niet verplichten.

gewestelijke stedenbouwkundige verordening

Sinds de laatste wijziging aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening is een groendak verplicht voor gebouwen vanaf 100 m² dakoppervlakte. Dezelfde verordening verplicht ook wateropvang bij nieuwbouw. En als je de puntjes op de i wil: de minimuminhoud is 33 liter per m² dakoppervlakte in horizontale projectie.

In Vlaanderen ben je verplicht een aantal aftappunten op dit geïncollecteerde regenwater te voorzien. Of je ze dan gebruikt is nog een andere zaak natuurlijk. Maar in Brussel is zelfs zo'n aftappunt niet verplicht. Een regenwaterput of -tank hebben is voldoende. Een beetje gek want een tank waaruit je nooit water oppompt, blijft natuurlijk altijd gevuld en kan eenmaal gevuld dus niks meer bufferen.

gemeentelijke stedenbouwkundige verordening

De Gemeente kan het gebruik van regenwater in privéwoningen verplichten bij nieuwbouw via dit soort verordening.

7. energie: actief of passief?

Moeder aarde zit vol energie. En toch is het zo moeilijk om energie in de juiste vorm op de juiste plaats te krijgen. Daarom moeten duurzame wijken op de eerste plaats heel energiezuinig zijn. Bij nieuwbouw moeten we de behoefte aan energieverbruik voor warmte eigenlijk tot bijna nul herleiden. Pas nadien is het zinvol te denken aan de opwekking van hernieuwbare energie.

In de eerste plaats gebruiken we de verkeerde grondstoffen. Fossiele brandstoffen aanwenden om energie op te wekken geeft een te grote CO²-uitstoot. De aarde heeft een heel grote buffercapaciteit en kan herstellen van enorme rampen. Maar als we de aarde blijven toetakenen met CO², wordt de mensheid zelf de onherstelbare ramp. We moeten energie gebruiken die de aarde zelf produceert. Wind, zon, eb en vloed... Met nieuwe technologieën kunnen we energie gebruiken die onuitputtelijk is. Als we dan met de geproduceerde energie nog zuiniger omspringen, zal de aarde veel minder kreunen onder onze grootschalige aanwezigheid.

In veel landen in Noord- en Oost-Europa is een **collectief verwarmings-systeem**, ook wel stadsverwarming genoemd, de normaalste zaak van de wereld bij een hoge bebouwingsdichtheid. Één centrale verwarming werkt energie-efficiënter dan kleine verwarmingsinstallaties per woning. Bovendien kan je stadsverwarming koppelen aan warmtekrachtkoppeling. Dat komt er op neer dat je centraal elektriciteit opwekt met een gas- of biobrandstofketel en de restwarmte gebruikt om gebouwen in de omgeving mee te verwarmen. Via geïsoleerde ondergrondse buizen komt warm water terecht bij de individuele huishoudens. Tellers meten het verbruik van het hete water dat het huis binnenkomt. In Scandinavië kunnen die stadsverwarmingnetten tot vele tientallen kilometers ver gaan.

Als er toch nog klassieke verwarming moet komen in de nieuwe woningen, dan zijn condensatieketels de boodschap.

Om de vraag naar warmte of koeling te beperken, kan je bij nieuwbouw denken aan de **warmtepomp**: een systeem dat lucht aanvoert door ondergrondse buizen. In de zomer is die lucht koeler dan de omgevingstemperatuur, in de winter iets warmer. Dat maakt naverwarmen een stuk voordeliger.

De vzw Apere heeft hierover een Franstalige infofiche op www.apere.org. Naar onder scrollen tot 'info fiches, warmte pompen'.

niet futloos, wel passief

Maar pas op: hoewel stadsverwarming met warmtekrachtkoppeling science fiction lijkt voor Brussel, is dat vandaag eigenlijk al passé. In plaats van warmte op redelijk zuinige wijze op te wekken, zetten we nu beter alles in op **energiezuinig bouwen**. Als een promotor zich stoer op de borst klopt omdat zijn gebouw 'slechts 60 kWuur warmte per vierkante meter' nodig heeft, mag je hem met de neus op de feiten drukken: doorgaans spreken we van energiezuinige woningen als het verbruik lager ligt dan 30 of 40 kWh. Of om het met een andere technische term te zeggen: dat komt mijn of meer overeen met een isolatiepeil van K40 of zelfs K30.

In een nieuwbouwproject kunnen we zonder veel extra inspanning en kostprijs nog verder gaan en **passieve woningen** neerzetten. Deze 'passieve woningen' zijn zo sterk en goed geïsoleerd dat de menselijke lichaamswarmte en de warmte van keuken en huishoudtoestellen volstaan om ze warm te houden. Jaarlijks consumeert een passief gebouw niet meer dan 15 kWuur per vierkante meter voor verwarming en koeling. Een efficiënte verluchting is wel onontbeerlijk.

Bij de vzw **PASSIEFHUIS PLATFORM** (www.passiefhuisplatform.be) vind je talloze voorbeelden en technische specificaties.

Duurzame nieuwbouw brengt het natuurlijke licht tot in het hart van de woningen, via de rode loper. Door een



Zonlicht zoveel mogelijk binnenlaten is de boodschap. In de zomer moet zonnewering er voor zorgen dat de woningen koel blijven. Deze woningen in Bo 01 in Malmö hebben fotovoltaïsche zonnepanelen als afdakjes. Die geven schaduw en elektriciteit tegelijk.

goede lichtinval moet je niet alleen minder elektrisch licht gebruiken: zonlicht warmt ook je woning op. Dat heet passieve zonne-energie. Ga zeker ook na of er zonnewering is voorzien! In de zomer is het belangrijk om de zon buiten te houden. Anders krijg je weer behoefte aan kunstmatige koeling.

De ideale oriëntatie is dus: straten van oost naar west en huizen gericht op het zuiden. Maar in tegenstelling tot wat velen denken, is een andere oriëntatie niet onoverkomelijk voor een passief huis. In Frankfurt staat bijvoorbeeld het Sankt-Jakob-gebouwencomplex, een heel passief appartementsblok, naar het noorden gekeerd.

groene stroom

Een echt duurzame wijk kan perfect **energieneutraal** zijn. Dat wil dan zeggen dat het ook haar eigen elektriciteit opwekt. Maar we zeggen het nog eens:



Energiezuinige woningen in de wijk Bedzed aan de rand van Londen. De woningen zijn gemaakt uit massieve materialen die warmte in hete periodes tijdelijk opslaan en ze loslaten in koudere periodes. De woningen hebben een geïsoleerde jas aan van dertig cm.
© telex4, flickr.com



Het Solar Haus in Freiburg produceert meer energie dan het verbruikt. Bemerkt ook de huisjes met tuin bovenop de kantoortoediepingen. © carnotzet, flickr.com



Dit gebouw in Malmö is versierd met panelen voor zonneboilers.

hoed je voor een zogezegd energiezuinig gebouw met een paar zonnepaneeltjes op. De promotoren zouden hier beter investeren in een betere isolatie dan in hun eigen elektriciteitsproductie.

Windturbines lijken in Brussel jammer genoeg zo goed als onmogelijk. Ze mogen niet te dicht bij woningen staan en Belgocontrol, de instantie die waakt over ons luchtruim zeg maar, moet een bindend advies afleveren. En uit ervaring weten we dat Belgocontrol genadeloos is. Toen St-Luc een windmolen wou plaatsen die nog niet eens zo hoog was, gaf de **luchtchamperter** een njet omdat die volgens hen een gevaar inhield voor de vliegtuigen. Jammer want er bestaan ongetwijfeld wel enkele interessante locaties voor windmolens.

Er bestaan ook kleine windturbines, geschikt voor een stedelijke omgeving. Maar deze technologie staat nog in de kinderschoenen.

Zonne-energie

Dat maakt dat in onze stad vooral zonne-energie interessant is. Er is heus geen tropische zon nodig om zonnepanelen zinvol te maken. Met onze Brusselse zon kan het best! Het beste bewijs: Duitsland is de Europese koploper in zonne-energie.

De premies die in 2008 in voege zijn in het Brussels Gewest, gecombineerd met groene-stroomcertificaten en fiscale aftrek, maken dat een particulier een investering in een kleine fotovoltaïsche cel ofte pv-paneel op twee of drie jaar terugverdient. Vanaf een grotere omvang verhoogt de terugverdientijd wel.

Een zonneboiler is een andere mogelijkheid. Dat is een systeem waar geen elek-

tricititeit aan te pas komt: de zonnestrallen warmen water op voor sanitair gebruik. Dat water blijft in een collectorvat en gaat dan naar bad, douche, wasmachine... Bij gebrek aan zonlicht schakelt het systeem een bijverwarming in.

Bij Leefmilieu Brussel op www.ibgebim.be kom je alles te weten over de premies voor deze toepassingen en over groene-stroomcertificaten. Je moet wel even zoeken: de info over premies zit onder hernieuwbare energie – da's logisch – maar die over certificaten zit onder energie/vrijgemaakte energiemarkt.

Australië doet op een enorme schaal investeringen in het project Solar City. Het land zet vijftienzeventig miljoen dollar in op zonne-energie. De steden Adelaide, Townsville, Blacktown, Alice Springs en Central Victoria sensibiliseren samen met de industrie, private bedrijven en lokale groeperingen voor een bewuster energiegebruik. Op de website van de Australische overheid (www.greenhouse.gov.au/solarcities) kan je de verschillende steden van nabij volgen.

In Duitsland is Freiburg de echte Solar Stadt. Zonne-energie leeft er. De hele city marketing van de stad draait er rond de zon. Overal zijn zonnepanelen te zien, met als blikvanger verticale zonnetoren aan het centrale station.

Gespecialiseerde discussies over duurzame energie kan je volgen op www.europeanenergyforum.eu, of de organisatie voor duurzame energie (www.duurzameenergie.org), bij de Organisatie voor Duurzame Energie Vlaanderen www.ode.be of bij de facilitatoren van hernieuwbare energie die je vindt op de website van Leefmilieu Brussel.



Het torengedouw aan het centraal station in Freiburg is bedekt met een laag schitterend blauwe zonnepanelen. Energievriendelijk en nog mooi ook © Tillwe, flickr.com

ENERGIE IN DE BRUSSELE PLANNING?

Planningsdocumenten hebben niks in de pap te brokken als het aankomt op isolatie, verwarmingsapparaten of toepassingen voor zonne-energie. In een **richtschema** of **bijzonder bestemmingplan** zul je daar dus geen voorschriften over vinden. Die documenten kunnen hooguit de intentie van de overheid uitspreken dat er energiezuinige gebouwen komen, meer niet. Ze kunnen wel verplichtingen opleggen aan de structuur van de gebouwen. Ze kunnen lage, halfopen of - godbetert - open bebouwingen verbieden want zoiets is natuurlijk uit den boze vanuit energetisch oogpunt.

In de **gewestelijke stedenbouwkundige verordening** staat wel een regeling voor isolatie maar helaas in een twintigste eeuwse versie: bij nieuw op te richten gebouwen mag het K-peil niet groter zijn dan 55 voor woongebouwen en 65 voor kantoorgebouwen en schoolgebouwen.

Daarmee is nog niet alles gezegd. Sindsdien heeft de nieuwe **energieprestatiegelgeving** de lat ietsje hoger gelegd: vanaf midden 2011 moeten nieuwe woningen een isolatiepeil hebben van K40 en een totale energieprestatie van E70. Voor kantoren, diensten en onderwijsgebouwen komt de lat dan te liggen op K45 en E75. Tot zolang komen de bouwheren weg met een E90.

Niets verbiedt een Gemeente om verder te gaan dan dat in een **gemeentelijke stedenbouwkundige verordening**. Mikken op K30 voor echte lage-energie-woningen!

8. materiaalkeuze: het einde van afval

Volgens de theorie van Tjallingii over een ecopolis is duurzame stedelijkheid ook een beheersing van de afvalstromen. We moeten een nieuwe wijk op zo'n manier bouwen dat ze later tot grondstof kan dienen voor nieuwe productie of voor de natuur.

De logische eerste stap is de ladder van Lansink toepassen: echt werk maken van afvalpreventie, dan thuiscomposteren en hergebruik promoten en indien nodig sorteren en recycleren. Verbranden hinkt helemaal achterop in die hiërarchie.

En eigenlijk moeten we nog ambitieuzer zijn. Waarom afval tot een minimum beperken? Moeten we er echt vrede mee nemen dat we onze planeet alleen maar 'minder schade' toe brengen? Volgens de C2C theorie of Cradle to Cradle van William McDonough en Michael Braungart is het antwoord 'neen'. We moeten een samenleving bouwen waar afval geen afval meer is maar grondstof voor een nieuwe productiestap. Of voor de natuur.

Op niveau van een duurzame wijk zou dat willen zeggen dat we materialen gebruiken die langer meegaan. En vooral dat we bouwsels maken waarvan we de onderdelen zonder problemen kunnen demonteren en hergebruiken. Dat we ecologische materialen kiezen die we kunnen terug geven aan de natuur om er als voedsel te dienen voor plant en dier: hout, natuurlijke verf, isolatiemateriaal op basis van hennep of vlas...

Je vindt meer info daarover bij Vibe of de Stadswinkel.

We kunnen ook een plek geven aan een hergebruikswinkel in de wijk (zie www.res-sources.be) en aan collectieve kippenrennen of composteereilanden. Inter Environnement Bruxelles kan je



Een collectief compostproject op een heel klein plekje in de publieke ruimte kan het tuin- en keukenafval van de buurt sterk beperken. Enkele compostmeesters volstaan om zo'n project te beheren. © London Permaculture

meer vertellen over compost. Zie ook www.ieb.be.

Er moet ook zeker plaats zijn voor glasbollen en andere containers om afval te sorteren. Dat kan ook ondergronds zoals al op sommige plaatsen in Brussel gebeurt om de hinder en het ruimtegebruik te beperken.

MATERIAAL EN AFVAL IN DE BRUSSELSE PLANNING

bijzonder bestemmingsplan

Een bijzonder bestemmingsplan (bbp) kan voorschriften bevatten over materialen en op die manier kunnen deze documenten bepaalde duurzame materialen naar voor schuiven. Maar de voorschriften gaan toch vooral over de esthetische kant.

Een bbp kan wel glasbollen of een containerpark voorzien.

gemeentelijke stedenbouwkundige verordening

Voorschriften die verder gaan dan esthetiek, zijn voer voor een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening. De Gemeente kan bepaalde materialen verplichten of verbieden.

9. huisvesting: geheim zit in de mix

Sociale huisvesting is broodnodig in de stad. Helaas: bijna elk nieuwbouwproject voor sociale huisvesting botst op kritiek. De buurt telt zogezegd al genoeg sociale woningen, en de diversiteit komt in het gedrang. Toch kunnen de problemen die zich in het verleden voordeden in sommige sociale woonblokken, vermeden worden.

nieuwe wijken tegen wooncrisis

Het karakter van een nieuwe wijk hangt in grote mate af van haar bewoners. Je kan moeilijk ontkennen dat het anders is om te wonen in of naast een wijk met sociale huisvesting dan in of naast een poepsjieke residentie. Veel Brusselaars zien vooral dat eerste niet zitten. Je hoort zoveel buurtbewoners claimen dat zij meer dan genoeg sociale woningen hebben in hun wijk, dat je zou denken dat Brussel zeer goed voorzien is van sociale huisvesting. Het tegendeel is waar. Brussel heeft 38000 sociale woningen of 8% van het woningpark. Het Europees gemiddelde bedraagt meer dan 17%. Sommige Brusselse buurten zitten daar boven maar zelfs dat is niet zo indrukwekkend als je het op een internationale schaal bekijkt. Kijk maar na: Groot-Brittannië heeft 24% sociale huisvesting, Duitsland 26%, Nederland 36%. In Amsterdam loopt het aandeel zelfs op tot 53%.

Wat meer is: die acht procent die we in Brussel hebben is duidelijk onvoldoende om de behoefte te dekken. 25000 Brusselaars staan op de wachtlijst voor een sociale woning. En dan vermoeden deskundigen nog dat veel mensen niet eens de moeite nemen zich in te schrijven op die wachtlijst. Recente studies tonen aan dat de helft van de Brusselaars in aanmerking komt voor een sociale huisvesting.

Voor info hierover verwijzen we je graag door naar de Brusselse Bond voor het Recht op Wonen, www.rbdh.be.

Het is duidelijk dat we de schrijnende huisvestingscrisis maar kunnen oplossen als we massaal sociale woningen bouwen.



Ons woningpark is in slechte staat en de prijzen zijn voor heel veel mensen te hoog. Op korte termijn zouden er minstens 25.000 sociale woningen moeten bijkomen.

wooncrisis door nieuwe wijken

Jammer genoeg is dat niet zo simpel. Vaak is de realiteit zelfs totaal omgekeerd: nieuwe bouwprojecten spelen zich vaak af binnen de vrije markt en we weten nu dat nieuwbouw of stadsvernieuwing bijna onvermijdelijk leidt tot **gentrificatie**. De komst van een rijkere bevolking jaagt de prijzen de hoogte in en verjaagt de minder begoeden uit hun wijken. Dat zorgt niet alleen voor persoonlijk leed omdat mensen hun wortels verliezen. Studies wijzen ook uit dat de emigratie van de minderbegoeden naar Charleroi, Mechelen, Ronse... de kansarmoede van die mensen nog verscherpt.

Omdat we dit weten, kunnen we hier op anticiperen. Dit vraagt echter politieke

moed en visie en daar knelt 'em vaak het schoentje.

Om verdringing tegen te gaan, is het dus essentieel dat nieuwe bouwprojecten genoeg gesubsidieerde woningen op de markt brengen.

het huisvestingsplan

Het Gewest slaat de handen aan de ploeg met haar toekomstplan voor de

huisvesting: massaal publieke woningen bouwen! **Vijfduizend** moeten er aanbesteed worden tegen midden 2009, het einde van deze gewestlegislatuur. Twee derde daarvan moet sociale huisvesting worden. Minstens één derde wordt geconventioneerde woningen. Dat is een term waarmee men woningen bedoelt die gebouwd worden via een samenwerking tussen privé en de overheid. Vaak is dat de



Nieuwe sociale huisvesting hoeft helemaal geen probleem te zijn voor een buurt. Er zijn genoeg voorbeelden van kleinschalige sociale projecten die perfect geïntegreerd zijn. © Lieven Soete

Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij van Brussel ofte de Gomb. In het geval van het Huisvestingsplan gaat het om de Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij of de Gewestelijke Investeringsmaatschappij.

Die geconventioneerde woningen zijn gebonden aan bepaalde prijs- en inkomensvoorwaarden. In het Frans heten deze woningen 'logements moyen'. Dat zorgt voor verwarring want Franstaligen gebruiken diezelfde term als ze het hebben over middelgrote woningen. De term geconventioneerde woningen heeft dus niets te maken met de grootte; het zijn in feit e middenklasse-woningen

bewonersprotest

Het Huisvestingsplan loopt niet van een leien dakje. Door administratieve traagheid, ligt het Gewest verschrikkelijk achter op schema. En dan is er nog het protest van omwonenden en in hun kielzog de weigerachtige houding van de Gemeenten. Bij zowat elk project van het Huisvestingsplan gaan de poppetjes aan het dansen. Dat maakt de voortgang van de projecten er niet vlotter op.

Die angst voor sociale huisvesting is te verstaan. Veel sociale woonblokken of –torens zijn geen schoolvoorbeeld van goede integratie in de buurt. Dat heeft natuurlijk te maken met de kansarmoede waarmee veel sociale huurders kampen. Veel meer dan vroeger, toen een sociale woning nog beschouwd werd als een soort promotie, is de sociale huisvesting vandaag een opvangcircuit voor de allerarmsten. Bovendien zijn er in het verleden vaak fouten gemaakt bij het ontwerp van sociale blokken. Het veelgehoorde verwijt



De bouwwoede die we nu zien in Brussel, zorgt voor veel commotie in de wijken. Deze inwoners van Neder-Over-Heembeek komen massaal naar een buurtvergadering om hun bezorgdheid over nieuwbouwprojecten te uiten. En om een geïntegreerd plan voor hun buurt te eisen.

dat het ghetto's zijn, is niet volledig uit de lucht gegrepen.

in the ghetto

De oplossing zit volgens ons en vele andere deskundigen in **een goede mix**. In de hedendaagse stad kan het niet de bedoeling zijn exclusieve zones te voorzien voor bepaalde groeperingen. Of ze nu sociaal sterk of sociaal zwak zijn. Een gezonde mix kan een evenwichtig stedelijk systeem teweeg brengen.

Een goede **mix van inkomensklassen** is een eerste stap. Daarom staat sociale huisvesting best broederlijk naast woningen op de vrije markt en geconventioneerde middenklasse woningen.

De huidige tweesporen-aanpak waarbij het Gewest publieke projecten opzet met veel sociale woningen en waarbij de privésector de Gebieden van Gewestelijk Belang en kleinere terreinen ontwikkelt,

met weinig of geen sociale woningen, reproduceert de segregatie alleen maar. Het kan ook anders. Het Gewest zou grote investeerders kunnen verplichten vanaf een bepaald aantal wooneenheden een percentage gesubsidieerde woningen te voorzien. De nood is hoog genoeg daarvoor. Tel maar na: elk jaar komen volgens het Nationaal Instituut voor de Statistiek zo'n 2500 nieuwe woningen op de Brusselse markt. Als we bij elk nieuwbouwproject tien procent geconventioneerde huisvesting en tien procent sociale huisvesting voorzien, terwijl het effect op de marktprijzen verwaarloosbaar zal zijn.

Het Gewest zou ook zelf instanties kunnen opzetten die beide soorten woningen mogen bouwen én beheren. De Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij zijn daar in principe niet voor bedoeld.

In Nederland heeft men ervaring met gemengde huisvestingsmaatschappijen. Woningcoöperatie Het Oosten heeft zo het project Parkrand in Amsterdam op z'n actief staan. Het bestaat grotendeels uit luxeappartementen maar bevat ook een aantal sociale woningen. Die zitten kriskras verspreid over het gebouw.

Het opmerkelijke is dat de woningcoöperatie geen subsidies ontvangt om die sociale huisvesting te bouwen of te verbouwen. De verkoop van de andere woningen financiert de bouw van de sociale appartementen. Alleen de huurders ontvangen van de overheid een huurtoelage.

huurders en eigenaars mengen

Een tweede vorm van gemengdheid is die tussen huurders en eigenaars. Buurtbewoners zien liever eigenaars komen omdat die een stabielere relatie opbouwen met de straat, er langer blijven wonen en meer

begaan zijn met hun buurt. En daar hebben de buurtbewoners een punt. De geconventioneerde woningen kunnen dus best voor een groot stuk koopwoningen zijn. Maar omdat een stad nu eenmaal huurwoningen nodig heeft, kunnen we in nieuwe wijken niet alleen koopwoningen aanbieden.

In sommige, erg internationale buurten moet je opletten dat het gros van de woningen op de vrije markt geen transitiewoningen worden; de zogenaamde **aparthotels**, de kruising tussen flat en hotelkamer voor personeel van internationale instellingen, consultants of andere mensen die voor enkele maanden in de stad verblijven. Dat soort woningen is erg lucratief. Als in een buurt vooral zo'n woningen uit de grond schieten, krijg je een populatie die voortdurend verandert en zich dus per definitie niet integreert in de gemeenschap.

Je kan dat soort woningen soms op het plan herkennen aan hun oppervlakte: omdat het doelpubliek meestal alleen in de stad verblijft, zijn aparthotels klein.

Dat brengt ons op ons volgende punt: ook de **grootte van de woningen** is best zo divers mogelijk. Woningen met drie of meer slaapkamers trekken een totaal ander publiek aan dan woningen met één slaapkamer. Om een wijk te bouwen voor alle leeftijdscategorieën, is een voldoende aantal woningen nodig met minstens twee en liefst drie of meer slaapkamers.

Maar de omvang van de woningen alleen is niet voldoende om de leefbaarheid van de wijk te garanderen. Het gebeurt ook dat grotere flats op de markt komen met kamers voor twee of drie room mates. Het **beste knipperlicht** dat er iets fout gaat, is uiteindelijk **de prijs**. Woningen voor expats, personeel van buitenlandse instel-

lingen, zijn meestal onbetaalbaar voor de gemiddelde Brusselse werknemer. Meteen is het beste middel om een gemengde wijk te garanderen, genoeg sociale en geconventioneerde woningen te voorzien, woningen met geplafonneerde prijzen. Woningen van de Gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij Brussel bijvoorbeeld, de Gomb. Het is ook belangrijk dat er een clause komt in de koopakte en controle om te beletten de kopers niet binnen de kortste keren hun woning doorverkopen aan woekerprijzen. Anders veranderen gesubsidieerde woningen in dergelijke buurten snel in residentiële flats.

(beetje) collectief wonen

Allicht ken je ze: de ‘communes’ van de gouden jaren ‘60, de ‘nieuwe’, lichtelijk utopische manier van samenwonen die ontsproot aan de beatnik- en hippiebeweging. Toen de flowerpowerperiode voorbij was, leek ook die hype definitief afgelopen.

Toch blijven sommige mensen woningen kiezen in elkaars nabijheid. Ze delen bepaalde ruimtes met elkaar: een waskot, de tuin, een keuken... Voor een deel is dat uit praktische overwegingen. Het kost minder om er één gemeenschappelijk waskot op na te houden dan twee of meerdere. De financiële noodzaak zou steeds meer spelen, volgens de Waalse vereniging HABITAT

& PARTICIPATION die dit soort woonvormen op de voet volgt. In die zin kan collectief wonen een stuk van de oplossing zijn voor onze huisvestingscrisis. Maar voor andere mensen spelen nog altijd andere motieven mee: de zin om op een andere manier met elkaar om te gaan, om samen dingen te doen, om gemeenschappelijke ruimtes te hebben waar je elkaar tegen het lijf loopt. Of de zin om een ecologische woonvorm mogelijk te maken: door bijvoorbeeld gezamenlijk een rietveld aan te leggen voor waterzuivering.

Veel van deze woonprojecten steunen op een geschreven charter.

Sommige woonvormen gaan nog een stapje verder: het zijn kruisingen van een huisvestingsvorm en een zorginstrument voor mensen die zorgbehoevend zijn. Mensen wonen er samen om zorg te dragen voor andere of voor elkaar. Zo zijn er bijvoorbeeld de Abbeyfieldhuizen. Een netwerk van woningen die open staan ‘voor alleenstaande senioren of koppels die in groeps wonen een meerwaarde zien, met als bijkomend voordeel dat gevoelens van eenzaamheid en onveiligheid op de achtergrond verdwijnen’. Dezelfde filosofie vind je terug bij L’AUTRE LIEU ASBL die collectieve woningen aanbiedt als woonvorm voor mensen met mentale handicaps. Of bij de recente bezettersbeweging die ontstond in Hotel Tagawa en nu een uitloper kent in ‘123 Woningen’.

Op de website www.habitatgroupe.be van Habitat & Participation vind je juridische en andere tips, afgewisseld met een overzicht van interessante projecten. In Wallonië zijn er al een 120-tal, in Brussel een dik dozijn. Je kan ook eens een kijkje

HUISVESTING IN DE BRUSSELSE PLANNING?

richtschema

Een richtschema moet vastleggen **hoeveel huisvesting in het gebied moeten komen, uitgedrukt in vierkante meter of aantal woningen**. De gewestregering zal dat daarna omzetten in een regeringsbesluit.

bijzonder bestemmingsplan of verkavelingsvergunning

Een bbp of verkavelingsvergunning kunnen ook het aantal of aandeel huisvesting vastleggen. Over de grootte van de woningen of hun prijs zal echter niks in deze documenten staan. Sociale huisvesting of geconventioneerde... Dat komt hier niet aan bod. Ze zullen ook niet vastleggen of er collectief wonen komt. Een Gemeente kan hooguit in de intentienota bij haar bbp verklaren dat ze graag een bepaald aandeel sociale of geconventioneerde huisvesting heeft.

huisvestingsplannen

We moeten dus grijpen naar plannen van actoren die zich bezig houden met de bouw van woningen. Dat zijn er een heleboel: het gewestelijke huisvestingsplan ligt in handen van de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij en de Brusselse Gewestelijke Investeringsmaatschappij. Daarnaast heb je nog de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij en het Woningfonds die publieke bouwoperatoren zijn.

nemen op www.abbeyfield.be of www.autrelieu.be

collectief wonen in de planning

Een project voor een duurzame wijk kan dit soort min of meer collectieve woonvormen stimuleren. Op z’n minst voor een deel van de site. Dat kan je bijvoorbeeld bereiken door woningen te situeren rond kleine collectieve tuinen. En waarom ook geen collectieve binnenruimtes voor de mensen van de site? Een polyvalente zaal, een wijkcentrum, een wasserij... Dat geeft de bewoners de kans

gemeenschapsinitiatieven te ontwikkelen, zich te organiseren in verenigingen, buurtfeesten op te zetten, gezamenlijk te ontbijten... Essentiële onderdelen van een duurzame vorm van leven. Het is ook een vorm van dienstverlening, want mensen kunnen gebruik maken van zo’n zaal voor hun eigen verjaardagen of communiefeestjes... Zo’n zaal kan eventueel gecombineerd worden met een infocentrum rond duurzaamheid: een plek waar de bewoners bijleren over rationeel energiegebruik of andere thema’s van duurzame ontwikkeling.



Denemarken heeft een traditie van gemeenschapswijken die ontstaan vanuit de basis. Deze wijk in Munkebo nabij Roskilde is gestructureerd in blokken die elk een eigen gemeenschapslokaal hebben met wasserijtje, video, mogelijkheid om verjaardagen te vieren enzovoort.

10. participatie: monoloog of dialoog?

De weg naar een duurzame wijk loopt volgens ons ook over dialoog met de omwonenden. Wat zijn de aandachtspunten die een lokale overheid best in het oog houdt om een goed overleg met de buurt op te zetten?



Bij grote nieuwbouwprojecten hebben allerlei overheidsinstellingen en privé promotoren eigen kanalen om te wegen op de beslissingen. Omwonenden vertrekken meestal in een zwakke uitgangspositie en hebben ondersteuning nodig om ook een woordje mee te kunnen praten.

‘Dialoog met de buurt? Dat mag je gerust aan ons overlaten.’ Dat is de houding bij veel gemeentebesturen. En inderdaad organiseren de meeste besturen op tijd en stond een infoavond voor hun bewoners. Helaas ligt dialoog of participatie iets moeilijker dan dat. Informatie geven aan de bewoners is immers nog niet hetzelfde als de omwonenden echt inspraak geven bij een planningsproces.

Samen met het Belgisch netwerk voor participatieve democratie ‘Platform Participation’ hanteert Bral negen indicatoren om de kwaliteit van een participatief proces te meten. We geven ze hier mee als aandachtspunten voor de overheid of de begeleiders van een eventueel inspraakproces.

1 Wanneer precies krijgen mensen inspraak? Tijdens de probleemverkenning (de diagnose van de toestand) de probleemformulering (conclusies uit de diagnose) bij de beslissing, de uitvoering van de beslissing of tijdens de evaluatie? En was er genoeg tijd om inspraak te organiseren? Een etappe in het ontstaansproces van een nieuwe wijk waarbij overleg heel welkom is, is de werf. Omwonenden van grote bouwwerken krijgen vaak een boel lawaai en andere hinder op hun bord. Veel van die hinder kan beperkt blijven als er een vorm van werfoverleg met de buurt bestaat en als bewoners permanent in contact kunnen treden met een werfcoördinator in dringende gevallen.

- 2 Ken je als buurtbewoner de doelstelling van het project en de spelregels? Weten de buurtbewoners wat er al beslist is en wat niet?
- 3 Gebruiken de organisatoren van de participatie een methode die minder invloedrijke mensen echt stimuleert om het woord te nemen?
- 4 Kan iedereen meedoen aan het participatieproces of is er maar plaats voor een beperkt aantal mensen in een soort burgerjury of panel? Dat laatste is vaak problematisch want wie bepaalt wie mag meedoen en wie niet? En op basis van welke criteria?
- 5 Krijgen buurtbewoners en verenigingen de kans om met alle andere ‘actoren’ van het beslissingsproces te overleggen? Of krijgen ze alleen de overheid te zien die het overleg organiseert? Vaak voelen andere overheden en eventuele privépromotoren zich niet geroepen om actief mee te discussiëren op bewoners-

vergaderingen want zij hebben zo hun eigen kanalen om invloed uit te oefenen op de beslissingen.

- 6 Krijgen minder invloedrijke actoren (buurtbewoners en meer specifiek sommige groepen bewoners) ondersteuning van professionelen die aan hun kant staan? Op die manier kunnen zij vertrekken in een iets minder zwakke uitgangspositie. Draagt het participatief proces bij tot het empoweren van de deelnemers of worden ze juist afhankelijk van de professionele begeleiding?
- 7 Is er voldoende info en feedback? Op tijd en in verstaanbare taal?
- 8 Hebben de organisatoren van het participatief proces voldoende expertise en professionaliteit? En welke positie nemen zij in? Zijn ze neutraal of staan ze aan de kant van de beslissingsnemers? Of eventueel aan de kant van de deelnemers?

PARTICIPATIE IN DE BRUSSELSE PLANNING?

Wij bekijken participatie als een ingrediënt in het ontstaansproces van een duurzame wijk. Het is dan ook iets dat kan leiden tot goede planningsdocumenten maar dat je in die uiteindelijke documenten niet zal terug vinden.

11. globale planning: een stijlbreuk

Deze publicatie toont het zeer duidelijk: Een duurzame wijk heeft veel facetten. Als de planners maar één of enkele van die elementen opnemen in de ontwikkeling van een buurt, dan kunnen we moeilijk juichen. Het is de combinatie van de maatregelen die zorgt voor duurzaamheid en een grote levenskwaliteit van nieuwe stadswijken. We hebben geïntegreerde plannen nodig en een goede coördinatie tussen diensten. Een stijlbreuk met het verleden zeg maar.

Onze Brusselse politiek heeft nooit uitgeblonken door haar geïntegreerd beleid. Als er zoiets bestaat als een Brusselse identiteit, dan moeten hokjesdenken en saucissonage er wel een deel van zijn. En die Brusselse ziekte is helaas nog geen voltooid verleden tijd. We hebben in 2007 en 2008 weer mooie staaltjes gezien van onze politieke folklore. Het regent bijvoorbeeld weer klachten over een gebrek aan overleg en afstemming tussen de projecten van het Huisvestingsplan en andere beleidsplannen die er invloed op hebben: het **groene netwerk** uit het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, de stedenbouwkundige studie voor Heembeek van het Ocmw, het **Bijzonder Bestemmingsplan Erasmus** voor Neerpede... Allemaal beleidsplannen die de nieuwbouwprojecten van het huisvestingsplan kunnen inschakelen in een bredere visie. Maar anderzijds zijn het plannen die de projecten iet of wat zouden kunnen vertragen en dus niet erg gelegen komen.

Kijk ook naar de Europawijk: het richtschema voor die buurt is nog maar pas goedgekeurd of het is al achterhaald. Op het moment dat we dit schrijven, circuleren al de eerste plannen die afwijken van het richtschema.

We kunnen maar evolueren naar een duurzame stad als we een nieuwe politieke cultuur installeren. Een die meer steunt op tijdelijke taskforces dan op

gebetonneerde sectoren en departementen. Een 'communauté urbaine' hoort daar zeker bij.

Een andere voorwaarde voor duurzaamheid is dat we de versnippering terugdringen. Federale ministeries, Gewestelijke administraties en pararegionale organisaties, Gemeenten, Gemeenschappen en Europese Instellingen lopen elkaar in deze stad voor de voeten. Het zou zinvol zijn om die overheden zoveel mogelijk terug aan elkaar te lijmen en hun bevoegdheden te herbekijken en logischer te ordenen.

Ervaringen uit andere steden en het buitenland leren dat een specifiek plannings/beheersorgaan nodig is om projecten van serieuze omvang in goede banen te sturen. Wanneer we dit schrijven is er sprake van dat het huidige Gewestelijk Secretariaat voor Stedelijke Ontwikkeling omgevormd wordt tot een Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling. De hoofdopdracht daarvan zou zijn de verschillende betrokken actoren rond de tafel brengen en de procedure begeleiden en bewaken. Maw het agentschap moet opvangen waar het nu fout loopt. Hopelijk wordt dit niet nog een zoveelste actor er bij.

Als buurtbewoner kan je natuurlijk niet veel doen om deze nieuwe cultuur te promoten. Je kan hoogstens elke keer weer wijzen op de absurditeit van de versnippering. En vragen om overleg en coördinatie.



Om complexe projecten als de reconversie van het Rijksadministratief Centrum in goede banen te leiden, hebben we tijdelijke task forces nodig die een eind kunnen maken aan de versnippering. © Melanie Tamm

bibliografie

- **BRAT**, *Evaluatie van het doorgaand verkeer in de residentiële wijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, 2008
- **Frédéric Cherqui**, *Méthodologie d'évaluation d'un projet d'aménagement durable d'un quartier - méthode ADEQUA*, december 2005
- **COOPARCH-R.U. SCRL**, *L'introduction de critères Développement Durable lors de l'élaboration de plans d'aménagement - Partie 1: guide pratique*, mei 2007
- **Cosmopolis VUB en Studiegroep Mens en Ruimte**, *Onderzoek naar de migratiebewegingen van de grote steden in de drie gewesten van België*
- **EPSRC – Engineering and Physical Sciences Research Council, Newcastle University**, *Building Knowledge for a Changing Climate. Collaborative Research to understand and adapt to the impacts of Climate Change on Infrastructure, the built environment and utilities*, maart 2007
- **Philine Gaffron, Gé Huismans, Franz Skala (ed.)**, *Ecocity - Book I: A better place to live*, 2005
- **Sarah Gaventa – Mitchell Beazly**, *New Public Spaces*, Octopus Publishing Group Ltd., 2006
- **Martin Hermy i.s.m. afdeling Bos & Groen en Velt**, *Groenbeheer: een verhaal met toekomst*, 2005
- **Groep Planning**, *Stad Brussel - Gemeentelijk Verkeersleefbaarheidsplan Vijfhoek: verslag van het onderzoek*, mei 2001
- **ISACF-La Cambre, Philippe Flamme (e.a.)**, *Vade-Mecum: Overheidsopdrachten architectuur Brussel. Hoe een projectontwerper kiezen? Voorbeelden van goede praktijken*, 2007
- **Leefmilieu Brussel**, *Vademecum voor wegverkeerslawaaï in de stad. Wegdekken*, nr. 7 volume 1 en *Vademecum voor wegverkeerslawaaï in de stad. Lokale weginrichtingen en hun invloed op het wegverkeerslawaaï - deel I: inleiding, definities en samenvatting van de aanbevelingen*, nr. 8.1 volume 1
- **Henk Meert en Alain Storme**, *Leefbare Stedelijke Wijken: uitdagingen en valkuilen voor het opbouwwerk*, 2003
- **TCPA – Town and Country Planning Association**, *Sustainable Energy by Design. A TCPA 'by design' guide for sustainable communities*, London, januari 2006 www.tcpa.org.uk
- **TCPA – Town and Country Planning Association**, *Climate Change Adaptation by Design. A guide for sustainable communities*, London, 2007 www.acclimatise.uk.com
- **Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning vzw**, *Ruimte en Planning*, jaargang 27 – nr. 1, Gent, 2007
- **Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning vzw**, *Ruimte en Planning*, jaargang 27 – nr. 3, Gent, 2007
- **Voetgangersbeweging vzw**, *Straataudits 2004-2005. Leidraad voor een straatanalyse door bewoners*, september 2004
- **X**, *Stedenbouw en Architectuur, intermediair voor de bouw*, jaargang 24 – nr. 9, Arko Uitgeverij, november 2007

**Interesse
in duurzame
stadsplanning?**

bezoek www.bralvzw.be
of bel 02 217 56 33

**Brussel door een
groene bril?**
schrijf je in op onze nieuwsbrief
Alert!



Foto's (met de klok mee): Water in BO 01, Malmö;
collectieve fietsenstallingen in Vauban, Freiburg ©
Marcus Heller; tijdelijke moestuinen op De Site in
Rabot, Gent © Judith Vaes; shared space en lichtplan op
Luchtvaartplein in Anderlecht © D+A International

