

Interview met Vlaams
Bouwmeester Leo Van Broeck
en ruimtelijk planner Marc
Martens over het nieuwe
structuurplan van Leuven. Dat
structuurplan legt de toekomst
van onze ruimte vast.

‘We moeten leren dansen met het verleden’



‘Alleen door samen te werken kunnen we onze mobiliteitsknopen, ruimteproblemen en milieudrama’s oplossen. We moeten weer leren delen.’ Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck en ruimtelijk planner Marc Martens zijn het vaak roerend eens over wat ons te doen staat. Ze laten hun licht schijnen over het nieuwe structuurplan voor Leuven.

Leo Van Broeck: 'In deze Brexit- en Trump-tijden plooiën we massaal terug op onszelf. Maar dat is geen oplossing. Wie twee minuten nadenkt over ruimtelijke ordening, beseft dat. Je kan onmogelijk je eigen atmosfeer zuiveren. Luchtvervuiling stopt niet aan landsgrenzen. We moeten samenwerken.'

Is een stedelijk structuurplan dat enkel handelt over Leuvens grondgebied dan zinvol?

Martens: 'Je moet ergens beginnen, maar de gemeentelijke autonomie is

inderdaad soms dramatisch voor ruimtelijke ordening. Natuurlijk stopt het groen van de valleien en bossen niet aan de grens met de buurgemeenten. En de bewoners van de randgemeenten zijn aangewezen op de scholen en winkelstraten van de stad. Als je wil dat je dorp niet volledig verstedelijkt, moet je samenwerken of zelfs fusioneren met een stad.'

Leuven bestaat ook uit verschillende deelgemeenten met een eigen karakter.

Martens: 'Exact. Het is een grote verdienste van dit structuurplan dat het Leuven niet langer omschrijft als

een stad waar alles binnen de ring moet gebeuren. De deelgemeenten krijgen ook centrumfuncties en goede verbindingen.'

'Ons grondplan is niet het gevolg van menselijke planning, in tegenstelling tot dat van Kopenhagen bijvoorbeeld. Het landschap - onze heuvels en waterwegen - heeft bepaald waar de kernen kwamen te liggen. Het is zeer goed dat dit structuurplan die natuurlijke structuur voor het eerst uitvoerig omschrijft. Ruimtelijke planners moeten die basis kennen en er dan pas correcties op aanbrenge-

“Als je wil dat je dorp niet volledig verstedelijkt, moet je samenwerken of zelfs fusioneren met een stad.”



Het landschap - onze heuvels en waterwegen - heeft bepaald waar de kernen kwamen te liggen.



► Ze moeten de Dijlevallei begrijpen, voor ze die beter bereikbaar kunnen maken. Een structuurplan mag niet te gedetailleerd zijn.'

Van Broeck: 'En als je die basis hebt, moet je je plannen ook kunnen wijzigen op basis van voortschrijdend inzicht. Een structuurplan dat alles voor jaren en jaren tot in de puntjes vastlegt, is funest. Er zijn Europese landen waar bouwgrond maar vijf jaar bouwgrond blijft. Als het dan nog niet bebouwd is, wordt het weer open ruimte. Je kan daar geen stuk planeet kopen als belegging.'

HET NIEUWE WONEN

Wonen is en blijft het meest gevoelige thema in het structuurplan. Zien jullie een fundamenteel verschil tussen het huidige en het vorige plan?

Martens: 'Het vorige structuurplan uit 2004 focuste sterk op het ontwikkelen van woningen. Dat is goed gelukt, maar nu blijkt dat we té veel bezig waren met wonen en te weinig aandacht hadden voor het leven rondom. In de Vaartkom of op de Hertogensite waren bijvoorbeeld oorspronkelijk bijna alleen appartementen gepland. Gelukkig zijn daar intussen ook andere functies bijgekomen.'

“Het is een grote verdienste van dit structuurplan dat het Leuven niet langer omschrijft als een stad waar alles binnen de ring moet gebeuren.”

Van Broeck: 'Daarom is het ook goed dat er op de Hertogensite een nieuwe podiumkunstenzaal wordt ingepland. Het moet dan wel een open gebouw worden met een populair café. Als dat één geheel gaat vormen met de omgeving, dan wordt die wijk fantastisch.'

Martens: 'Sinds het vorige structuurplan zijn er evenveel nieuwe woningen buiten als binnen de grote projectgebieden gebouwd. Die woningen buiten de projectgebieden moeten ook groen in de buurt hebben. Daarom is het goed dat het nieuwe structuurplan aangeeft waar er al groen is, en waar er nog bij moet komen.'

“We waren té veel bezig met wonen en hadden te weinig aandacht voor het leven rondom.”

Van Broeck: ‘Het groen dat er bijkomt moet van goede kwaliteit zijn. Je moet fauna en flora in de stad brengen die je vroeger enkel op de boerenbuiten vond. Zelfs al maak je daarvoor een deel van een park ontoegankelijk.’

Martens: ‘De bijsturing van de Hertogensite was ook daarom een zegen. In het oorspronkelijke plan was er veel meer verhard. Nu is er een natuurlijke Dijle-oever en een groter park.’

Dreigt die aandacht voor een aangename omgeving de woningsprijzen niet nog meer de hoogte in te jagen?

Martens: ‘Het is goed dat het structuurplan veel aandacht schenkt aan betaalbaar wonen, maar de oorzaak van die hoge prijzen ligt elders. Het woonprobleem raakt niet opgelost zolang we alles aan de privémarkt overlaten. Een goede woning bouwen is nu eenmaal voor 30 tot 40 procent van de mensen te duur. Dat is eenvoudige logica.’

Van Broeck: ‘Onze klassieke modellen van huren en kopen volstaan niet langer. Als huurder ben je vaak zeer kwetsbaar en bouw je geen kapitaal op.’

Is er een alternatief?

Martens: ‘Ik zie meer mogelijkheden in coöperatieve huisvestingsmodellen. In landen als Zwitserland en Oostenrijk zijn die wijdverspreid.’

Van Broeck: ‘Coöperaties hebben er verschillende soorten woningen in aanbod: starterswoningen, ouderenvoningen, gezinswoningen ... Je hebt er zelfs ‘hotelkamers’ voor kinderen van nieuw samengestelde gezinnen. Mensen betrekken een woning die past bij hun levensfase.’

‘Bewoners zijn aandeelhouders van de coöperatie. Zo doe je aan kapitaalopbouw en kan je je aandelen laten erven. Er is niet langer een kloof tussen promotor en klant, want de promotor ben je zelf. Daarenboven is het systeem zeer flexibel en heb je geen dure notariskosten wanneer je een pand koopt of verkoopt.’

Martens: ‘Een coöperatief systeem is ook een oplossing voor veel armoede, een probleem dat we hier in Leuven onderschatten. In onze stad worden ook matrassen per nacht verhuurd, hoor.’

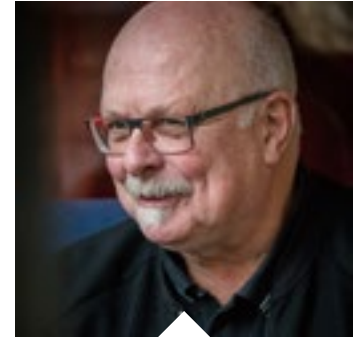
Van Broeck: ‘De bouwkwaliteit gaat er met een coöperatie ook op vooruit. Promotoren bouwen bijna altijd volgens de minimumnormen, want dat is het goedkoopst. Maar een coöperatie moet wel op lange termijn denken: ze blijft nog 200 jaar verantwoordelijk. Daarom zal ze investeren in de basisstructuur van haar gebouwen.’

Martens: ‘De meeste appartementen in Leuven zijn duur, maar weinig vernieuwend. Vaak zitten achter een mooie gevel allemaal dezelfde flats zonder bruikbare gemeenschappelijke ruimtes. Je kan er bijvoorbeeld geen familiefeest houden, of de fietsenstallingen zitten ondergronds.’

‘Ons sociale woonproject in Lolanden is het enige appartementsgebouw in Leuven waar de fietsenstallingen naast de ingang liggen. Terwijl makkelijk bij je fiets kunnen toch essentieel is voor wie in de stad woont.’

Van Broeck: ‘Daarom verwacht ik ook veel van het toekomstige gezinsvriendelijke appartementsgebouw op de Centrale Werkplaatsen - een stedelijk woonproject dat bewoners dezelfde kwaliteit wil geven die je in een verkaveling vindt.’ ►

Wie zijn Marc Martens en Leo Van Broeck?

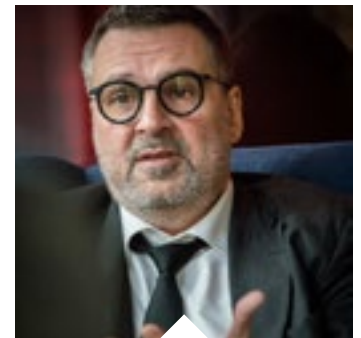


MARC MARTENS IS BURGERLIJK INGENIEUR ARCHITECT EN RUIMTELIJK PLANNER.

Hij volgde de opbouw van beide Leuvense structuurplannen van nabij als lid van de Gecoro, de stedelijke adviesraad over ruimtelijke ordening.

Als zaakvoerder-vennoot van het architectuurbureau ba-p in Heverlee bouwde hij verschillende projecten in Leuven, zoals de groepswoonprojecten Residentie Trimarar, een woonproject in Lolanden en de sociale woningen in de Zwaluwenlaan. Daarnaast maakt ba-p ook zeer veel stedenbouwkundige studies.

Marc Martens is nationaal en internationaal bijzonder actief in de wereld van de ruimtelijke ordening.



LEO VAN BROECK IS VLAAMS BOUWMEESTER, BURGERLIJK INGENIEUR ARCHITECT EN DOCENT AAN DE KU LEUVEN.

Zijn bureau BOGDAN & VAN BROECK bouwde in Leuven onder meer de Bakala Academy.

Met zijn vorige bureau VBM ontwierp hij ook de eerste huizen en appartementen op de Centrale Werkplaatsen, het woonproject De Mouterij en de uitbreiding van het rectoraat van de KU Leuven.

Hij focust zich al verschillende jaren op ruimtegebruik en verdichting. Sinds zijn aanstelling als Vlaams Bouwmeester in het najaar van 2016 is hij een veelgevraagd gast om zijn visie te verduidelijken.

► 'Want wil je mensen een stedelijk alternatief geven voor hun villa met twee gesubsidieerde bedrijfswagens en tuin, dan moet je ze dezelfde woonkwaliteit bieden. Dat gaat niet alleen over ruime terrassen. Mountainbikers moeten bijvoorbeeld na hun zondagse rit hun fiets kunnen afspuiten, familiefeesten moet je kunnen organiseren in gemeenschappelijke ontmoetingsruimtes.. En daarbovenop woon je dan iedere dag in een levendige stad vol parken, cultuur en winkels.'

Martens: 'Je moet als stad de ambitie hebben om het voortouw te nemen en je gronden, kloosters

en andere gebouwen in te zetten. Zo kan je experimenteren met creatieve en betaalbare woonvormen.'

Van Broeck: 'Maar ook privé-ontwikkelaars moeten nadenken over het gedeeld gebruik van ruimtes.'

WAT MET HET OUDE?

Onze erfgoedgebouwen liggen bijzonder gevoelig. Ze vormen mee onze identiteit. In een snel veranderende wereld blijven ze voor veel mensen een ijkpunt.

Van Broeck: 'Wie de wereld wil redden, moet de moed hebben om los te laten. Natuurlijk verandert alles en zijn mensen nostalgisch. Maar het is absurd om te

“Je moet als stad de ambitie hebben om het voortouw te nemen en je gronden, kloosters en andere gebouwen in te zetten. Zo kan je experimenteren met creatieve en betaalbare woonvormen.”

denken dat onze identiteit authentiek of stabiel is. Leuven is een totaal andere stad dan de plek waar ik veertig jaar geleden studeerde.'

'Ik ben bang dat erfgoed onze ontwikkeling te veel afremt, terwijl het die juist een boost moet geven. We moeten leren dansen met het verleden.'

'Er zijn genoeg voorbeelden. In Culemborg, in Nederland, staat een bunker uit de Tweede Wereldoorlog. Na vijf jaar discussie met erfgoedinstanties hebben ze daar een stuk van ongeveer een meter breed uit het centrale deel weggesneden. Plots kon je door de bunker wandelen en de waanzinnig dikke muren zien. Het project is nu zo populair dat er elk jaar een wapenstilstandshedenking wordt georganiseerd. Volgend jaar is het mogelijk Unesco-werelderfgoed.'

'De dag dat de bouw van de Eiffeltoren startte, heeft de voltallige erfgoedcommissie van Parijs ontslag genomen. Ze vreesden dat de toren

Parijs zou verminken. Amper drie jaar later was hij hét symbool van de natie.'

'We hebben te veel koudwatervrees. Als je gechoqueerd bent door een gebouw, is het ofwel echt slecht, ofwel zo goed dat je het nog niet doorhebt. Wantrouw je eigen aversie en wees niet te conservatief.'

'Ik verwijs vaak naar de imec-toren, die boven het Arenbergkasteel uitsteekt. Het is juist goed voor het kasteel dat je eindelijk ziet dat het de 21ste eeuw gehaald heeft. Steden die hun skyline bevriezen, missen de afspraak met de toekomst. Als ze er nog eens een ridderfilm willen draaien, moeten ze die toren maar weg photoshoppen, maar wij leven nu.'

'Het Arenbergkasteel is trouwens zelf continu herbouwd. In de loop der eeuwen heeft het een mooie mix van invloeden ondergaan.'

Martens: 'Wie restaureert, kent het probleem. Naar welke periode moet je terugrijpen? De meeste





historische gebouwen zijn in de loop van hun geschiedenis grondig verbouwd. Waarom zou dat vandaag niet meer mogen?’

Van Broeck: ‘Natuurlijk blijf je van kathedralen af, maar andere historische complexen moet je kunnen verbouwen om ze aan te passen aan hedendaagse noden en inzichten. Erfgoed moet een motor zijn van stadsvernieuwing, geen manier om het te bevroeren.’

Erfgoedgebouwen hebben het ook moeilijk met de eisen van vandaag.

Van Broeck: ‘Dat is dubbel. Oude gebouwen hergebruiken is soms energievriendelijker dan nieuwbouw. Het is zoals bij wasmachines. Waarom zou je een wasmachine kopen met een A+++ energielabel, als die een levensduur

van amper vijf jaar heeft? Dat is toch waanzin? Een typische denkfout van ons huidige economische systeem. Gebouwen die we vandaag zetten, moeten we zo ontwerpen dat ze nog tweehonderd jaar mee kunnen. We moeten ze sterk genoeg maken, met verdiepingen die voldoende hoog zijn, zodat ze later verschillende functies kunnen krijgen.’

“Op termijn moet je de hele binnenstad autovrij maken.”

DINO'S IN DE BINNENSTAD

Als we voor de komende eeuwen bouwen, moeten we dan nog parkeergarages aanleggen zoals onder Den Bruul?

Van Broeck: ‘De parkeergarages in onze steden hebben zeker nut. Op die plaatsen staan binnenkort de zelfrijdende deelwagens en fietsen. Je moet ze natuurlijk wel zo bouwen dat ze herbruikbaar zijn.’

Gaan de zelfrijdende auto's echt onze mobiliteit bepalen?

Martens: ‘Zelfrijdende auto's zijn niet noodzakelijk een oplossing voor onze mobiliteitsproblemen. Volgens een studie van de VUB kan het zelfs de andere kant opgaan. Als die wagens net als nu hoofdzakelijk privé gebruikt worden, zullen ze

75 procent méér kilometers afleggen. De files dreigen nog langer te worden.’

‘Maar *gedeelde* zelfrijdende auto's kunnen tot 50 procent ruimte besparen.’

Van Broeck: ‘Deelwagens nemen nu al een hoge vlucht. In Brussel groeit het gebruik 40 procent sneller dan verwacht. Dat zijn auto's die gewoon op straat staan en die je opent en sluit met je smartphone.’

Martens: ‘Ook in Leuven stijgt het gebruik. Het is één van de oplossingen voor het overbodige autoverkeer in de binnenstad.’ ►

► **Intussen zijn we in de Leuvense binnenstad min of meer gewend geraakt aan de nieuwe verkeerssituatie. Wat denken jullie over het circulatieplan?**

Martens: 'De resultaten zijn vrij indrukwekkend: 14 procent meer fietsers op de vesten en zowat 50 procent meer fietsen in de binnenstad. Ik snap niet dat sommige mensen blijven zeuren. Ik rij ook nog af en toe met de wagen in de stad, en eigenlijk raak je overal nog even vlot. Zeker als je gewoon een parking inrijdt.'

Van Broeck: 'Op termijn moet je de hele binnenstad autovrij maken, behalve voor taxi's en deelauto's. De privé-auto's moeten eruit. In een historische binnenstad zijn dat onaangepaste dinosaurussen.'

Martens: 'Het huidige autovrije gebied valt ongeveer binnen de 12de-eeuwse gordel. Die schaal is haalbaar voor mensen die niet zo goed ter been zijn. Maar toch blijven we het ver vinden als we van het station naar het Ladeuzeplein moeten wandelen. Het lijkt wel alsof we allemaal sukkelaars zijn

geworden. En zo blijven onze steden onleefbaar door overbodig autoverkeer.'

Toch willen veel mensen nog met de eigen wagen door de stad rijden. Hoe moeten we daarmee omgaan?

Martens: 'Het gaat stilaan de goede richting uit. Alleen heeft Leuven een schaalprobleem. Steden als Marseille of Bordeaux zijn groot genoeg om een fatsoenlijk en financieel rendabel randparkingsysteem uit te bouwen. Leuven is net te klein. Gelukkig zijn er toch al enkele randparkings langs de ring. Het structuurplan vermeldt ook enkele voorstadparkings, waar je de auto kan achterlaten en kan overstappen op bus of fiets.'

'Ook onze stadsring functioneert verkeerd. In de jaren '70 werd die afgewerkt als onderdeel van het snelwegennetwerk. Op die manier is het geen verdeelweg geworden van Leuven, maar van de hele regio. Hij zuigt nog steeds te veel verkeer uit de regio aan.'

Van Broeck: 'Dat gaan we moeten oplossen met het regionet: een hoogwaardig netwerk voor openbaar vervoer en fiets.'

En hoe moeten we de ring en de straten in de binnenstad dan inrichten?

Martens: 'Je moet vooral opletten dat je het hele wegennet niet ontwerpt

op basis van onze huidige mobiliteit. Het autogebruik zal de komende jaren veranderen, terwijl onze infrastructuur langer zal meegaan. Soms kan je beter tijdelijke maatregelen nemen, zoals bloembakken zetten om de snelheid van auto's af te remmen. Die neem je gemakkelijk weer weg.'

BILDUNG VS. BUILDING

De roep naar inspraak klinkt steeds luider. Kan inspraak de kwaliteit van projecten verbeteren?

Van Broeck: 'Inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraken zonder uitzicht. Stel dat je je kinderen inspraak geeft in wat er op tafel komt zonder ze uit te leggen wat gezond eten is - je zult alle dagen frieten en Marsen moeten serveren.'

'Je moet de mensen al vroeg mee aan boord nemen en ze kennis en inzicht geven. Wie fundamenteel mee wil praten over onze ruimtelijke ordening, zou bij wijze van spreken eerst een jaar in de leer moeten gaan bij een stedenbouwkundige, zodat hij of zij mee kan nadenken over dichtheden, grondprijzen, ecologische evenwichten enzoverder. En bovendien: stedenbouw blijft een vak. Ik zou ook niet graag geopereerd worden door iemand die geïnteresseerd is in chirurgie.'

'Wij hebben dat samen met Architecture Workroom Brussels (denktank voor

“De parkeergarages in onze steden hebben zeker nut. Op die plaatsen staan binnenkort de zelfrijdende deelwagens en fietsen.”



vernieuwing in architectuur en stedenbouw, nvdr.) meegemaakt in Kortrijk. Een jaar lang waren er workshops, debatavonden en lezingen die gewone burgers bij konden wonen. Wel: nadien suggereerden die burgers bouwhoogtes en -dichtheden

die politici nooit op tafel hadden durven te leggen. Als we een vergelijkbaar project voorgesteld hadden zonder participatie, waren diezelfde mensen ongetwijfeld in een kramp geschoten, met een procedureslag tot gevolg.'

Martens: 'Je moet inderdaad de inspanning doen om de mensen te informeren. Het Leuvense circulatieplan is ook uitvoerig uitgelegd, opgevolgd en gemonitord. Dat het nu gedeeltelijk geaccepteerd wordt, is mede daaraan te danken.'



Je ziet dat het kasteel van Arenberg de 21ste eeuw gehaald heeft door de tmsc-toren die er boven uitsteekt. © Peter Torfs