

“Architecten kunnen van bij de conceptie nadenken over de materiaalstromen”

Maarten Van Acker, professor stedenbouw & architectuur
aan de Universiteit Antwerpen

20

© Klaas Verdru



WONING ON

OH Architecten
Foto's Stijn Knapen



“De stad is een lichaam, geen nevenschikking van gebouwen”

Maarten Van Acker, professor stedenbouw & architectuur aan de Universiteit Antwerpen

Door de coronacrisis kijken we op een andere manier naar mobiliteit en onze stedelijke omgeving. Maarten Van Acker, professor stedenbouw & architectuur aan de Universiteit Antwerpen, brengt in zijn onderzoek deze twee gescheiden werelden samen.

Vooraleer Maarten Van Acker professor werd in Antwerpen, stond hij aan de wieg van het bouwblokkenteam in dezelfde stad en deed hij ervaring op in New York. Aan de Katholieke Universiteit Leuven legde hij de basis voor zijn onderzoek met een doctoraat over de impact van infrastructuurontwerp op de verstedelijking van België sinds de 19de eeuw. We spraken Maarten Van Acker net voor de tweede coronagolf in het kantoor van JUXTA in het Gentse miljoenenkwartier. Vorig jaar stapte hij immers samen met zijn broer Wouter, ook professor Architectuur, in het bestuur van het architectenkantoor dat tot dan Avapartners heette. Daarnaast schrijft Maarten Van Acker voor de *Gazet van Antwerpen* veelgelezen columns over stedenbouwkundige vraagstukken die meteen ook de aanleiding en basis vormden voor dit gesprek.

In één van uw columns maakt u het onderscheid tussen bewegen en verblijven, tussen stromen en plekken. Binnen uw eigen onderzoeksdomein brengt u die twee samen.

Maarten Van Acker: “Tot op vandaag behoort de wereld van het stromen en het verkeer tot het domein van de ingenieur en mobiliteitsexpert. De wereld van het verblijven, het ontspannen behoort dan weer tot het domein van de (landschaps-)architect of de ontwerper van de publieke ruimte. Het zijn twee verschillende disciplines met eigen opleidingen, vakbladen en twee verschillende ministers of schepenen. Deze twee gescheiden werelden spreken zelden met elkaar en staan vaak met elkaar in conflict. Nochtans, toen Haussmann Parijs of Cerdà Barcelona vorm gaven, gingen mobiliteit en stedenbouw nog hand in hand. Vanaf de Tweede Wereldoorlog, parallel met de opmars van de auto, tekent de ingenieur de infrastructuur uit, terwijl de architect, stedenbouwkundige zich beperkt tot het bebouwde volume, met alle problemen

vandien: de files door slechte ruimtelijke ordening en de verkeersonleefbaarheid in onze steden en aan onze ringwegen. En ten derde, elke keer als een nieuw stukje infrastructuur gepland wordt, of het nu een verlenging van een trambaan is of een nieuwe afrit, botst het onlosmakelijk op hevig verzet. Begrijpelijkerwijs want veel mensen associëren verkeer en infrastructuur met overlast. We proberen met onze onderzoeksgroep de twee werelden te verzoenen op de verschillende schaalniveaus. We bestuderen hoe mobiliteit onze ruimtelijke ordening kan sturen tot en met wat een goed ontwerp van publieke ruimte zou moeten inhouden, zoals een van onze laatste studies rond de herontwikkeling van kleine stations uitlegt.”

Aan het begin van de coronacrisis schreef u dat stedenbouw eigenlijk haar wortels heeft in pandemieën en u stelde zich meteen de vraag wat er uit deze zou voortvloeien. Ziet u vandaag, een half jaar later, al gevolgen?

Maarten Van Acker: “Een paar steden zoals Gent en Brussel hebben vrij snel ingegrepen en meer plaats gemaakt voor de fietser – door telewerken is er ook minder ruimte nodig voor de wagen – net zoals buitenlandse steden als Parijs, Londen, Milaan en Berlijn. Parijs ziet de pandemie als een bevestiging voor hun beleid van de vijftienminutenstad: het idee dat we niet langer dan vijftien minuten met de fiets of het openbaar vervoer moeten reizen voor onze dagdagelijkse behoeften, zoals de crèche of supermarkt. Hierdoor worden we minder auto-afhankelijk. In plaats van mobiliteit te stimuleren, pleiten ze voor nabijheid. Omdat we zoveel in ons kot hebben gezeten en zoveel in de buurt hebben rondgelopen, zijn we ook kritischer naar onze omgeving. We zijn zelden zo massaal bezorgd geweest om onze gezondheid én tegelijkertijd nog nooit zo bewust van onze directe leefomge-

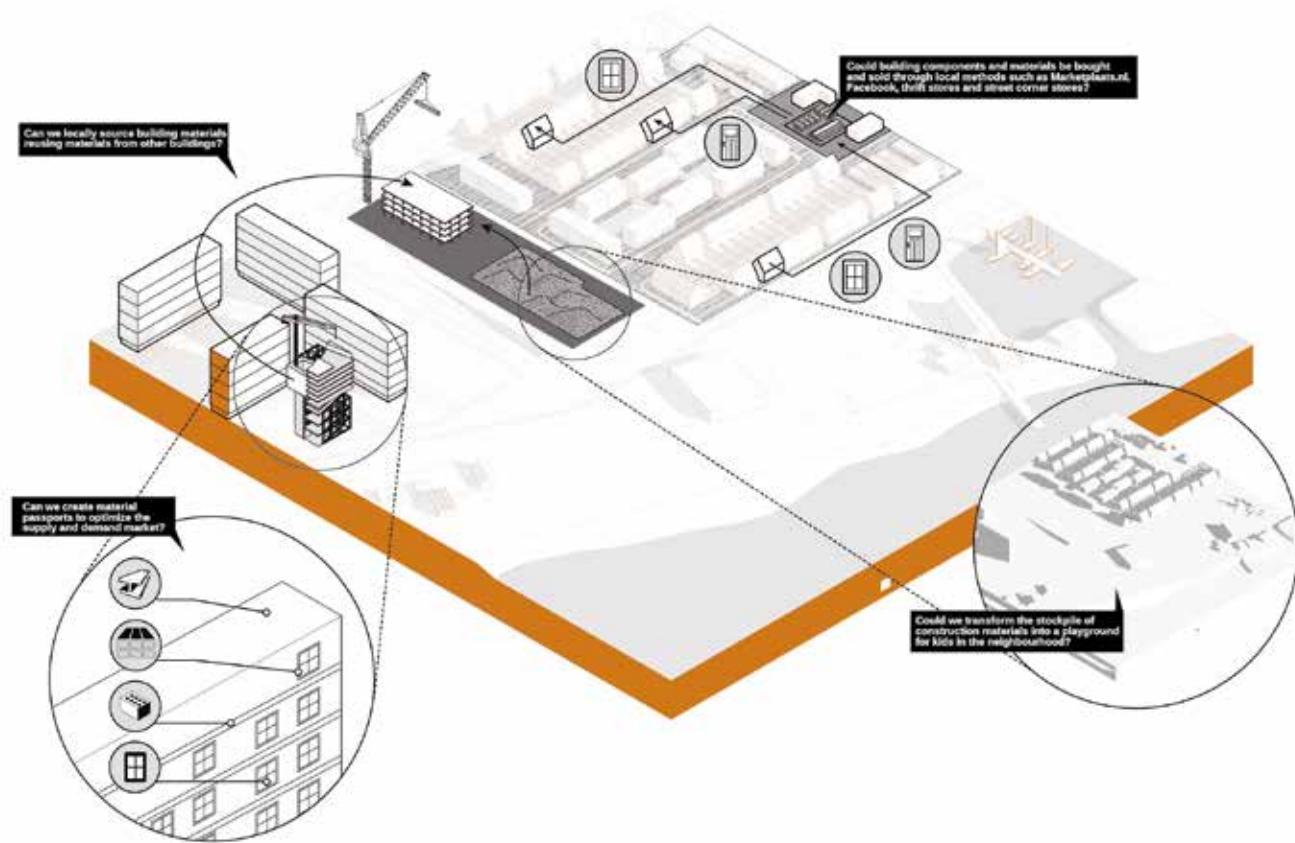
ving. Combineer die twee samen en dan denk ik dat het draagvlak én het recept voor een gezonde stad zich snel kan laten herschrijven. Bij de brede bevolking is nu ook meer aandacht voor kwaliteit, maar eveneens voor wat we nog missen op wandel- of fietsafstand in onze buurt om een duurzamere stedenbouw te kunnen gaan ontwikkelen. Grote projecten worden op dit moment vooral beoordeeld op hun architecturale uitstraling en de mobiliteit die ze genereren. Er wordt maar heel weinig gekeken naar de stedenbouwkundige impuls: brengt het ook iets bij aan de buurt? Overbelast een grote woonontwikkeling het voorzieningsapparaat niet of is er geen nood aan een crèche of buurtsupermarkt?”

De pandemie legde enkele pijnpunten van onze publieke ruimte bloot.

Maarten Van Acker: “Het was heel schrijnend om te zien dat plekken waar de publieke ruimte het meest nodig was, afgezet werden. In onze dichtstedelijke gebieden werden speelpleintjes en bankjes afgeplakt, nu weten we beter. Artsen pleiten ervoor om ook te blijven bewegen, zeker nu, omwille van onze fysieke maar zeker ook psychologische gezondheid. We hebben ook gemerkt dat er schrijnende tekorten zijn aan publieke kwaliteitsvolle ruimtes waar we ook op veilige afstand van elkaar kunnen zitten, sporten en ontspannen. De steden hebben dat beseft en ik merk dat het ook bij private ontwikkelaars begint te dagen. Waar we vroeger vaak met die buitenruimte, zoals terrassen, op het minimum van de norm van de bouwcode zaten, zien we nu toch meer en meer ontwerpen verschijnen die bewust kiezen voor een royaler terras of een collectieve tuin. Het is nodig op individueel schaalniveau, maar ook op schaalniveau van de stad en de wijken. Prof. Dirk Avonts van Domus Medica, de koepelvereniging voor huisartsen met wie we samenwerken aan een onderzoek rond gezonde kernversterking, deelde onlangs een interessant inzicht. Als je



Beweegscans: hoe kan onze publieke ruimte ons aanzetten om meer te bewegen? Antwerpen (2020). © 51N4E



Hoe kunnen we meer circulair omgaan met onze bouwmaterialen en -afval? © Fabrications



Restauratie Gruuthusemuseum, Brugge (2018). © juxta architectuur

binnen de 350 meter van je woning een park of bos van één hectare hebt, dan hebben mannen 50% minder kans op hartfalen – je hoeft er zelfs niet eens naartoe te gaan. Voor vrouwen heeft dat helaas geen effect, maar als die vrouwen een paar keer per week naar datzelfde parkje of bosje gaan, dan hebben zij maar liefst 180% minder kans op hartfalen. Tuinen hebben niet hetzelfde effect – waarom weet men niet, misschien omdat we onze tuintjes veel te clean houden. Dit om aan te tonen dat we door slim stadsontwerp rechtstreeks kunnen bijdragen tot de gezondheid van de bestaande en toekomstige bewoners.”

Gezondheid ligt ook mee aan de oorsprong van de 8 - 80 city als basis voor de herinrichting van steden.

Maarten Van Acker: “Boeiend aan de studie die we onlangs deden rond de Beweegvriendelijke stad was dat de vraag niet kwam van het Departement Ruimtelijke Ordening of Openbaar Domein, maar de Dienst Sport van de Stad Antwerpen. Die dienst wou laten onderzoeken op welke manier we door de inrichting van de publieke ruimte mensen meer kunnen laten bewegen. Ruim één op de drie Belgen beweegt immers te weinig. De beste manier is om beweging onderdeel te maken van een dagdagelijkse routine. Kinderen moeten een uur per dag spelen en volwassenen 150 minuten per week actief bewegen. Wanneer je de fiets naar het werk of school al neemt, kom je gemakkelijk aan je wekelijkse beweging zonder dat je een sportabonnement nodig hebt, maar dat gebeurt natuurlijk alleen als je dat op een veilige en vlotte manier mogelijk is. Vandaar dat we in die studie hebben bekeken op welke manier onze openbare ruimte verschillende doelgroepen kan gaan stimuleren om meer te bewegen. Onze openbare ruimte wordt nu immers vaak met heel droge regels beschreven, zoals de fietserscapaciteit, de breedte van het fietspad, de snelheid, enzovoort. Men ontwerpt telkens voor de abstracte gebruiker, de gulden middenmoot en wat we boeiend vonden aan die studie was net te vertrekken vanuit de extremen, vanuit de filosofie: als een achtjarig kind veilig op

straat kan spelen en als een tachtigjarige nog zelfstandig naar de apotheker kan gaan, wel dan lukt dat ook voor die fitte dertigjarige. En dat was voor mij echt een eyeopener. Kleine dingen zoals voldoende rustplekken maken voor een oudere het verschil of ze nog naar buiten gaan of niet. We hebben als richtlijn voorgesteld dat er telkens een bankje wordt ingepland binnen zichtafstand – en geen generieke regel van 100 of 200 meter want elke context is anders. Ik ben deze zomer door een ongeval mijn achtjarige dochter verloren. De wereld zal nooit meer dezelfde zijn voor me, maar haar blik, vol verwondering en fantasie, wil ik voor altijd blijven meenemen. Dat helpt me soms om bijvoorbeeld veel laaghangend fruit te zien: speelplaatsen openzetten na de schooluren is een klassieker, maar in dichtbebouwde weefsels is dat vaak wel een relatief gemakkelijke winst. Hangplekken voor jongeren waar ze veilig kunnen sporten, een openlucht fitness of kleine ravotplek, nemen we mee als we onze straten of pleinen gaan herinrichten. Steden zoals New York doen dat al langer, die hebben echt richtlijnen voor sport, spel en actief bewegen bij het herontwerpen van openbare ruimte en publieke gebouwen, maar ook steden zoals Brugge en Gent hebben reeds een speelweefselplan voor de allerkleinsten, die spelelementen van en naar school integreren en Kortrijk stimuleert krachtraining en bewegen met een route doorheen het Buda-eiland.”

Het verzoenen van stedenbouw en mobiliteit lijkt misschien niet direct aan de orde binnen de dagdagelijkse praktijk van de meeste architecten. Hoe kunnen architecten hier wel toe bijdragen?

Maarten Van Acker: “Vorig jaar hebben we het BWMSTR Label ontvangen voor ons onderzoek naar de herbestemming van parkeergarages en hebben we de resultaten mogen tentoonstellen in de Singel. Architecten kunnen op het moment dat parkeergarages gebouwd worden, rekening houden met de herbestemmingsmogelijkheden als die auto's weggaan. Voor het hergebruik zijn er gewoonlijk twee

grote hindernissen, ten eerste de heel beperkte plafondhoogte die een ander soort gebruik eigenlijk a priori uitsluit – als we als architecten onze opdrachtgevers kunnen overtuigen om die hoogte op te trekken, opent dat de deur naar heel wat herbestemmingen. En ten tweede is de hellingsgraad vaak heel steil, te steil om met een fiets naar boven te geraken. Het is belangrijk dat we die parkeerruimtes futureproof maken, zodanig gaan ontwerpen dat er op termijn ook andere vormen van mobiliteit mogelijk zijn, zoals de (bak-)fiets en (elektrische) deelwagens uiteraard. Als een aantal wagens weg kunnen dan kunnen we ruimte maken voor andere vormen van mobiliteit of eventueel andere functies. Zo ontwierpen we recent bij JUXTA een administratief gebouw waarbij de kelder drie meter vrije hoogte heeft, met royale vides, zodat ook de ondergrondse parking op termijn makkelijker kan herbestemd worden.”

De bouw op zich heeft een heel grote impact op het verkeer. U schreef dat het transport van bouwmaterialen van en naar de bouwwerf verantwoordelijk is voor een derde van alle vrachtwagens in de stad.

Maarten Van Acker: “De krant was ook geschrokken van mijn column en die heeft zelfs een factcheck besteld, waarbij drie of vier andere proffen bevestigd werden. Het bleek dat ik allerm minst overdreven heb en het aandeel eigenlijk nog groter is. Bovendien wordt een kwart van deze vrachtwagens geschat leeg rond te rijden en de overige zouden slechts voor 57 procent geladen zijn. We hebben een studie gevoerd over het metabolisme van de stad Antwerpen. Via die metafoor kijken we naar de stad als een lichaam in plaats van een nevenschikking van gebouwen. De stad is als een plek waar stromen binnen en buiten gaan. Enkele hebben we bestudeerd, zoals water, energie en voedsel. Ook afval was er één van en we schrokken enorm van het aandeel bouwmaterialen daarin. Tezelfdertijd zagen we op het terrein al een aantal innovatieve oplossingen zoals de Bonton, waar de aannemer voor de verhoging van de Scheldekaaien

op een boot ter plaatse het beton produceert om te vermijden dat zijn vrachtwagens in de file stil zouden staan. Als architecten spelen we natuurlijk een grote rol in de keuze van de materialen en hoe ze worden vervaardigd. Architecten zouden nu ook meer rekening moeten houden met wat ermee gebeurt als die gebouwen weer afgebroken worden en zelfs nadien. In Amsterdam hebben ze alle gebouwen die de komende tien jaar gesloopt gaan worden in kaart gebracht, en dezelfde oefening gemaakt voor de bouwopgave die er zit aan te komen, waarbij ze een match zochten tussen die twee. We kunnen er zo heel wat winst uit halen, in plaats van elk gebouw individueel af te breken en dan ver buiten de stad te brengen om dan nieuwe materialen aan te voeren. Als stedenbouwkundige houden we nog te weinig rekening met het voorzien van ruimte voor materiaalbanken. De materiaalbibliotheken zouden we op schaal van de stad moeten inplannen op goed bereikbare plekken, bij voorkeur aan waterlopen, en zodanig dat we daar met kleinere elektrische wagentjes de werven mee kunnen bevoorraden. Er ontstaat meer en meer aandacht van onderen uit – men is pas gestart met het aanleveren van bouwmaterialen met grote cargofietsen – maar onze architecten spelen een belangrijke rol om er van bij de conceptie over na te denken. Zo herbruikten we met JUXTA bijvoorbeeld bij de renovatie van het Brugse Gruuthusemuseum het schrijnwerk waar dat kon. Het dakwerk werd volledig gedemonteerd en na herstel en reiniging terug geplaatst, net zoals we deden met de dakpannen van Stijn Streuvels' Lijsternest.”

www.uantwerpen.be/stadsontwikkeling
www.juxta.be



Arnaud Tandt
Ingenieur-architect
en freelance redacteur
van NAV.
[instagram.com/
arnaudtandt](https://www.instagram.com/arnaudtandt)