

Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties?

Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen

Jonas De Maeyer¹, Tim Devos¹, Peter Vervoort²

De complexiteit van knooppuntontwikkelingen maakt dat ze vaak top-down gestuurd worden maar het is uiteindelijk de eindgebruiker die het succes van de ontwikkeling zal bepalen. Er is nood aan een methodiek om het gedrag en de wensen van die eindgebruiker beter te leren begrijpen.

De mindere leefbaarheid van de wijken rond het station in tussentijdse situaties heeft niet enkel te maken met weinig kwalitatieve werfsituaties. Soms worden de investeringen van algemeen belang – denk aan nieuw publiek groen of gemeenschapsfuncties - naar achter geschoven ten koste van lucratievere private programma's. Deze scheeftrekking kan worden aangepakt door investeringen van algemeen belang voor te trekken en/of door tijdelijke inrichtingen van het publiek domein.

Door een goede programmamix die inzet op zowel de knooppuntwaarde als de noden van omliggende wijken, wordt het openbaar domein ook buiten de piekuren toegeëigend, en vermijden we een verlaten en onveilige indruk.

¹Endeavour

Rijnkaai 37, 7 de verdieping, 2000 Antwerpen

jonas@endeavours.eu

tim@endeavours.eu

www.endeavours.eu

²Departement Omgeving

Vlaams Planbureau voor Omgeving

Koning Albert-II-laan 20, 1000 Brussel

peter.vervoort@vlaanderen.be

Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties?

Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen

Knooppuntontwikkeling: van RSV naar BRV

Vlaanderen werkt aan een Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) als opvolger van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV). De bedoeling is om te komen tot een meer strategisch, dynamisch en realisatiegericht ruimtelijk ontwikkelingsbeleid. In een witboek (Vlaamse Regering, 2016) formuleerde de Vlaamse regering de doelstellingen, ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en werven die de basis zullen vormen om samen aan de slag te gaan en de ruimte van Vlaanderen te transformeren. Een belangrijke doelstelling is om het bestaand ruimtebeslag beter en intensiever te gebruiken en zo de druk op de open ruimte te verminderen. Daarom wordt het concentreren van wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en op locaties met voldoende hoog niveau aan voorzieningen vooropgesteld. (Vlaamse Regering, 2016) Selectieve verdichting op deze locaties is niet enkel ruimtelijk efficiënter maar zorgt ook voor betere kansen op het verhogen van de leefkwaliteit. De nabijheid van functies en het verhogen van de woondichtheid zet aan tot meer duurzame en actieve verplaatsingen, verhoogt de kans op ontmoetingen en sociale contacten, zorgt voor meer kansen voor werkgelegenheid in de woonomgeving, en biedt kansen voor hogere investeringen in kwalitatief openbaar domein,... De gebieden hebben hierdoor een hoge potentie om uit te groeien tot levendige, veilige, duurzame en gezonde buurten. Maar dit gebeurt niet vanzelf.

Ook in het RSV werd een selectieve verdichting voorzien, zij het via een duidelijk hiërarchisch ontwikkelingsmodel. Bovendien ging er ook specifieke aandacht naar de ontwikkeling van de stations en hun omgevingen: *“In de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken hebben stationsomgevingen een strategische ligging. Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergerichte activiteiten nagestreefd. Dat betekent onder andere dat de verwachte toename van kantoren, handel en diensten prioritair in die stationsomgevingen wordt opgevangen. Daarbij moet wel de leefbaarheid van het gebied in acht worden genomen. Hoogwaardig collectief en openbaar vervoer is een belangrijk voor- en natransportmiddel en brengt verder gelegen werklocaties binnen bereik.”* (Vlaamse Overheid, 1997). In de afgelopen 20 jaar hebben heel wat stationsomgevingen, vooral in de groot-, regionaal- en kleinstedelijke gebieden, een transformatie ondergaan.

In samenwerking met het departement Omgeving onderzochten BUUR, RebelGroup, Endeavour, & ProFlow (2018) de ontwikkelingen in deze stationsomgevingen om hieruit te kunnen leren voor de verdere ontwikkeling van knooppuntlocaties binnen het BRV. Het onderzoek werd opgezet als een zo breed mogelijke evaluatie, waarbij er niet enkel werd gekeken naar het gerealiseerde programma en het gevoerde proces, maar waar ook werd onderzocht hoe een diversiteit aan lokale stakeholders deze veranderingen hebben ervaren en hoe zij de omgevingen gebruiken en beleven. Deze paper spitst zich toe op dit laatste aspect, wat werd benoemd als een ‘belevingsonderzoek’, uitgevoerd door Endeavour, waarbij een selectie van vier Vlaamse stationsomgevingen, Leuven, Aarschot, Roeselare en Sint Niklaas, aan de hand van een participatieve en kwalitatieve analyse werden doorgelicht. We kaderen allereerst de definitie van wat een belevingsonderzoek volgens ons precies inhoudt en waarom dergelijke studies in het bijzonder voor vervoersknopen relevant zijn. Vervolgens gaan we dieper in op de specifieke methodiek waarmee geëxperimenteerd werd in deze studie, en tot slot formuleren we op

basis van de onderzoeksresultaten een aantal kritische lessen om levendige, veilige, duurzame en gezonde stationsbuurten en -projecten te creëren.

Een traditie van belevingsonderzoek

Het mag duidelijk zijn dat stationsomgevingen bijzonder complexe ruimtelijke omgevingen zijn, waar een grote diversiteit aan flows van gebruikers en transportmodi samenkomen, en waar een bijzondere diversiteit aan ruimtelijke gebruikspatronen en claims aanwezig is. Met een grote diversiteit aan gebruikers gaande van pendelaars, tot jongeren die na school rondhangen, tot de dagdagelijkse gebruikers van de aanwezige horeca. Desondanks, worden knooppuntontwikkelingen vooral top-down gestuurd en is er bijzonder weinig kennis over hoe dergelijke omgevingen ervaren worden door de gebruiker. Dit resulteert in een gebrek aan concrete ontwerprichtlijnen om gebruikskwaliteit te garanderen. Belevingsonderzoek speelt voor ons in op twee fundamentele elementen: het inzichtelijk maken en begrijpen van dagdagelijks ruimtegebruik en sociale interacties, en deze anderzijds confronteren met subjectieve percepties van gebruikers, zowel wat betreft de veranderingen als hoe ze de kwaliteit van de stationsomgeving ervaren.

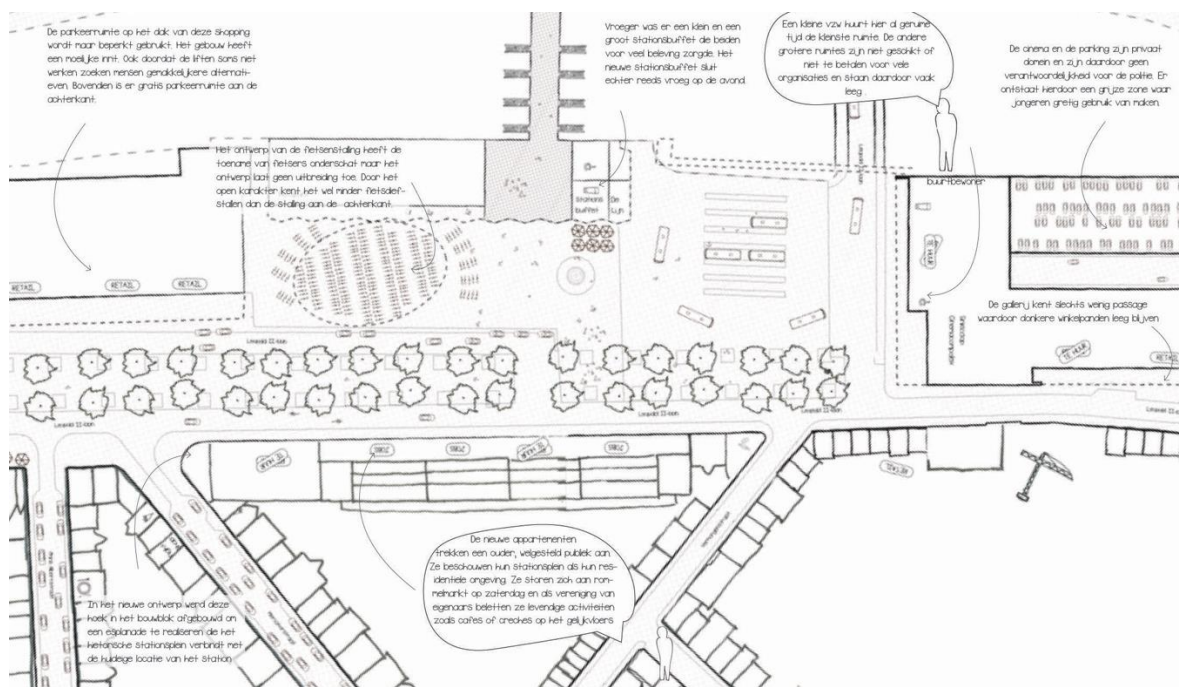
Al sinds de jaren 1970 werd uitvoerig beschreven hoe de gebruikservaring en waardering van publieke en semi-publieke ruimtes vaak fundamenteel verschilt van de mening van ruimtelijke planners en ontwerpers (Porteous 1977). Jane Jacobs bracht een ware revolutie teweeg in de planologie door letterlijk de straat op te trekken en op inductieve wijze met eigen ogen te analyseren hoe de stad werkt, en zo de noodzaak te tonen van een grondiger begrip van socio-functionele aspecten, als reactie op de naoorlogse modernistische stedenbouw (1961). Observatie werd dan ook een welgedocumenteerde techniek om de gedragingen van individuen in de publieke ruimte te doorgronden (Low 2000, Lofland 1973). William Whyte (1980) benadrukte op zijn beurt hoe het ontwerp van de publieke ruimte steeds start bij een grondig begrip van hoe mensen de ruimte gebruiken of wensen te gebruiken, op basis van observatie en bevraging. Whyte bepleitte daarmee een morele verantwoordelijkheid om fysieke ruimtes te creëren die burgerengagement en menselijke interacties stimuleren, die aan de wieg ligt van de hedendaagse ‘placemaking’ beweging, onder andere belichaamd door het New Yorkse Project for Public Space of het Nederlandse the City at Eye Level (Laven et. Al 2017), die beide beogen om inspirerende richtlijnen en voorbeelden aan te reiken voor het creëren van leefbare publieke ruimtes, vanuit een sterke ontwerp-gerichte optiek. Ook Jan Gehl (2010) bouwt verder op het werk van Jacobs en Whyte met grafisch onderbouwd onderzoek dat op zoek gaat naar die ingrediënten die de publieke ruimte tot katalysator maken voor het publieke leven, waar interessante ontmoetingen mogelijk zijn, waar mensen graag vertoeven en zich veilig voelen. Wat Jacobs (1961) omschreef als ‘leefkwaliteit’ benoemden andere auteurs dan weer als ‘menselijke dimensies’ of ‘leefbaarheids-dimensies’ (Gehl 2011, Carr et. All 1992). Ze hebben echter allen gemeenschappelijk dat ze een lans breken voor het doorgronden hoe het ontwerp van de publieke ruimte menselijke gedragspatronen kan beïnvloeden. Ze gaan verder ook in op de psychologische aspecten die daarmee gepaard gaan en hoe deze bijdragen aan de tevredenheid en het welbehagen van de gebruiker, steeds nauw geassocieerd met gezonde sociale interacties en ‘leefkwaliteit’ (Paasch 2015). Een andere invloedrijke denker binnen deze traditie, Kevin Lynch (1960), legde eerder de nadruk op het onderzoeken van de percepties en mentale beelden of kaarten die gebruikers creëren van de ruimte (1960), een traditie waarop werd verdergebouwd in de ‘space syntax’, een model dat ruimtegebruik probeert te voorspellen (Hillier 2007).

Deze korte literatuur-schets toont aan dat er reeds een lange traditie bestaat van wat we belevingsonderzoek zouden kunnen noemen. Desondanks, bestaat er toch een acuut gebrek aan gekende en vooral ingebedde methodieken die gebruikt worden om met deze menselijke aspecten rekening te houden bij het ontwerp van de publieke ruimte. Een leemte die ook het boek ‘Plannen Voor Mensen’ wil aankaarten door een aantal concrete tools en methodieken aan te reiken en vooral een bewustzijn te creëren rond het belang van ‘sociale planning’ als brug tussen sociale en ruimtelijke expertise (Loopmans 2011).

Een methodiek op maat

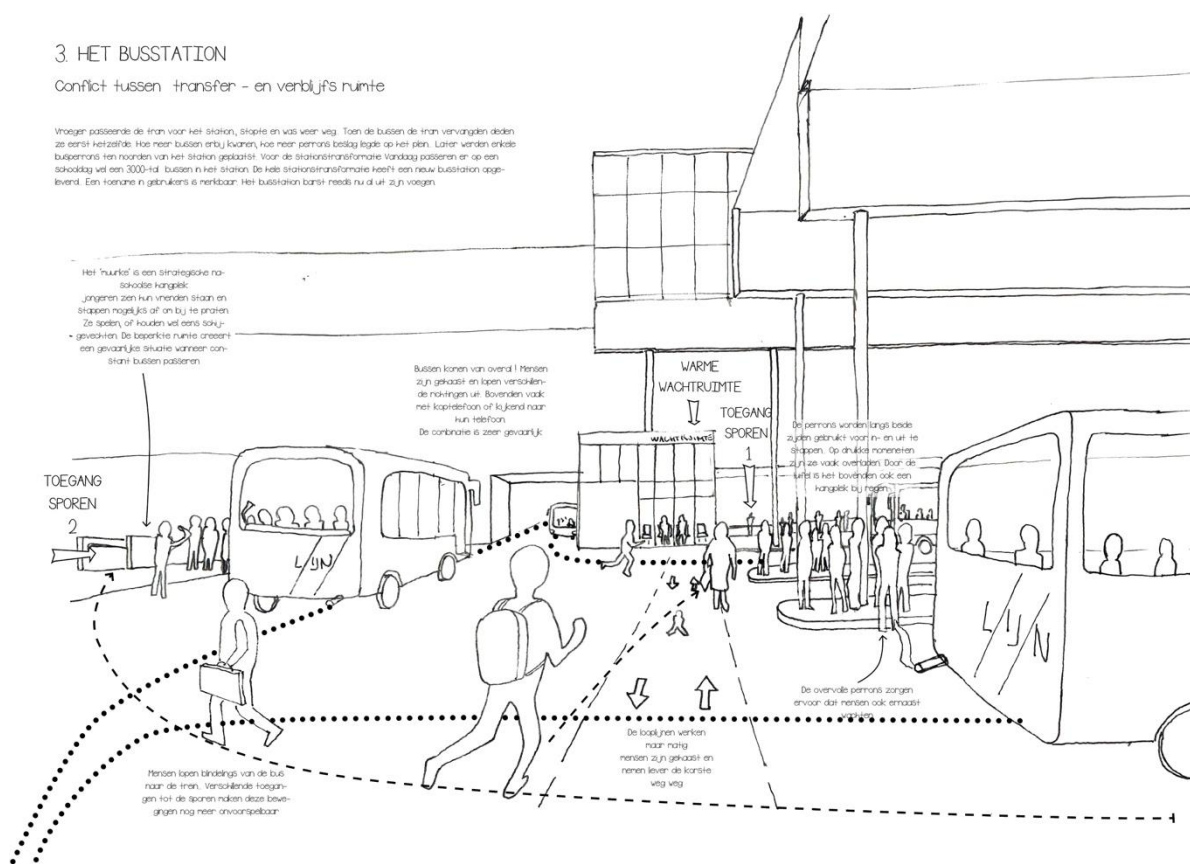
Op maat van de studie werd er een methodiek ontworpen waarbij observaties van sociale interacties en gebruikspatronen gecombineerd worden met diepte-interviews met zorgvuldig geselecteerde lokale stakeholders, gevolgd door een interactieve workshop waarbij een ‘belevingskaart’, opgemaakt aan de hand van de verzamelde data, dienst doet als een visuele en herkenbare drager voor het gesprek. Deze methodiek combineert een aantal kwalitatieve technieken met een participatieve mapping-aanpak, en is daarmee geïnspireerd op een methode die Endeavour in het kader van de studie ‘Ruimtelijke Veiligheid’ ontwikkelde en evalueerde (Devos 2016).

Elke case werd aangevat op basis van desktop-research om een eerste begrip te krijgen op de verschillende transformaties die de omgeving heeft ondergaan. Vervolgens werden er een aantal systematische observaties uitgevoerd om de typerende ruimtelijke configuraties, gebruikspatronen, en sociale interacties, zowel tijdens als na de pendeluren, in kaart te brengen. De resultaten van deze eerste analyse werden verwerkt in een basiskaart die dienst deed als hulpmiddel om in dialoog te gaan met een selectie aan sleutelfiguren. Per stationsomgeving werden een tien- tot twintigtal sleutelfiguren geïnterviewd die een bijzondere relatie hebben met de stationsomgeving en/of expertise aanreiken over een specifieke doelgroep: zoals jeugdwerkers, gemeenschapswachten, vertegenwoordigers van horeca- en handelsverenigingen, buurtverenigingen, lokale politie, stedelijke diensten, mensen van fietspunt, pendelaars,... Daarbij werd telkens gemikt op een zo groot mogelijke diversiteit aan actoren, vanuit verschillende invalshoeken.



Een belevingskaart ingezoomd op het voorplein van het station van Sint-Niklaas.

De interviews werden verwerkt tot een selectie van de meest typerende ‘verhaallijnen’ en anekdotes die een beeld schetsen van de belevingservaring van de stationstransformatie. Door deze te projecteren op de basiskaart werd er een ‘belevingskaart’ opgesteld die de beleving van de verschillende sleutelfiguren per case in kaart brengt. Waar de belevingskaart een overzicht toont, werd daarnaast ook ingezoomd op een aantal plekken die een belangrijke rol opeisen, doordat ze veelvuldig naar boven kwamen in de interviews. Deze belevingskaarten dienden als drager voor een workshop per case, waarop alle sleutelfactoren werden uitgenodigd. De verhaallijnen en anekdotes werden één voor één overlopen en in groep besproken. Op deze manier werden de verhaallijnen verder aangevuld, genuanceerd of ter discussie gesteld. Na de workshops werden de belevingskaarten herwerkt tot een afgewerkt product. Om lessen te trekken uit dit plaats specifiek onderzoek werden de verschillende belevingskaarten van de vier cases vervolgens in verband gebracht. Daarbij werden verschillende thema’s of spanningen die in de vier cases aan bod kwamen onderling vergeleken, om een aantal generieke lessen te distilleren voor toekomstige knooppuntontwikkelingen in Vlaanderen.



Een zoom op een plek die een belangrijke rol opeist: het busstation in Leuven.

De beleving van knooppunten: vier lessen uit vier belevingsonderzoeken

In het onderzoek kwamen we tot 9 belangrijke lessen waarvan we er hier vier verder zullen toelichten aan de hand van concrete voorbeelden uit de verschillende cases. Deze strategische lessen hebben tot doel om de meest fundamentele aandachtspunten aan te stippen waarmee ontwerp, realisatie en beheer van de publieke ruimte van knooppunten rekening moet gehouden worden om gebruikskonflikten te vermijden, een goede en veilige beleving en ‘leefbaarheid’ na te streven en het welbevinden van alle gebruikers te verhogen. De lessen vertrekken steeds van bepaalde spanningen die terugkomen in de verschillende cases. Zo herkennen we spanningen tussen transfer- en verblijfsruimte, tussen gebruik in

piek- en daluren, tussen publieke en private belangen bij ontwikkeling, en tussen ruimtelijke transitie en gedragsverandering.

De spanning tussen transit- en verblijfsruimte

Stationsomgevingen zijn levendige knooppunten van trein, tram en bus-verbindingen, en daarmee ook plekken waar jongeren en scholieren niet enkel wachten, maar ook elkaar bewust ontmoeten en rondhangen. Tegelijkertijd, zorgen de vaak chaotische verkeersbewegingen van verschillende modi en gebruikers ervoor dat precies deze plekken erg verkeersonveilig zijn. Het mag dan niet verbazen dat beide dynamieken vaak voor conflicten zorgen. Zo vonden er in Leuven al verscheidene ongevallen plaats in en rond het busstation door zowel haastig gedrag als het conflict in ruimte tussen hangen, wachten, spelen en druk (bus-)verkeer. In Aarschot ervaren scholieren het busplein als een onaangename plek tijdens de naschoolse drukte onder meer door de vele bussen die passeren. Naast de verkeersonveiligheid die kan ontstaan, wordt ‘groepsvorming’ van jongeren die de stationsomgeving intensief gebruiken, in sommige gevallen als intimiderende gepercipieerd. Zo hangen jongeren in Aarschot op het bordes van de fietsbrug, en in Roeselare onder de spoorbrug. Wat gepercipieerd wordt als ‘rondhanggedrag’, duidt echter vaak op de nood aan plekken waar jongeren kunnen samenkomen of op de bus wachten. Een gemis aan overdekte, niet-commerciële ruimtes zorgt er ook voor dat scholieren zich vaak gaan verzamelen waar ze niet gewenst zijn. Jongeren zoeken ook vaak plekken op met een goed overzicht waar ze elkaar makkelijk vinden of net plekken waar ze zich kunnen afzonderen, van het toezicht.

Het belevingsonderzoek toont aan dat het beter begrijpen van het gedrag van pendelaars en scholieren essentieel is om conflicten tussen transfer- en verblijfsruimte te vermijden. Publieke ruimtes rondom stations worden hoofdzakelijk bedacht en ontworpen als doorstroomplekken en in mindere mate als verblijfsplekken, in relatie tot het transfergebeuren. Toch spelen stations een belangrijke rol als ontmoetingsruimte, en moet er in ontwerp en aanleg een balans worden gezocht tussen beide dimensies. Daarnaast is er zeer veel lokale kennis aanwezig bij veldwerkers (jeugdwerkers, gemeenschapswachten,..) over het gebruik van deze ruimtes door scholieren; waarvan we merken dat deze vaak onvoldoende wordt meegenomen in het ontwerpproces. Het is van belang dat deze kennis actief wordt ingezet als kwaliteitscheck, zowel bij elke belangrijke stap in het ontwerp als doorheen de werffase.

Dal- en piekuren en de perceptie van veiligheid

Stationsomgevingen worden geconcipeerd om op piekmomenten grote groepen pendelaars, studenten en scholieren op te vangen. Op andere momenten veranderen deze grote ruimten echter in lege plekken die mogelijk desolaat aanvoelen en snel subjectieve gevoelens van onveiligheid oproepen. In het geval van Sint-Niklaas is de ruimte voorzien op maat van grote aantallen scholieren, maar bieden de omliggende plinten slechts beperkte activiteit tijdens daluren, aangezien het overgrote deel van winkels en kantoren sluit om 18 u en er heel wat panden leegstaan. Bij het busstation aan de achterkant van het station van Roeselare speelt zich een gelijkaardig fenomeen af: vanaf het moment dat het schemert en activiteiten afnemen wordt de plek vooral door jonge meisjes en vrouwen gemedan. Aan de voorzijde van de stations van Leuven en Roeselare zorgt de aanwezigheid van een aantal voorzieningen die op stedelijke schaal werken, zoals concertzaal het Depot, ervoor dat er ook in de daluren levendigheid wordt gegarandeerd waardoor de plek als veiliger wordt gepercipieerd.

De belevingsonderzoeken tonen aan dat er in stationsbuurten zowel moet ingezet worden op een divers programma als op lokale toe-eigening door omliggende buurten. Stationsprojecten moeten daarom aangepakt worden als wijkontwikkelings-projecten waarin omliggende buurten voldoende betrokken worden en waarbij nieuwe dwarse verbindingen, over of onder de sporen, wijken naar elkaar doen toegroeien. Zo kan de stationsomgeving ook worden toegeëigend door buurtbewoners om de effecten van anonimiteit, waar dit soort omgevingen gevoelig aan zijn, te drukken. Daarnaast is het van belang dat overheden aansturen op het verwezenlijken van een grote diversiteit aan regionale (avond-) programma's en woon- en werktypologieën in de stationsbuurt. Beide kunnen elkaar versterken, en het nodige draagvlak van omwonenden is essentieel om succesvolle stadsbrede programma's te realiseren. Daarnaast kunnen er ook ontwerpmatige maatregelen worden genomen om om te gaan met variërende intensiteiten van gebruik, bijvoorbeeld door de overcapaciteit aan ruimte die overdag nodig is voor het opvangen van grote stromen, deels afsluitbaar te maken.

Fasering en inrichting van de werken, en publieke of private belangen

We merken dat bij verschillende transformaties de lange doorlooptijd van de werf zwaar weegt op de leefbaarheid. Zo werden er bij de ontwikkeling van Kessel-Lo, de wijk aan de achterkant van station Leuven, veelbelovende nieuwe groenvoorzieningen ingepland. De werffase roept echter het sentiment op dat er vooral veel groen is verdwenen, en een nieuw park laat vooralsnog op zich wachten. Ook andere publieke investeringen in Kessel-Lo, zoals een sociale ontmoetingsplek, werden op de lange baan geschoven terwijl gelijkaardige voorzieningen veel eerder verdwenen. In Roeselare werd de hardnekkige perceptie van onveiligheid aan de achterkant van het station enorm versterkt door de staat van de werf. De onderdoorgang werd steeds weinig verlicht en werfafsluitingen zorgden voor donkere hoeken waar sociale controle beperkt is. Het inrichten van werfafsluitingen wordt dan ook voornamelijk bedacht vanuit praktische, werftechnische overwegingen en zelden in functie van het blijvend garanderen van de gebruikskwaliteit van de publieke ruimte. Aan de voorzijde van het station in Roeselare werd in de zomer een tijdelijke invulling geplaatst om hieraan tegemoet te komen: een zandbak met speeltuin voor de plaatselijke horeca, die negatieve effecten ervaarde van de lange werffase.

De aangehaalde voorbeelden benadrukken dat ook tijdens de werffase de publieke belangen moeten gewaarborgd worden in functie van een minimale leefbaarheid, aangezien de vaak lange tussenfase sterk weegt op de perceptie van leefbaarheid, ook over het afgewerkte project. Daarom adviseren we om bij het ontwikkelen van knooppunten een 'leefbaarheidsplan' op te maken. Dit plan, naar analogie van een 'minderhinderplan' bij wegenwerken, formuleert een aantal maatregelen en randvoorwaarden om de leefbaarheid en sociale veiligheid tijdens de werffase te garanderen. Het leefbaarheidsplan formuleert noodzakelijke publieke investeringen op vlak van leefbaarheid waarover onderhandeld moet worden met promotoren en andere betrokken stakeholders, en een slimme fasering der werken die niet louter operationeel of werf-technisch is maar inzet op gegarandeerde belevingskwaliteit. Het plan wordt opgemaakt in samenspraak met lokale stakeholders wat kan aangewend worden als hefboom om langdurige engagementen en een constructieve dialoog te doen ontstaan. Het langdurige karakter van de werf vraagt immers procesmanagement op vlak van leefbaarheid, waarbij regelmatig wordt afgestemd met sleutelactoren die inzicht hebben in deze complexe sociaal-ruimtelijke omgeving.

Ruimtelijke transitie en gedragsverandering

Het onderzoek toont voor bepaalde gevallen duidelijk aan dat ingrijpende ruimtelijke transitie, in het bijzonder rond nieuwe mobiliteits-shifts, lang niet altijd ‘vanzelf’ gepaard gaat met de vereiste veranderingen in ruimtegebruik en gebruikspatronen. Een recurerende problematiek draait rond parkeervoorzieningen, waar auto’s voortaan ondergronds gaan of een parkeergebouw wordt voorzien. Dit vraagt om een zekere gewenning en een aanpassing in het autogebruik, en niet in het minst bij een oudere bevolking. Vele nieuwe parkeergarages zoals die van Roeselare of Sint-Niklaas blijven daardoor onderbenut, waardoor de parkeerdruk in de omliggende straten aanhoudt. De parkeergarages zijn vaak moeilijk te vinden, hebben een moeilijke inrit en kennen praktische mankementen, waardoor erg snel de perceptie ontstaat dat ze niet naar behoren functioneren. Bovendien heerst er –vaak valselijk- de perceptie dat ze te duur zijn. In Leuven is er een kiss ‘n ride voorzien in de parking aan de zijde van Kessel-Lo, deze wordt echter moeilijk gevonden waardoor aan de voorkant van het station het busverkeer stevast gehinderd wordt door stationerende auto’s, en aan de achterzijde wordt op het voetpad gestationeerd. De bestudeerde stationstransformaties gaan gepaard met een verminderde autotoegankelijkheid, wat vooral in de kleinere steden moeilijk verteerbaar blijkt. Dit maakt het -om electorale redenen- moeilijk om mobiliteitsplannen strikt toe te passen waardoor bepaalde vormen van oneigenlijk gebruik gedoogd worden. Zo is doorrijden bij de knip in Krottegem, de wijk aan de achterkant van het station in Roeselare, lang onbestraft gebleven, zakken in Sint-Niklaas de paaltjes automatisch bij elk voertuig dat nadert, en durft men in Aarschot tot op vandaag de parking niet betalend maken waardoor de hoge de parkeerdruk aanblijft.

Anderzijds, merken we ook een tegengestelde beweging waar nieuwe projecten te weinig voorzien zijn op de grote toename van fiets- en/of busverkeer die we in alle cases constateren. Voor fietsers heeft dit vaak het gevolg dat er snel een ruimtegebrek ontstaat voor het parkeren van de fiets. Zo laat het nochtans geslaagde ontwerp voor de fietsenstalling in Sint-Niklaas geen uitbreiding toe, waardoor deze snel veel te klein werd, met als gevolg dat fietsen slordig in de publieke ruimte gestald worden. Dit doet zich ook voor wanneer fietsstallingen zich te ver van de perrons bevinden, en niet langs de gekozen invalsweg, zoals in Leuven. In Leuven is daarnaast het busverkeer zodanig toegenomen dat het busstation al snel te klein werd.

De analyse benadrukt dat een ruimtelijke transformatie geflankeerd moet worden door doordachte strategieën om gedragsverandering te stimuleren. Denk daarbij aan een breed opgezette communicatiestrategie rond de verschillende deelprojecten, of doordachte signalisatie volgens een overzichtelijke huisstijl. Daarnaast hebben verschillende cases aangetoond dat het mobiliteits-gedrag zowel tijdens de werken als daarna drastisch kunnen blijven evolueren. Daarom is het zaak om de nodige flexibiliteit in te bouwen, om enerzijds in te spelen op de ruimte die vandaag wordt vereist en anderzijds de modal shift te kunnen accommoderen die we in nabije en verre toekomst hopen te realiseren. Zo zouden autoparkings geconcipieerd moet worden om op termijn aanpasbaar te zijn naar een andere gebruiksvorm zoals fietsparkeren of zelfs kantoorgebouwen.

Besluit

Net zoals voorlopers Jane Jacobs, Jan Gehl en anderen hebben aangetoond, toont dit veldwerk in de vorm van een belevingsonderzoek de noodzaak aan van het goed doorgronden van het gebruik van ruimte door verschillende groepen eindgebruikers. Dit blijkt des te meer in het geval voor ruimtes binnen complexe projecten als knooppunten waarbij voor het plannen ervan, tal van beleidsniveaus en

andere organen (NMBS, infrabel, De lijn, AWW,...) samen komen en extra betrokkenheid zoals die van burgers weinig gevraagd is. De manier waarop dergelijke omgevingen aan de tekentafels worden uitgedacht en in bestuurskamers worden vastgelegd, staat dan vaak ook in groot contrast met hoe burgers die ruimte willen -of daadwerkelijk zullen- innemen en toe-eigenen. Men vergeet al te vaak dat het succes van die ruimte zal worden bepaald door de verschillende eindgebruikers. De analyses van de stations-transformaties verduidelijken enkele typische sociaal-ruimtelijke opgaves, eigen aan omgevingen rond knooppunten van openbaar vervoer, waarmee planners proces -en ontwerpmatig aan de slag kunnen gaan. Het onderzoek levert echter geen pasklare antwoorden of recepten om nieuwe levendige, veilige, duurzame en gezonde stationsbuurten en -projecten te creëren. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Het is echter wel duidelijk dat deze kwaliteiten enkel kunnen gewaarborgd worden als er naast hoge ambities op een hoger ruimtelijk schaalniveau (potenties en rol van de plek binnen het ruimtelijk mobiliteitsnetwerk) er even hoge ambities worden gesteld voor het verzekeren en versterken van het sociaal-ruimtelijk weefsel en een kwalitatieve beleving. De resultaten van onze analyse kunnen dienen als leidraad en tonen de noodzaak aan gedegen belevingsonderzoek om de ruimtelijk transformatie bij complexe projecten juist af te stemmen op haar eindgebruikers.

Referenties

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public space - Cambridge series in environment and behavior*. New York: Cambridge University Press.

Devos, T. (2016). *Participation & coproduction in urban planning: Reviving the political dimension of citizen involvement in spatial projects* (Doctoral Dissertation).

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.

Gehl, J. (2011). *Life between buildings: using public spaces*. Washington, DC: Island Press.

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New York: Random House.

Laven, J., Van der Ham, S., Karssenbergh, H. & Veelders, S. (2017). *The city at eye level in the Netherlands*. Amsterdam: Blauwdruk.

Lofland, L. (1973). *A World of Strangers : Order and Action in Urban Public Space*. New York: Basic Books.

Loopmans, M., Leclercq, E., & Newton, C. (2011). *Plannen voor mensen: Handboek sociaal-ruimtelijke planning*. Antwerpen: Garant.

Low, S. (2000). *On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture*. Austin, Tx: University of Texas Press.

Porteous, J. D. (1977) *Environment and behavior: Planning and everyday urban life*. Reading, MA, Addison-Wesley.

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Squares*. Washington, DC: The Conservation Foundation.