Yellow design Foundation

Mobility, density and urban green space

Cities can be looked at from many angles, in what follows I'd like to invite you to look at cities as a 'multi-core dynamic network'. Standing alone, the cores are fairly meaningless, risking isolation, insecurity, with pockets of impoverishment. Within a fluid network they can benefit from the trade between each other's products, services, charms and entertainment. In so doing they become interdependent and thus more resilient.

The parallel between cores and squares or public spaces speaks for itself, but the parallel between a well-functioning public transport network and a quality public space network is not always well understood, let alone implemented. Research has demonstrated that in metropolitan areas in developed economies, since the beginning of this century, car use has declined in favour of soft - walking and cycling - and public transport. However the decline is relative as in many metropolises of which Brussels is one, cars still represent about 42% [(1)] of trips for distances between 1 and 3km!
Improving soft mobility and promoting a sustainable modal shift on the one hand and upgrading the quality of public spaces, are the two major goals for any urban decision maker and planner to realise the liveable city of the future [(2)].

Soft mobility and public transit go hand in hand and allow for more efficient land-use as well as positively impact public health. The success of soft mobility is directly impacted by perceived security, convenience and proximity of basic services. Essentially, if sidewalks are good and well maintained, elderly and fragilised citizens will be encouraged to use them rather than stay home and rely on third parties for the provision of services.

About 42% of trips for distances between 1 and 3km

In other words, it is recommended to architects, engineers and planners to embrace transversal thinking and before anything try using the space for walking, cycling, playing, sitting and conversing on a bench or driving through it in the most harmless and pleasant way each time, fully considering a diverse group of practitioners/users of the other modes. It will help them conceive a thriving plan for multi-modal use including mobility impaired users of the space.

Next, some spaces, for instance motorways, are not meant for walkers or cyclists, just as some squares are not at all meant for cars or motorbikes. Employing the same logic to roads and motorways, urban public green space needs to meet specific sustainability, safety, maintenance, equipment and lay-out requirements. Good urban public green space being essential for residents to socialise, rest and restitute [3].

Returning to the Brussels Capital region, with a total surface of 16.200 ha/162km^2 and over 8.000 ha/80km^2 of green space (parks, woodland, the Forêt de Soignes, cemeteries and sports fields), while considering that some park-poor neigbourhoods in the city are very densely populated, counting up to 38.347 (Bosnie, St-Gilles), 25.923,73 (Historic Molenbeek), Porte de Hal (26.993, St-Gilles) inhabitants [4] per square km, as opposed to 1.335 (Vivier d'Oie, Uccle) or 1.820 (Putdael, Woluwe St-Pierre) inhabitants/km2, it is easy to understand there is a huge need and collateral precariousness in urban public green space in the first areas, as well as the impact this has on physical, mental and social health. Not addressing it is a public time bomb and constitutes a lack of urban and environmental understanding.

The problem of this injustice is not exclusive to Brussels. Similar inequities can be observed in Paris where in the 11th arrondissement (Popincourt) in 2014 no less than 42.138 inhabitants per km^2 were registered as opposed to only 52,96 per km^2 in the 16th (Passy). In many cities the greener areas are generally the more affluent ones. Greening efforts, as side effects, often generate higher real estate prices and gentrification. An interesting approach to limit these side effects was developed in Toronto [5], where local non-profits were successful in encouraging planners to opt for participation and co-creation moving away from elaborate re-wilding approaches to restoration, and allow for the participative development of landscapes - with community input - that can also serve as nodes for urban agriculture, community garden spaces, playgrounds and resting zones. In this way, restoration projects are more connected to local concerns about food security, job creation, and human health. The benefit is not just that urban greening and walkability are improved and consequently that the interdependency of urban public space and public transit is strengthened, but also that social and dialogue cohesion is restored and given new chances.

Anne Leemans

Sources:

1. Karen Geurts, Modal choice for travel to work and school, Recent trends and regional differences in Belgium, 2014
2. Elisa Ravazzoli, Gian Paolo Torricelli, Urban mobility and public space. A challenge for the sustainable liveable city of the future
3. Karin K.Peschardt[a]JasperSchipperijn[b]Ulrika K.Stigsdotter[a] Use of Small Public Urban Green Spaces (SPUGS), 2012
4. BISA, Brussels Institute for Statistics and Analysis
5. Jennifer R.Wolch[a]Jason[B]yrnebJoshua P.Newell[c] Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities 'just green enough'

The article is published in Bruzz (issue #1625, 18/07/2018), a Brussels weekly newspaper.

Densiteit, mobiliteit en groenruimte in steden

‘Kom van achter die schetstafel vandaan’

“Architecten, ingenieurs en planners zouden beter een optrekje in de buurt nemen, voor ze aan de schetstafel gaan zitten.” Dat zal volgens Anne Leemans, manager bij het consultantbedrijf Fontana Identity & Design, het veelzijdig gebruik van de openbare ruimte te stimuleren en verbindend werken.

Kijk naar de stad als een poly-centrisch dynamisch network verbonden door ‘bruggen’,” roept Leemans op. “Zonder verbindingen krijgen kernen amper aandacht, worden ze als onveilig bestempeld, raken ze geïsoleerd, en verarmen. In een actief netwerk, worden ze beter van elkaar, van de onderlinge uitwisseling, charmes en animatie. Samenwerking maakt hen weerbaar.”

“De parallel tussen centra of kernen en pleinen, piazzas of publieke ruimte spreekt voor zich, Toch wordt vervolgens de onderlinge afhankelijkheid tussen een goed functionerend openbaar vervoersnetwerk en een kwaliteitsvol netwerk van openbare ruimtes vaak niet ingezien en allerminst bevorderd. Onderzoek in verschillende metropolen in ontwikkelde economieën heeft nochtans meer dan eens aangetoond dat sedert het begin van de 21ste eeuw het autogebruik achteruitgaat ten voordele van zachte weggebruikers en openbaar vervoer.”

“De achteruitgang blijft echter relatief aangezien in verschillende steden, waaronder ook Brussel, voor afstanden tussen een en drie kilometer in 42 procent van de gevallen nog steeds de auto wordt gebruikt. Het spreekt vanzelf dat als we in de toekomst meer leefbare steden willen, de bevordering van zachte mobiliteit inclusief de omslag naar duurzame mobiliteit samen met de ontwikkeling van groene en kwaliteitsvolle openbare ruimte dé belangrijkste uitdagingen opgelegd aan planners en overheden zijn vandaag.”

“Waarom? Zachte mobiliteit en openbaar vervoer gaan hand in hand. Te voet spring je immers makkelijker op bus, tram of metro dan per auto. Fietsen en wandelen houden je fit, schoenen nemen minder plaats in dan auto’s en parkings, met als gevolg een meer efficiënte bodembezetting en betere volksgezondheid. In dit verband heeft onderzoek ook uitgewezen dat in regio’s met intens autogebruik vaak obesitas voorkomt. Het succes van zachte mobiliteit is anderzijds afhankelijk van de veiligheidsbeleving en het gebruiksgemak, de toegankelijkheid en nabijheid van elementaire diensten. Met andere woorden: als de stoepen er goed bij liggen en de doorgang en oversteek makkelijk, zullen ouderen en mensen met een beperking eerder voor zichzelf beter kunnen instaan en buiten komen, dan een beroep te moeten doen op derden om voor hen te zorgen.”

GROENRUIMTE

“Als we akkoord gaan dat sommige openbare ruimte, zoals express- en snelwegen niet bestemd is voor wandelaars of fietsers, ligt het dan andersom ook niet voor de hand dat auto’s of motoren evenmin een plaats krijgen op of rond sommige pleinen. Net zoals express- en snelwegen moeten ook stedelijke openbare en groenzones voldoen aan specifieke en contextgebonden eisen inzake duurzaamheid, veiligheid, onderhoud, uitrusting en lay-out. Waardevolle stedelijke groenruimte is essentieel om bewoners toe te laten met elkaar om te gaan en beter te leren kennen, te rusten en tot zichzelf te komen. Aan architecten, ingenieurs en planners van openbare ruimte daarom het dringend verzoek te opteren voor een transversale aanpak en vooraleer ze aan de schetstafel gaan zitten tijdelijk, en niet alleen voor werfvergaderingen, een optrekje in de betrokken buurt te nemen of eens op de fiets, te voet of zittend of lezend op een bank of zelfs spelenderwijs ervaring op te doen. Zich beter visualiseren hoe voor andere gebruikers van de ruimte deze riscoloos en aangenaam kan worden gemaakt, zal ongetwijfeld een succesvol plan voor een veelzijdig gebruik opleveren.”

“Terug nu naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat met een totale oppervlakte van 16.200 ha en meer dan 8.000 ha aan groenruimte (parken, bossen, het Zoniënwoud, kerkhoven en sportterreinen) cijfermatig een zeer groen gewest is. Het potentieel aan levenskwaliteit is echter zeer ongelijk verdeeld tussen verschillende buurten, te wijten aan een schrijnend onevenwicht tussen enkele parkarme en dichtbevolkte buurten - waar inwoners vaker op straat leven.”

“Vergelijken we enerzijds de Bosniëwijk in St-Gillis met 38.347 inwoners per km², Historisch Molenbeek met 25.923, Hallepoort met 26.993 met anderzijds Diesdelle, Ukkel met 1.335 inwoners per km² of Putdael, St-Pieters Woluwe met 1.820 inwoners per km². Het gebrek aan ruimte in de eerstgenoemde buurten, impliceert tegelijkertijd een enorme druk op de fysieke, psychische en sociale gezondheid van de bewoners.”

“Hierop geen antwoord bieden is zonder meer een tijdbom en wijst op afwezigheid van inzicht in de

“Het potentieel aan levenskwaliteit in Brussel is zeer ongelijk verdeeld tussen verschillende buurten”

ANNE LEEMANS
MANAGER FONTANA

© YELLOW DESIGN FOUNDATION

noden van een diverse stedelijke samenleving."

NIET ALLEEN IN BRUSSEL

"De problematiek is niet uniek voor Brussel. Vergelijkbare contrasten zien we terug in Parijs waar in het 11e arrondissement (Popincourt) in 2014 niet minder dan 42.138 inwoners per km² waren en in het 16e (Passy) slechts 52,96 per km². In verschillende steden ter wereld zijn de groenere zones vaak ook de meer welstellende, en leidt vergroening meer dan eens ook tot hogere vastgoedprijzen en 'gentrificatie'."
"Een interessante aanpak om dit gevolg in te perken wordt ontwikkeld in Toronto waar een aantal ngo's planners en overheden succesvol heeft aangemoedigd om participatief te werk te gaan en ruimte te bieden aan co-creatie. In het bijzonder werd er geopteerd om niet in de eerste plaats te kiezen voor een fijnzinnig ontwerp van groenruimte, maar op vraag van de lokale bewoners voor zones voor stedelijke landbouw, volkstuinen en speelpleinen die inspelen op hun lokale behoeften, zoals voedselkwaliteit, veiligheid en beveiliging, werkgelegenheid inclusief volksgezondheid."
"Het resultaat van een dergelijke aanpak is niet alleen vergroening en betere beloopbaarheid van de openbare ruimte en daardoor ook de versterking van de band tussen openbare ruimte en openbaar vervoer, maar ook dat de sociale cohesie en dialoog zich herstellen en een nieuwe of tweede kans krijgen." B

lezersbrieven@bruzz.be

Zaterdagplein (1)

De kwaliteit van het kunstwerk op het Zaterdagplein (BRUZZ 1623) is inderdaad bedroevend en ondermaats, een begeleidende tekst is pseudo-intellectueel en hoogdravend en niet ter zake. Het eigenlijke werk is een installatie van kleur veranderende ledlichtjes. Daarbij is het slecht uitgevoerd, de sokkel is disproportioneel en dus saboteert het werk als het ware zichzelf. Bovendien is er nu geen sprake meer van wat sinds de straat autovrij gemaakt werd een echt pleintje zou kunnen zijn. Verbijsterend ook te moeten aanzien met wat voor een gemak een handelsvereniging van twee dagen oud twee schepenen en een aanzienlijke som geld van de overheid meekrijgt

Bewoners Zaterdagplein lusten nieuwe kunstinstallatie niet

'Geef ons onze kasseien terug'

Twee weken geleden verschenen er onverwachts een nieuwe kunstwerk op het Zaterdagplein, TactileRiver. De bewoners zijn er niet erest te spreken. "Het pieplelelne pleintje is germaanseerend," zegt Benoît van Innis, zelf kunstenaar en bewoner van het plein. – BETTINA HEISS

Tweedelfeet of 'sensitieve' is een sensorisch verschijnsel waarbij de tijdspanne kort gleet. Sensoren, voor dusvorp een mondel van de ogen, zijn dan in stand om een sterke reaktie. Ze die dagelijks tijdens de dagelijkse gebeuren ter effect van lariep ond neme mieth ingeleerne, en ze dan ook ook ook ook ook ook. Ze dagelijksvorm sensoren reageer op dagelijkse gebeuren, ze dagelijksvorp.

De maker is Benoît Lorenzo, een Franse kunstenaar die zich specialiseert bij baggedeelte met professionalisme en ervaarnemen. Hij heeft al ervaring met kunst van de Zomer tot ein digitale tegenja opstoon van plaats. Hij heeft ook ervaring in handelsvereenigging Lakeer Baggeleid, ere-sekretaris, ang Zitter Bewoners Zaterdagplein, ook ook ook ook ook ook