



Minder kantoren, meer woningen

De kantorenkrimp is geen probleem maar een geschenk voor stadsontwikkeling.

KRISTIAAN BORRET · Bouwmeester van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De Covid-epidemie heeft het voor iedereen duidelijk gemaakt dat er in de toekomst minder kantooroppervlakte nodig zal zijn in onze steden. Een grote speler zoals de Europese Commissie wenst in Brussel haar oppervlakte aan kantoren met 25% te verminderen. Nochtans is deze krimp geen volledig nieuwe tendens. Er was al enkele jaren sprake van markante leegstand van kantoorruimte in verschillende Belgische steden. Los daarvan valt niet te ontkennen hoe nieuwe evoluties toch leiden tot compactere of minder kantoorruimte in de stad. Flexdesk en thuiswerken maakten voor de Covid-periode al opgang met de bedoeling om te besparen op het totaal aantal m² dure kantoorlocatie in het stadscentrum. Evenzeer omwille van economie en efficiëntie, zagen we hoe kantoren gedecentraliseerd werden van één enkele hoofdzetel naar meerdere vestigingen of buitenstedelijke locaties, stukken goedkoper en bovendien handig vóór de files gelegen. De krimp van de kantooroppervlakte is dus niet een fenomeen dat enkel door het virus verwekt is.

Minder kantoren in de stad geeft niet alleen lege gebouwen, maar weegt ook op andere activiteiten die leven van de tertiaire sector. Dat kwam pregnant naar voren tijdens de coronaperiode. Terwijl de kantoor-mensen thuis gingen teams-en, kwam de gehele ondersteunende microcosmos van bedrijfscatering, snackbars, poetsdiensten en veiligheidspersoneel tot stilstand. De white collars werden doorbetaald voor hun thuiswerken, maar bij de afgeleide jobs kwam het wel tot verliezen en ontslagen. Het is een les hoe we in onze steden de tewerkstelling voor kortgeschoolden niet zo sterk mogen enten op kantoren (en toerisme) maar het arbeidsaanbod meer moeten differentiëren door ook productie-economie aan de stad te verbinden. Waar zullen de kantoren verdwijnen? We kunnen verwachten dat exclusief auto-gerichte locaties in de problemen zullen komen. Soms zijn dat locaties die mooi in het groen gelegen zijn, in de buitenste stadswijken of randgemeenten. De markt heeft snel begrepen dat hier nog geld kan verdiend worden door residentieel

wonen te ontwikkelen. Maar evenzeer gaat het soms om onaantrekkelijke plekken langs een drukke invalsweg of ergens op een banaal bedrijventerrein. Ze vallen tussen twee stoelen, want je geraakt er met de auto niet meer zo vlot als voorheen en het openbaar vervoer is er ook niet goed genoeg. Het gaat vaak om trieste omgevingen waar je niet zomaar kan schakelen naar kwaliteitsvol wonen. Op stedenbouwkundig vlak ligt hier een uitdaging van formaat. Als de krimp toeslaat in kantoorparken zoals de Keiberg langs de Brusselse Ring, dan worden dat de brownfields van het tertiaire tijdperk.

Een typisch geografisch patroon is dat we een concentratiebeweging van nieuwe projecten zien in de onmiddellijke nabijheid van uitstekende knooppunten, zoals treinstations. Dat schept een nieuwe paradox want orthodox denken over stedelijke mobiliteit doet ons eigenlijk verheugen over deze concentratie, maar in de realiteit zien we dat het tegelijk nog moeilijker wordt om in zo'n omgeving ook wat menging te verkrijgen. Die buurten zijn erg monotoon en de kantorenkrimp is juist een welgekomen opportuniteit om er wonen binnen te brengen maar ook maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs, een sportzaal of buurtfuncties. Een goede stad is een gemengde stad, en op dergelijke plekken zal de overheid dus nog altijd menging moeten stimuleren, opleggen of onderhandelen als we willen dat er ook leven is na de werkuren. Dat is wat gebeurt in de Brusselse Noordwijk waar er minstens 30% wonen zal moeten komen in het voorbeeldproject voor de transformatie van de Proximus-torens. Elders in het stadscentrum is de omschakeling naar appartementen vaak al vanzelf de meest rendabele optie. Lege kantoorgebouwen vormen een buitenkans om bijkomende woningen in de

stad te realiseren, en al helemaal als dankzij het overschot de marktwaarde zou dalen en ze daardoor betaalbaarheid bieden. Sloop is niet altijd nodig, en eigenlijk ook niet gewenst. Vanuit ecologische transitie moeten we ook rekening houden met de energie die tijdens de constructie vervat is in gebouwen, en die bij sloop verspild wordt. Maar als we typische appartementen propen in bestaande kantoorplateaus die vaak 20 meter en meer diep zijn, dan eindigen we met smalle, donkere of mono-georiënteerde appartementen die qua leefkwaliteit ondermaats zijn. Hoe zullen we uit een situatie geraken waarbij fatsoenlijke woonkwaliteit gegijzeld wordt door de al even nobele doelstelling van duurzaam behoud?

Lege kantoorgebouwen lenen zich voor appartementen, maar dan moeten we meestal één van beiden aanpassen om goed wonen te verzekeren. Ofwel kan de bouwstructuur aangepast worden door bijvoorbeeld een travee weg te nemen of een patio in te brengen zodat de courante types appartementen voldoende kwalitatief zijn. Ofwel is het een aanleiding om de woningtypologie te herdenken. Misschien is de 'gratis' structuur wel een aanleiding om veel grotere buitenterassen te maken dan gewoonlijk? Of kan de donkere kern gevaloriseerd worden door fietsenbergingen op elke verdieping te voorzien? En her en der een wasplaats, een klusplek, een gaming room of een sauna. Diepe plannen lijken goed te passen bij co-living concepten die grotere gemeenschappelijke ruimten kunnen gebruiken. Er is nog veel ontwerpwerk nodig om een vernieuwend antwoord te geven aan de woontypologie in de golf van reconversieprojecten die zal komen. Als de nachtmerrie van Covid en de wensdroom van een circulaire economie ons niet kunnen inspireren om de manier van wonen in de stad te vernieuwen, waarvoor dienen we dan?