

## Reviews, Restaurants en Ruimte

### Hoe het delen van ervaringen de ruimtelijke spreiding van het restaurantaanbod beïnvloedt

de Vos, Duco; Meijers, Evert

#### Publication date

2017

#### Document Version

Final published version

#### Published in

Gedeelde Ruimte

#### Citation (APA)

de Vos, D., & Meijers, E. (2017). Reviews, Restaurants en Ruimte: Hoe het delen van ervaringen de ruimtelijke spreiding van het restaurantaanbod beïnvloedt. In G. Bouma (Ed.), *Gedeelde Ruimte: Bijdragen aan de PlanDag 2017* (pp. 95-104)

#### Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).  
Please check the document version above.

#### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

#### Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.  
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

P L A N D A G 2 0 1 7

GEED

EEL

DEE

RUI

MTE

GEBUNDELDE PAPERS EN BIJDAGEN REDACTIE GEISKE BOUMA

# **Gedeelde Ruimte**

Bijdragen aan de PlanDag 2017

Geiske Bouma  
(redactie)

De PlanDag 2017 is een gezamenlijk initiatief van de Stichting Planologische DiscussieDagen (PDD), de Beroepsvereniging van Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen (BNSP) en de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP).

**[www.plandag.net](http://www.plandag.net)**



## Ten geleide

### *Thema Gedeelde Ruimte*

PlanDag 2017 biedt ruimtelijke professionals uit Nederland en België een forum om in discussie te gaan over de kansen en bedreigingen die de trends rond delen kunnen bieden voor het vakgebied.

Delen is hot. We zien dat burgers en organisaties steeds vaker de handen in één slaan om samen goederen en diensten te kopen, te maken of te consumeren. De technologische evolutie maakt het mogelijk dat ze elkaar van informatie voorzien die het delen en hergebruiken van “restcapaciteit” mogelijk maakt. De sociale media en handige apps maken het mogelijk je appartement aan te bieden aan reizigers als jij op vakantie gaat, een deelauto te reserveren of zelfs geld in te zamelen voor de aanleg van een buurtpark. Delen is blijkbaar zo lucratief dat er een hele deeleconomie is ontstaan.

De trend van bezit naar gedeeld gebruik betekent dat private ruimte (om te wonen, te werken, parkeren, ...) opnieuw een (semi-)publieke betekenis kan krijgen. En dit terwijl – zeker in België – het klassiek ruimtelijk ordeningsinstrumentarium (bestemming en vergunning) vooral ontwikkeld lijkt te zijn om private eigendomsrechten te waarborgen. De vraag stelt zich of hier een nieuw spanningsveld lijkt te ontstaan.

Ruimte is tegelijk misschien wel het gedeelde consumptiegoed bij uitstek. De ruimtelijke professional gebruikt sinds jaar en dag planologische concepten en principes om de “restcapaciteit” van ruimte beter te benutten en dus ruimte te delen. Een kleine greep uit het goed gevulde vocabulaire: meervoudig ruimtegebruik, functiemenging, verweving, gelaagde steden, verdichting, multifunctionele open ruimte, natuurverweving, recreatief medegebruik, ... De maatschappelijke trend van bezit naar (gedeeld) gebruik biedt een invalshoek om deze concepten en principes opnieuw te bekijken.

Ruimtelijke professionals kunnen zich natuurlijk niet alleen uitspreken over de inhoudelijke betekenis en de consequenties van delen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Misschien nog interessanter is het om de nieuwe inzichten bloot te leggen rond (methoden van) procesvoering en het (wettelijk) instrumentarium, de financiering en betaalbaarheid van ruimtelijke projecten en realisaties en de manier waarop ruimtelijke professionals hun vakmanschap beoefenen en andere talenten en competenties moeten aanspreken in hun beroepsuitoefening.

De ambitie is om op basis van alle bijdragen en discussie uiteindelijk een beeld te kunnen vormen over hoe we ons als ruimtelijke professionals kunnen verhouden tot de hype rond delen en hoe we kunnen omgaan met de kansen en bedreigingen die deze trends voor ons vakgebied genereren.

## ***Themasessies***

Naast het hoofdthema in de voormiddag, is in twee parallelle namiddagsessies een aantal ‘algemenere’ onderwerpen’ aangesneden. Deze onderwerpen kunnen worden beschouwd als de vlaggen die een zeer verscheiden lading voor discussie tussen Nederlandse en Vlaamse planners dekken. Ter inspiratie van de paperinzenders hebben betrokken experts uit de Vlaamse en Nederlandse plannerswereld deelgenomen aan de organisatie van deze themasessies. Hierna volgen de onderwerpen en hun inspiratoren.

### **1. Gedeelde Opgaven**

Bas Waterhout, Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur

Dit onderwerp zal op de PlanDag vanuit twee invalshoeken aangevlogen worden:

- Bijdragen die handelen over (mogelijke) nieuwe opgaven die ontstaan vanuit de trends op het vlak van delen. Welke kansen en bedreigingen komen op ons af?
- Bijdragen die handelen over de bestuurlijk-organisatorische zoektocht naar een meer transversaal optreden vanuit de overheid. Fusies, lerende netwerken, overlegfora. Zijn we in staat onze overheden zo te organiseren om maatschappelijke opgaven gedeeld aan te pakken en welke manier lijkt het meest geschikt?

### **2. Gedeeld Vakmanschap**

An Rekkers, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning

Dit onderwerp zal op de PlanDag vanuit twee invalshoeken aangevlogen worden:

- De bijdragen handelen over het delen van de stedelijke ruimte en maatschappelijk verdeelvraagstuk dat hierbij aan de orde is. Zijn ruimtelijke professionals nog in staat werk te maken van een inclusieve stedelijke samenleving?
- De bijdragen handelen over de toenemende complexiteit en het (on)vermogen om hiermee om te gaan in ruimtelijke planningsprocessen. Delen we teveel zodat we ruimtelijke vraagstukken niet meer tot een oplossing kunnen brengen of zien ruimtelijke professionals nog mogelijkheden om complexiteit te overbruggen?

### **3. Gedeeld Instrumentarium**

Hans Leinfelder, KU Leuven

De bijdragen handelen over de mogelijkheden van een gedeeld gebruik van een instrument om belangen van verschillende betrokken partijen te koppelen. Zijn instrumenten sharing-proof?

### **4. Gedeelde Transformaties en Stromen**

Jurgen van der Heijden, AT Osborne

Friedel Filius, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De bijdragen over ‘gedeelde stromen’ handelen over nieuwe gedeelde relaties en de stromen die hieruit ontstaan. Welke nieuwe relaties moeten we leggen, hoe brengen we ze bij elkaar en welke ruimtelijke meerwaarde kan ontstaan?

De bijdragen over ‘gedeelde transformaties’ handelen over transformaties in de (stedelijke) ruimte en de actoren die deze ruimtelijke veranderingen delen. Welke veranderingen nemen we waar en zijn we in staat om gedeelde winsten te creëren bij deze verandering?

## **5. Gedeeld Proces**

Hanna Lára Pálsdóttir, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

De bijdragen handelen over het delen van de planvorming met burgers, eigenaars en direct betrokkenen. Zijn planners vandaag effectief in staat om hun vakmanschap te delen met partners op het terrein of blijft de overheid soms beter achterwege?

## **6. Excursie**

Ledeberg Leeft!, Stad Gent

Ledeberg Leeft! Het is onder deze aansprekende titel dat de stad Gent sinds 2000 werk maakt van de herwaardering van de wijken in de negentiende-eeuwse gordel. De stad neemt u mee langs enkele iconische projecten die onderdeel uitmaken van de herwaarderingsoperatie.

In dit boek vindt u de verschillende bijdragen voor de PlanDag 2017. De inzendingen van papers, opinies en praktijkbesprekingen in dit boek zijn geordend naar de themasessies op de PlanDag. Elk thema wordt kort geïntroduceerd, hierna volgen de papers die de Nederlandse en Vlaamse auteurs naar aanleiding van het onderwerp hebben ingediend.

Wij wensen u een dag vol inspiratie en debat!

Namens het Bestuur Planologische Diskussiedagen 2017,  
Geiske Bouma





## Organisatie en begunstigers

De organisatie van de PlanDag is in handen van het bestuur van de Stichting Planologische DiskussieDagen, bestaande uit:

Geiske Bouma (TNO – Strategy and Policy for Environmental Planning, Den Haag) *voorzitter*

Peter Peeters (zelfstandig adviseur, Antwerpen) *penningmeester*

Rien van de Wall (perspective.brussels, Brussel) *secretaris*

Annelies Beek (KNAG & AGORA, Utrecht)

Martijn van den Bosch (Stec Groep, Arnhem)

Erik van den Eijnden (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, afdeling (Nationaal) Ruimtelijk Beleid, Den Haag)

René van der Lecq (Vlaamse Overheid, Brussel)

Elke Vanempten (Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO) & Vrije Universiteit Brussel (VUB))

De Stichting Planologische DiskussieDagen organiseert de PlanDag in samenwerking met de Beroepsvereniging van de Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen (BNSP) en de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP). De beroepsverenigingen zien een duidelijke meerwaarde in een regelmatige ontmoeting en discussie tussen leden van beide vakgemeenschappen. De planningspraktijk in Nederland en Vlaanderen kent immers een aantal gemeenschappelijke uitdagingen, die moeite van de discussie waard zijn. Het PlanDag bestuur dankt de verenigingen voor hun inzet in de voorbereiding van de PlanDag 2017.

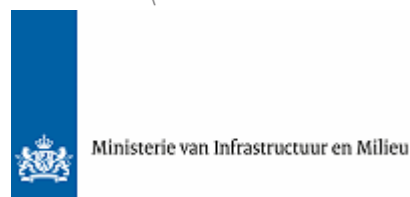
De PlanDag 2017 is mede mogelijk gemaakt dankzij de **Stad Gent**, locatie van de PlanDag 2017.

Grote dank gaat uit naar de sponsors van de PlanDag 2017:

**Vlaamse Overheid**, algemene sponsoring



**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**, algemene sponsoring



**OMGEVING**, sponsor Prijs voor de Jonge Planoloog



**Antea Group**, sponsor PlanDag prijs





## Inhoudsopgave

<i>Ten geleide</i> .....	3
<i>Organisatie en begunstigers</i> .....	7
<i>Inhoudsopgave</i> .....	9
<i>Overzicht abstracts</i> .....	13
<b>THEMA: GEDEELDE OPGAVEN</b> .....	27
<i>Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats; Verkenning van de impact van een gedeeld, zelfrijdend en elektrisch wagenpark op de parkeerruimte in Vlaanderen</i>	
Rob Ghyselen, Geert Mertens en Dirk Lauwers .....	29
<i>Ruimtelijke planning met meer scherptediepte door kennisdeling; Een ‘generiek kader voor maatwerk’ bij collectieve leertrajecten</i>	
Annette Kuhk en Jan Schreurs .....	39
<i>Gemeengoed op de coöperatieve woningmarkt; Institutionalisering van maatschappelijke meerwaarde</i>	
Clenn Kustermans en Nele Verdonck .....	51
<i>En nu klaar voor gedeeld beleid? De recente toenaderingsinitiatieven tussen Ruimte Vlaanderen en LNE onder de loep</i>	
Ann Pisman .....	63
<i>Leergedrag van Ambtenaren in Netwerken; Onder welke omstandigheden leren ambtenaren van elkaar in samenwerkingen?</i>	
Vidar Stevens en Lars Dorren .....	73
<i>De gedeelde baksteen in de maag? Meerwaarde realiseren door gemeenschappelijk wonen en collectief bouwen</i>	
Peter Vervoort en Isabelle Loris .....	83
<i>Reviews, Restaurants en Ruimte; Hoe het delen van ervaringen de ruimtelijke spreiding van het restaurantaanbod beïnvloedt</i>	
Duco de Vos en Evert Meijers .....	95

<b>THEMA: GEDEELD VAKMANSCHAP</b>	<b>105</b>
<i>De improviserende planner; Inspiratie voor nieuwe competenties binnen gedeelde stadsontwikkeling</i>	
Beitske Boonstra	107
<i>Voetgangersgebieden en winkelwandelstraten: Instrumenten voor binnenstedelijke transformatie?</i>	
Kobe Boussauw	117
<i>Van Ledeberg naar Deelberg; Leidt ruimte maken automatisch tot ruimte delen?</i>	
Marjolijn Claey's, Hannes Couvreur en Hans Leinfelder	127
<i>Delen als hefboom voor de ruimtelijke transitie van de 20ste-eeuwse wijken?; Opinie</i>	
Debbie De Spiegeleire en Simon Verledens	137
<b>BETONSTOP? Laat me lachen !</b>	
Arnold Desmet	143
<i>Over vaardiger worden in participeren</i>	
Oswald Devisch, Liesbeth Huybrechts, Peter Vervoort en Ann Pisman	153
<i>Gedeelde belangen – (on)gedeelde processen? Complexe realiteit doet de huidige planningsstrategieën daveren op zijn grondvesten</i>	
Suzanne Van Brussel	163
 <b>THEMA: GEDEELD INSTRUMENTARIUM</b>	 <b>171</b>
<i>Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners; Opinie</i>	
Johan De Mol en Dirk Lauwers	173
<i>City Deals: een innovatief instrument om innovatie te stimuleren; Voorlopige resultaten van een kwalitatieve evaluatie</i>	
David Evers en Roy Speek	177
<i>Toekomstwaarde als basis voor meervoudige investeringen; Kosten delen en extra inkomsten genereren</i>	
Hanneke Puts en Jurgen van der Heijden	187
 <b>THEMA: GEDEELDE TRANSFORMATIES EN STROMEN</b>	 <b>197</b>
<i>Pilootproject Hoeve De Waterkant; Een reflectie op het procesverloop</i>	
Kirsten Bomans, Elke Vanempten en Marten Dugernier	199
<i>Ondergrondse ruimtelijke planning; De onontgonnen dimensie</i>	
Shana Debrock	209

<i>Het Stedelijk Circulair Paspoort; Een instrument voor de Stedelijke Circulaire Economie</i>	
David Dooghe en Lieve Custers _____	219
<i>Food Hubs. Gedeelde ruimte, gedeelde verantwoordelijkheden; Over de korte keten en Food Hubs als kans voor landbouw én maatschappij</i>	
Eva Kerselaers, Maarten Crivits, Joost Desein, Marlinde Koopmans, Elke Rogge, Charlotte Prové en Kirsten Vanderplanken _____	229
<i>Ruimtelijke transformaties in verstedelijkte gebieden gedurende de afgelopen 50 jaar; De case van het stadsgewest Gent</i>	
Isabelle Loris _____	239
<i>De energietransitie collaboratief aangepakt: samenwerken aan gebiedsgerichte ingrepen; Pleidooi voor het opstarten van Pilotprojecten Energie als hefboom voor ruimtelijke kwaliteit</i>	
Anneloes van Noordt _____	249
<i>Gamechanger China verhoogt regionale economische competitie tussen Gent en Gotenburg; De voortdurende veranderingen sinds de overname van Volvo Cars bewijst hoe belangrijk de gedeelde ruimte tussen haven en stad is</i>	
Karel Van den Berghe _____	259
<i>Het delen van ruimte in het stedelijk metabolisme; Praktijkbespreking</i>	
Karolien Van Dyck en Bas Driessen _____	269
<b>THEMA: GEDEELD PROCES</b> _____	275
<i>Samen Zorgtuinieren in de Dorpsrand; Opzetten van een gedeeld project in Beernem; Praktijkbespreking</i>	
Filip Buyse, Frédéric Rasier en Peter Vanden Abeele _____	277
<i>De paradoxale logica van tijdelijk gebruik; Praktijkbespreking</i>	
Debbie De Spiegeleire, Verledens Simon en Emma Tytgadt _____	281
<i>Gedeelde openbare ruimte; Naar een preciezere kijk op delen in de stad</i>	
Ton van Gestel _____	285
<i>De ruimtelijke dimensie van energietransitie in Vlaanderen; Het structurerend potentieel van collectieve energieprojecten</i>	
Griet Juwet _____	291
<b>THEMA: EXCURSIE</b> _____	301
<i>Correspondentie</i> _____	303
<i>Notities</i> _____	305



## Overzicht abstracts

Voor alle papers zijn abstracts aangeleverd, deze zijn in dit hoofdstuk op een alfabetische rij gezet op basis van de eerste auteur. Hierbij wordt per abstract tevens verwezen naar de paper verderop in deze bundel. In de bundel zijn de papers per sessie geclusterd.

### ***Pilootproject Hoeve De Waterkant. Een reflectie op het procesverloop – Kirsten Bomans, Elke Vanempen en Marten Dugernier***

Pilootproject 'Hoeve De Waterkant' is één van de vijf Pilootprojecten Productief Landschap, een programma uitgeschreven door het ILVO-Instituut voor Landbouw-, Visserij-, en Voedselonderzoek en het Team Vlaams Bouwmeester. De hoeve wordt geconfronteerd met een complexe problematiek, waarbij meerdere factoren een veelal negatieve impact hebben op de huidige bedrijfsvoering van de hoeve: veelvuldige overstromingen en vernatting van de gronden en een aanzienlijke ruimtelijke druk op de gebruikspcelen vanuit zowel natuurdoelstellingen als door de uitbreiding van een bedrijventerrein. Tegelijk is het bedrijf gelegen in een landschappelijk waardevolle omgeving en heeft een leegstaand deel van de bedrijfsgebouwen potenties voor een nieuwe invulling. De opgave voor de hoeve is bijgevolg even complex: omgaan met de drukfactoren, aanwezige kwaliteiten beter benutten, en het bedrijf rendabel houden. De vele externe factoren die de toekomstmogelijkheden van het bedrijf beïnvloeden maken bovendien duidelijk dat deze opgave enkel in samenwerking met alle gebiedsactoren een antwoord kan krijgen. Van de individueel gestarte opgave voor de hoeve een gedeelde opgave maken, was één van de grote uitdagingen van dit project. In deze paper beschrijven we hoe het projectproces verlopen is, en welke leerpunten we eruit kunnen meenemen. [paper zie p.199]

### ***De improviserende planner: Inspiratie voor nieuwe competenties binnen gedeelde stadsontwikkeling – Beitske Boonstra***

Als de deeltrend in onze samenleving één ding voor onze professie tot gevolg heeft, is het dat de aansturing van ruimtelijke processen steeds onduidelijker en diffuser wordt. Algoritmes, big en open data en sensoren in de leefomgeving maken dat sturing pas in real time, op lokaal niveau en door persoonlijk gebruik vorm en inhoud krijgt. Daarnaast vindt in toenemende mate sturing plaats vanuit persoonlijke drijfveren en lokale belangen middels buurt- of dorpscoöperaties, burgerinitiatieven, wijkondernemingen etc..

De traditionele ruimtelijke professional die, ondersteund door technische vaardigheden en gebiedsanalyse, ruimtelijke doelen stelt en deze middels een procesontwerp en procedurele kennis realiseert, wordt zodoende aan twee kanten ingehaald: een deel van zijn/haar expertise raakt gedigitaliseerd, het aantal actoren dat – bewust en onbewust – een rol speelt in ruimtelijke processen groeit, en de uitkomst van hun complexe interacties lijden steeds tot ongewisse en onvoorziene ruimtelijke uitkomsten.

Dit paper stelt dat als de ruimtelijk professional in deze complexe en veranderende wereld een zinvolle rol wil kunnen (blijven) spelen, hij/zij zich moet richten op het creëren van consistentie tussen een veelvoud van ruimtelijke processen en initiatieven. Intuïtief, adaptief en improviserend handelen speelt daarbij een grote rol. Ter inspiratie, en als eerste verkenning van hoe dit handelen er uit zou kunnen zien, verkent dit paper drie improvisatietechnieken: *kinesthesia*, *embodiment* en *attunement*. Daarmee hoopt dit paper bij te kunnen dragen aan de discussie over nieuwe vaardigheden voor ruimtelijke professionals binnen hedendaagse gedeelde stadsontwikkeling. [paper zie p.107]

## ***Voetgangersgebieden en winkelwandelstraten: instrumenten voor binnenstedelijke transformatie? – Kobe Boussauw***

Eind juni 2015 werd de autovrije zone in Brussel drastisch uitgebreid, en omvat sindsdien niet enkel meer het toeristische gebied rond de Grote Markt, maar ook een groot deel van de zogenaamde centrale lanen. Hoewel het om één van de grootste voetgangerszones van Europa gaat, is het toch geen typisch winkelwandelgebied, en is het daardoor moeilijk te vergelijken met bestaande voetgangerszones in andere steden. De effecten van het verkeersvrij maken op het functioneren van de binnenstad waren dan ook moeilijk op voorhand in te schatten. Onder andere om deze reden werd het Brussels Centre Observatory opgericht, een samenwerkingsverband van Brusselse universiteiten dat de effecten van het voetgangersgebied bestudeert en beleidsaanbevelingen opstelt voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het voorliggende artikel gaat in op de specifieke problematiek van de lokale effecten op de kleinhandelsstructuur van het verkeersvrij maken van delen van stadscentra, aan de hand van een literatuurstudie. Uit de studie blijkt dat de meeste gedocumenteerde, economisch succesvolle cases een gemiddelde toename van zowel het aantal bezoekers, van de omzet van kleinhandel en horeca, en van de huurprijzen in de autovrij gemaakte kernwinkelgebieden vertonen. Succesfactoren zijn de aanwezigheid van een bepaalde kritische massa van bewoners in het stadscentrum, de aanwezigheid van een performant openbaar-vervoernetwerk, een relatief lage mate van autoafhankelijkheid van de stad, en een flankerend beleid gericht op het ontmoedigen van suburbane en perifere grootschalige kleinhandel.

Ketenwinkels, voornamelijk in de sector kledij en aanverwanten, net als restaurants, lijken doorgaans baat te hebben bij een voetgangerszone, wat echter vaak niet het geval is voor handelaars in dagdagelijkse producten en volumineuze goederen. [paper zie p.117]

## ***Samen Zorgtuinieren in de Dorpsrand - Filip Buyse, Frédéric Rasier en Peter Vanden Abeele***

In het onderzoeks- en begeleidingstraject dat loopt te Beernem wordt samen met grondeigenaars, ontwikkelaars, zorgactoren en vzw's een masterplan uitgewerkt waarbij: de lokale productie van voedsel, landschapontwikkeling, recreatie, zorg en vormen van tijdelijk verblijf samen komen in één project.

Het masterplan geeft vorm aan de rand van de kern. De relaties tussen de kern en het omringend landbouwlandschap worden er scherp gesteld en gecondenseerd in een nieuwe betekenisvolle plek voor de gemeente en de ruime omgeving.

Het maken van nieuwe plekken, vraagt meer dan alleen ruimtelijke modellen. Door co-creatie met bewoners, gemeente en ontwikkelaars worden economische randvoorwaarden, ontwikkelingslogica's, sociale doelstellingen, ruimtelijke ambities en maatschappelijke thema's samen bekeken om in die meerlagige benadering duurzame kansen te detecteren voor de ontwikkeling van de plek.

De belangen van elke actor worden gedetailleerd onderzocht en door middel van systeemschema's verbeeld in abstracte toekomstbeelden. Door de afzonderlijke belangen, inzichtelijk voor te stellen, ontstaat de mogelijkheid om de kerngedachte van elk idee te ontwarren en deze, groot of klein, overzichtelijk naast elkaar te zetten.

Er wordt op zoek gegaan naar een consensus over wat wel en niet wenselijk is. Maar vooral, er ontstaan cross-overs en synergiën tussen de ideeën van de verschillende actoren. Vanuit deze vorm van co-creatie wordt gezocht naar gemeenschappelijke doelstellingen, gedeeld ruimtegebruik en



programmatische complementariteit om op die manier een betekenisvol stukje Beernem vorm te geven.

Met deze praktijkbespreking trachten we het lopend proces samen te vatten en terug te blikken op de stappen die reeds gezet werden. [paper zie p.277]

### ***Van Ledeberg naar Deelberg. Leidt ruimte maken automatisch tot ruimte delen? – Marjolijn Claeys, Hannes Couvreur en Hans Leinfelder***

Net als voor enkele andere 19<sup>e</sup> eeuwse stadsbuurten, lanceerde de Stad Gent in 2006 voor Ledeberg de stadsvernieuwingskuur ‘Ledeberg leeft’. Dit stadsvernieuwingsproject kent zes doelstellingen die betrekking hebben op mobiliteit, woonkwaliteit, groenvoorzieningen, de concentratie van sociale voorzieningen in de zogenaamde welzijnsknoop, ....

Relevant voor het thema van de PlanDag 2017 is de zesde doelstelling: meer ruimte voor ontmoeten door het creëren van extra ruimte voor socio-culturele verenigingen in het vernieuwde dienstencentrum en door het inrichten van het openbaar domein met bredere voetpaden en kleine pleintjes om spontane ontmoetingen te bevorderen. ‘Ledeberg Leeft’ vertaalde zich ondertussen in zestien concrete deelprojecten, telkens met een prominente ruimtelijke inslag: nieuwbouw, renovaties, groeninrichting, nieuwe publieke ruimten, heraanleg van straten, ... Het stadsvernieuwingsproject kreeg met andere woorden vooral invulling vanop de stedenbouwkundige ‘tekentafels’.

Met deze paper willen we, als bewoners van Ledeberg én als ruimtelijke planners, reflecteren over het welslagen van het stadsvernieuwingsproject. De paper heeft een vrij intuïtieve en emotionele insteek die in dialoog gaat met enkele wetenschappelijke bronnen ter zake. [paper zie p.127]

### ***Delen als hefboom voor de ruimtelijke transitie van de 20ste-eeuwse wijken? - Debbie De Spiegeleire en Simon Verledens***

Ruimte delen, huizen delen, auto’s en andere zaken delen: daarbij denken we vooral aan de binnenstad of dens bebouwde 19de-eeuwse wijken. Wijken waar bovendien een stedelijkheid aanwezig is die het delen van zaken ondersteunt of zelfs noodzakelijk maakt. Er is een rendabel openbaar vervoerssysteem mogelijk, functies bestaan er van oudsher naast elkaar, de woningprijzen nopen tot andere woonvormen ... En vooral: de ruimte is er schaars, waardoor ruimte delen soms de enige oplossing is om meer ademruimte te creëren.

Anders is het in de 20ste-eeuwse wijken rond de stad. Ruimte is er veel minder schaars. Die wijken bestaan doorgaans uit grote kavels met ruime privatieve tuinen en een openbaar domein op maat van de auto. Hier wordt niet of zelden gedeeld.

Nochtans is de ruimtelijke uitdaging voor deze wijken groot. Hier kunnen we de toekomstige groei van de stad nog opvangen. Gelegen nabij de stad verdienen deze wijken een injectie met een gezonde dosis stedelijkheid. Niet alleen ruimtelijk, maar ook op het vlak van mentaliteit is een wijziging nodig. De vraag is of ‘delen’ hierbij een hefboom kan zijn. Kan het delen van ruimte een meer stedelijke dynamiek teweeg brengen en zo een basis leggen voor de ruimtelijke transitie in de 20ste-eeuwse wijken? En hoe kunnen we hier als ruimtelijk planner aan bijdragen? [paper zie p.137]

### ***De paradoxale logica van tijdelijk gebruik - Debbie De Spiegeleire, Verledens Simon en Emma Tytgadt***

Programma's voor tijdelijk gebruik zijn belangrijk om sociale en culturele initiatieven met weinig financiële middelen te ondersteunen, vooral in de huidige context van economische crisis en overheidsbesparingen. De Stad Gent experimenteert al meer dan 10 jaar lang met tijdelijk gebruik. Het bekendste voorbeeld is wellicht DOK, een tuishaven voor cultuurevenementen in de zomermaanden aan de voormalige havendokken. Maar ook kleinere initiatieven werden in het kader van standsvernieuwingsprojecten gestimuleerd en opgestart. In het kader Refill, het Europese uitwisselingsproject rond tijdelijke invulling, werd voor de Stad Gent een baseline study opgemaakt. Eén van de aspecten die hierin aan bod komt is de dualiteit tussen de tijdelijkheid van het ruimtegebruik en de wens van een consolidatie van het ruimtegebruik op langere termijn door de tijdelijke gebruikers. Deze dualiteit wordt geïllustreerd aan de hand van twee praktijkvoorbeelden: Gouvernement, een cultureel initiatief gevestigd in een leegstand pand en Ledeberg doet het zelf, een buurtinitiatief op een voormalige bedrijfssite aangekocht door de Stad Gent. De vraag is hoe de voordelen van de initiatieven op lange termijn kunnen blijven bestaan, na afloop of ondanks de tijdelijkheid van het tijdelijk gebruik. [paper zie p.281]

### ***Ondergrondse ruimtelijke planning – Shana Debrock***

De huidige maatschappelijke uitdagingen vragen om een innovatieve aanpak van de ruimte. Het Witboek BRV stelt de toename van het ruimtelijke rendement voorop. De zoektocht naar vernieuwende vormen voor een efficiënte transformatie van de ruimte is gestart. De ondergrond is een reëel alternatief om ruimte te bieden aan maatschappelijke functies zonder hiervoor open ruimte te moeten aansnijden. De stedelijke ondergrond wordt het meest ingezet voor transit, opslag en detailhandel maar met enige creativiteit kan een heel resem aan functies hier het daglicht zien. Ondergronds ruimtegebruik biedt kansen voor maatschappelijke meerwaardecreatie. De ondergrond kent echter evengoed als de bovengrond verschillende ruimteclaims en vereist dus een doordachte ruimtelijke organisatie voor een optimaal ondergronds ruimtelijk functioneren. Ondergronds ruimtegebruik vergt aldus een effectieve planning om enerzijds de ruimtelijke kansen ervan te benutten en anderzijds de bestaande kwaliteiten en het toekomstig functioneren te garanderen. Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen biedt een opportuniteit om de onontgonnen dimensie van ondergrondse ruimtelijke planning te verkennen. [paper zie p.209]

### ***BETONSTOP? Laat me lachen ! – Arnold Desmet***

Ooit schreef ik in een verslagboek van de 'Planologische Discussiedagen' een bijdrage met als titel 'De Planotripter'. De planotripter stond voor de plan- of de planningsvergruizer. Vanuit een facetmatige aanpak hebben de politici onze ruimte in Vlaanderen verdeeld in hokjes en bestemmingen waar iedere sector zijn speelveld kreeg. Maar die sectoren ontwikkelden een eigen dynamiek en aanvaardden de hegemonie of het overkoepelende karakter van de ruimtelijke ordening niet meer. Elke belangrijke sector bouwde een eigen ruimtelijke planning uit. De ruimtelijke ordening verloor grotendeels zijn eigenheid en werd als kleine broertje geïntegreerd in een leefmilieu- of omgevingsbenadering.

De eerder spontane ordening van ons land werd sinds 1962 overdonderd met een wetgeving op de ruimtelijke ordening en het leefmilieu, met plannen van aanleg, met planniveau's, met structuur-, beleids- en uitvoeringsplannen, met visies, screenings en rapporten. Kortom de ruimte is opgedeeld in een onzichtbaar overingewikkeld weefsel. De overheid maakte het zichzelf en de burger quasi

onmogelijk om nog belangrijke projecten en infrastructuurwerken te realiseren. De burger snapt het helemaal niet meer.

Met de betonstop wil onze politieke elite een gedwongen volksverhuizing organiseren. Onze ruimte zal herverdeeld en gedeeld moeten worden! Het communisme achterna. Gelukkig overschatten onze politici hun timespan. In 2040 zal er op een of andere PlanDag een grap verteld worden die begint met: “In 2017 werd er in Vlaanderen een betonstop afgekondigd, maar...”. Om de beschikbare ruimte leefbaar te houden is er maar één echte oplossing namelijk maatregelen te nemen om onze bevolking te beperken. [paper zie p.143]

### ***Over vaardiger worden in participeren - Oswald Devisch, Liesbeth Huybrechts, Peter Vervoort en Ann Pisman***

In hun boek *Participatie in Vlaamse Steden* (2009) analyseren Filip De Rynck en Karolien Dezeure, samen met een werkgroep van deskundigen en bestuurders, participatieve praktijken uit de 13 Vlaamse centrumsteden. Eén van hun conclusies (aanbeveling 26) is dat participatieprocessen altijd maatwerk zijn. Handleidingen met aanstiplijsten en hapklare recepten hebben volgens hen dan ook geen zin. Ze houden het daarom bij aanbevelingen.

Voor Liisa Horelli (2002) zijn participatieve praktijken collectieve leerprocessen waarin deskundigen, bestuurders en burgers met elkaar in dialoog treden en kennis uitwisselen. Over een ruimtelijk vraagstuk, maar ook over het (participatieve) proces zelf. Dat zou willen zeggen dat de deelnemers met elke uitwisseling vaardiger worden in het toepassen van de aanbevelingen van De Rynck en Dezeure. Of, ‘*via participatie wordt men vaardiger in participatie*’ (De Bie e.a., 2012).

De hypothese die we in deze paper willen verdedigen is dat we dit ‘vaardiger worden’ kunnen versnellen en sturen. Dit vraagt, volgens ons, om collectief oefenen, ondersteund door oefen- of leerprotocollen, met duidelijke leerdoelen, acties en evaluaties (Kolb, 1984).

Het opzet van deze paper is het verkennen van wat dergelijke leerprotocollen zouden kunnen zijn, met als inzet de bruikbaarheid van deze protocollen voor publieke actoren, zoals het departement Ruimte Vlaanderen. We analyseren hiervoor participatieve processen van het departement Ruimte Vlaanderen en gaan aan de slag met de resultaten van interactieve leersessies waarop ambtenaren van dit departement samen reflecteren over aanbevelingen zoals deze van De Rynck en Dezeure.

[paper zie p.153]

### ***Het Stedelijk Circulair Paspoort – David Dooghe en Lieve Custers***

Hoe ziet de stad er uit als de deeleconomie niet langer in een nichemarkt zit, maar onderdeel vormt van een mainstream Stedelijke (Circulaire) Economie (SCE)? Als input voor het project SCE interviewden het ontwerpteam verschillende Antwerpse en Rotterdamse ondernemers die met nieuwe business modellen winst weten te halen bij de consument, prosument of gebruiker. Uit deze input zijn drie ruimtelijke toekomstmodellen gedestilleerd: Business Almost as Usual, Duurzaamheid als Zakgeld en Duurzaamheid als Lifestyle.

Verder werd er een instrument voor de SCE ontwikkeld, het Stedelijk Circulair Paspoort. Het Paspoort inventariseert in hoeverre een of meerdere van de drie SCE scenario’s al tot ontwikkeling komen in een wijk, stad of regio en koppelt dit aan de mogelijke ruimtelijke effecten. Het paspoort geeft zo de publieke en private partijen in de SCE een beter inzicht in de ontwikkelingsmogelijkheden en hieruit kan worden bepaald welk scenario het meest succesvol is om als mainstream scenario in gang te zetten.

De opbouw van een Paspoort en concept paspoorten voor Rotterdam en Antwerpen worden in de paper beschreven, met een focus op de deeleconomie. De paper concludeert: de spanning tussen stedelijk beleid en projecten enerzijds en de private ontwikkelingen binnen de SCE anderzijds wordt steeds groter. Indien dit niet wordt bijgestuurd, zal deze spanning naar verwachting steeds meer conflicterende ruimtelijke effecten in wijken, steden of regio's opleveren. [paper zie p.219]

### ***City Deals: een innovatief instrument om innovatie te stimuleren – David Evers en Roy Speek***

Een City Deal is een nieuw beleidsinstrument in Nederland. Een City Deal bestaat uit concrete samenwerkingsafspraken tussen steden, Rijk (een of meerdere departementen), bedrijven en andere organisaties in de samenleving om een maatschappelijke transitie teweeg te brengen. Voor de ruimtelijke ordening zijn enkele relevante City Deals gesloten, bijvoorbeeld Binnenstedelijke Bouwen en Stedelijke Bereikbaarheid. In een City Deal delen de deelnemende partners hun kennis, middelen en instrumenten met elkaar. Het is de bedoeling dat binnen het kader van een deal ruimte wordt gecreëerd voor experimenteren en innovatie.

Hoe werkt dit instrument in de praktijk? Het PBL voert momenteel een zogenaamde ex-durante evaluatie uit naar elf van de rond 20 afgesloten City Deals om de eerste ervaringen op te meten. Dit paper geeft een tussentijds verslag van dit (nog lopend) onderzoek. Gezien er weinig documentatie voorhanden is zijn 44 semigestructureerde interviews met betrokken partijen uitgevoerd. Deze worden in het softwarepakket Atlas.ti gecodeerd en, op inductieve wijze, zijn de belangrijkste inzichten met elkaar in verband gebracht. Op basis van deze tussentijdse analyse (30 van de 44 interviews) wordt nagegaan hoe positief men is binnen de verschillende City Deals, in hoeverre deze bijdragen aan innovatie en de meerwaarde van het instrument in het algemeen. Tot slot worden voorlopige lessen van de respondenten gebundeld en gepresenteerd. [paper zie p.177]

### ***Gedeelde openbare ruimte / Naar een preciezere kijk op delen in de stad – Ton van Gestel***

Den Haag groeit snel en krijgt een grotere dichtheid en diversiteit. Er wordt gesproken over maatschappelijke scheidslijnen of zelfs een dreigende kloof. Hoe kunnen alle Hagenaars op een prettige manier hun leefomgeving met elkaar delen? Steeds meer burgers ontplooien initiatieven in de publieke ruimte. Dit paper over zelforganisatie in de publieke ruimte gaat na welke soorten initiatieven er zijn, onder welke omstandigheden ze ontstaan en welke effecten ze hebben op thuisgevoel, leefbaarheid en sociale samenhang. Het paper vertrekt vanuit een aantal observaties en conclusies in recente publicaties van Uitermark (2014), de RLI (2014), Van Noije (2015) en Duyvendak en Wekker (2015) en bespreekt deze in de context van de stad Den Haag. [paper zie p.285]

### ***Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats – Rob Ghyselen, Geert Mertens en Dirk Lauwers***

Technologieprofeten uit Silicon Valley voorspellen het einde van onze heilige koe, de individuele personenwagen. Die wordt vervangen door een elektrische versie, die zich autonoom een weg baant over de Vlaamse velden en bovendien gedeeld is. Over twintig jaar bestellen we met andere woorden met onze (opvolger van de) smartphone een rit in een autonoom bewegend voertuig dat ons van A naar B brengt. Of het allemaal zo'n vaart zal lopen, weten we niet. Misschien zal de gemiddelde autogebruiker niet zo gemakkelijk de overstap aandurven naar een gedeeld systeem. Wat we wel kunnen, is inschatten welke impact dit heeft op onze ruimte. Zoals de kaarten nu liggen, zal een verregaande gedeelde automobilititeit leiden tot een teveel aan parkeerplaatsen. Vandaag staat immers iedere auto 92% van de tijd stil op een parkeerplaats en zijn er bovendien veel meer parkeerplaatsen dan wagens. Als de gedeelde automobilititeit het aantal wagens doet dalen, zullen we overvloedige parkeerplaatsen (tot 4,4% van het huidig ruimtebeslag) kunnen inrichten voor andere maatschappelijke noden: bijkomende woningen, jobs, voorzieningen, groen en blauw. En dit alles zonder bijkomend ruimtebeslag! [**paper** zie p.29]

### ***De ruimtelijke dimensie van energietransitie in Vlaanderen: het structurerend potentieel van collectieve energieprojecten – Griet Juwet***

De transitie naar een duurzaam energiesysteem is een kans om ons ruimtegebruik structureel te herdenken. De Vlaamse nevelstad is immers fundamenteel onefficiënt op het vlak van energievraag voor mobiliteit en verwarming, en jaagt de kosten voor nutsvoorzieningen de hoogte in.

Dit onderzoek stelt een typologische classificatie van diverse energieprojecten in Vlaanderen voor. Die gaan van de integratie van hernieuwbare energiebronnen in het landschap, tot het transformeren van energienetwerken, het hergebruiken van reststromen of het beperken van de energievraag op niveau van technologieën, gebouwen en stadsprojecten. Het typologisch kader helpt de diverse ruimtelijke dimensies van deze projecten inschatten.

Het energiesysteem is ingebed in een verspreid verstedelijkingspatroon en verweven met een woonmodel waarin woningeigendom en vrijstaande eengezinswoningen op suburbane locaties dominant zijn. Energieprojecten botsen op de grenzen van deze ruimtelijke structuur, maar verkennen ook nieuwe vormen van collectiviteit in eigenaarschap en beheer.

De nauwe relatie tussen energie en ruimte daagt ook ontwerpers uit om energiestromen op systeemniveau te herdenken. Maar vandaag worden nog veel kansen gemist om de relatie tussen ruimte en energie fundamenteel te herzien. Deze paper zoomt in op verschillende praktijken die de energietransitie op een collectief niveau tillen. Deze projecten worden onderzocht om te begrijpen of en hoe energieprojecten als katalysator kunnen werken voor nieuwe vormen van collectiviteit, nabijheid als sturend principe kunnen herwaarderen, en de transitie maatschappelijk inclusief kunnen maken. Op lange termijn is de doelstelling om denkplaatjes te ontwikkelen voor de geïntegreerde planning en ontwerp van stads- en energieprojecten. [**paper** zie p.291]

***Food hubs. Gedeelde ruimte, gedeelde verantwoordelijkheden / Over de korte keten en Food Hubs als kans voor landbouw én maatschappij - Eva Kerselaers, Maarten Crivits, Joost Dessen, Marlinde Koopmans, Elke Rogge, Charlotte Prové, Kirsten Vanderplanken***

Stedelingen tonen steeds meer interesse in lokaal voedsel, vanuit een duurzaamheidsgedachte, maar ook vanuit de wens om meer betrokken te zijn bij het voedsel dat men eet. Voor landbouwers die tegemoet willen komen aan deze vraag blijkt het interessanter om multifunctionaliteit en verbreding niet enkel op bedrijfsniveau te bekijken, maar om op gebiedsniveau na te denken hoe dit te realiseren. Het concept Food Hub wint dan ook terrein als een plek waar verschillende actoren de handen in elkaar slaan voor productie, distributie, vermarkten en consumptie van lokale landbouwproducten. In deze bijdrage onderzoeken we de Food Hub als gedeelde ruimte door verschillende groepen gebruikers. Een plek die verschillende functies deelt: aanbieden van lokaal en vers voedsel, maar ook een aantrekkelijke ontmoetingsplek in het stedelijk weefsel, een plek waar je leert hoe voedsel geproduceerd wordt, een plek waar ook groene zorg of recreatie centraal staan. Misschien kan een Food Hub er ook voor zorgen dat open (landbouw)ruimte rond de steden gevrijwaard wordt? Of kan een Food Hub het multifunctioneel gebruik van de landbouwruimte stimuleren? Kan een Food Hub ook meer consumenten engageren of tot een hogere betrokkenheid van consumenten leiden? Een Food Hub kan op verschillende manieren een rol spelen in het streven naar verantwoord ruimtegebruik en het verbeteren van de leefbaarheid van onze steden, dorpen en landelijke gebieden. We zoomen in deze bijdrage in op de mogelijke voordelen van Food Hubs, maar ook op de moeilijkheden die Food Hubs en andere korte-keten-initiatieven momenteel ondervinden. We eindigen met het onderstrepen van het belang van de governance van Food Hubs. Food Hubs zijn immers ook een ‘gedeelde ruimte’ doordat uiteenlopende stakeholders betrokken zijn, elk met hun eigen belangen. Het zoeken van allianties en partnerschappen is niet evident, maar wel cruciaal om succesvolle Food Hubs te realiseren. [paper zie p.229]

***Ruimtelijke planning met meer scherptediepte door kennisdeling / Een ‘generiek kader voor maatwerk’ bij collectieve leertrajecten - Annette Kuhk en Jan Schreurs***

Ruimtelijke professionals hebben beroepshalve te maken met relatief ingewikkelde sociaal-ruimtelijke vraagstukken. Het zijn complexe kwesties waarvoor de deskundigheid van verschillende actoren nodig is. Deze combinatie leidt tot niet-reduceerbare onzekerheden. Recent ontstonden in Vlaanderen voorbeelden van relatief grootschalig opgezette discipline-overschrijdende trajecten, onder meer in projecten en studies zoals Metropolaan Kustlandschap 2100 (MKL 2100), of de Territoriale Ontwikkelingsprojecten Limburg en Noordrand (T.OP). In deze bijdrage reiken we een kader aan voor de kritische analyse, en voor de hands-on begeleiding van soortgelijke collectieve leertrajecten in ruimtelijke planning. Eerst hebben we de cases ‘gelezen’ a.d.h.v. specifieke theoretische concepten, die elementaire bouwstenen zijn voor het analysekader. Het kader ontwikkelde verder met medewerking van praktijkmensen in een transdisciplinair onderzoek door het Steunpunt Ruimte. Ter uitdieping ontwikkelden we twee living labs, namen we interviews af en werkten we nauw samen met projectleiders van hoger vermelde cases in twee methodologische workshops. In deze bijdrage gaan we in op de noodzaak om collectieve leertrajecten te ontwerpen - Wat wint ruimtelijke planning bij interdisciplinaire, collectieve leerprocessen? -, en stellen we de hiervoor nodige capaciteiten ter discussie - Waarom moet worden geïnvesteerd in methodologische competenties? -. Deze reflectie laat toe om een aantal wezenlijke kenmerken van ‘collectieve leertrajecten’ te benoemen. Vervolgens lichten we het analytisch kader toe, afgekort CALT-R, wat staat voor ‘conditions, actors, learning, thresholds, relations’. Hierbij verbinden we het generisch conceptuele

aan specifieke inzichten uit de praktijk. In de conclusie komen we terug op het waarom van collectieve leertrajecten, en formuleren we aanbevelingen over hoe processen van collectief leren kunnen worden ingericht in ruimtelijke planning. Het kader is behulpzaam bij reflectie voor, tijdens en na processen van collectief leren, en bv. voor een reflectie bij de samenwerking waarop het BRV steunt.

[paper zie p.39]

### ***Gemeengoed op de coöperatieve woningmarkt / Institutionalisering van maatschappelijke meerwaarde - Clenn Kustermans en Nele Verdonck***

Het artikel toont aan hoe (grondgebonden) gemeengoed kan worden gecreëerd op een coöperatieve woningmarkt. Het gaat om tussentijdse resultaten van het onderzoeksproject INDIGO dat onder meer een jonge wooncoöperatieve in Antwerpen uiteenrafelt. Collectief Goed is een sociaal-geïnspireerd en vernieuwend project, opgezet door grote arme gezinnen in structurele woningnood, maatschappelijke organisaties en een sociale huisvestingsmaatschappij. INDIGO is een onderzoeksproject dat gedeelde eigendom, gebruik en gebruiksrechten in de context plaatst van eigendomsregimes en het beheer van gemeengoed (*governance of the commons*). Het doel is om private en sociale systemen te verrijken met innovatieve, coöperatieve modellen.

Dit artikel beantwoordt drie onderzoeksvragen die overeenkomen met de hoofdstukindeling.

1. Waarom en hoe maakt coöperatieve huisvesting met sociale doeleinden opgang in het eigenlijk tweeledige huisvestingssysteem van privaat en sociaal?
2. Hoe verantwoorden protagonisten zich in onderhandelingsprocessen en wat bevordert vernieuwing in de realisatie van grondgebonden gemeengoed?
3. Wat is er nodig om het alternatieve model en het gemeengoed voor de doelgroep te versterken?

INDIGO is een onderzoeksproject dat de discussie over gedeelde eigendom, gebruik en gebruiksrechten in de context plaatst van eigendomsregimes en het beheer van gemeengoed (*governance of the commons*). Het doel van het project is om private en publieke systemen te verrijken met innovatieve institutionele modellen. INDIGO is gefinancierd door het Vlaams overheidsagentschap Innoveren en Ondernemen (IWT/SBO) en loopt van 2014 tot 2018. Meer op [www.theindigoproject.be](http://www.theindigoproject.be). [paper zie p.51]

### ***Ruimtelijke transformaties in verstedelijkte gebieden gedurende de afgelopen 50 jaar. De case van het stadsgewest Gent – Isabelle Loris***

Dit artikel onderzoekt de dynamiek van ruimtelijke transformaties in sterk verstedelijkte gebieden en in het bijzonder de stedelijke agglomeratie van Gent (België). Daartoe wordt teruggegaan tot 50 jaar in de tijd (1963-2013). Als hypothese wordt ervan uitgegaan dat in die periode zich drie grote ruimtelijke transformaties voltrekken: de bevolkingstoename leidt tot de jaren 1980 tot suburbanisatie of het uitspreiden van functies rondom de stadskern en wordt gevolgd door een periode van verdichtingsprocessen waarbij resterende open gebieden worden ingevuld binnen de suburbane nevel. Het gaat vooral over nieuwbouw. Deze verdichte nevel -die zich voordoet als een stadsrand- transformeert, tot slot, samen met de stadskern zowel in aard als in gebruik van het bestaand bebouwd weefsel. Het gaat dan vooral over renovatie en hergebruik. De dynamiek van deze processen kan gereconstrueerd worden aan de hand van bouw- en verkavelingsaanvragen. Op basis hiervan kunnen buurten onderscheiden worden met een lage of hoge dynamiek inzake transformaties. Tot slot wordt onderzocht waar transformaties zich in de toekomst zullen voordoen. Sociaal-economische kenmerken van starters op de woonmarkt kunnen een indicatie zijn voor te verwachten transformaties in de toekomst in andere buurten. Het artikel introduceert het concept van Napoleon-percelen om de

statistische en ruimtelijke analyse uit te voeren. Dynamieken en patronen worden in kaart gebracht. [paper zie p.239]

### ***Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners – Johan De Mol en Dirk Lauwers***

In de Vlaamse verordenende ruimtelijke plannen wordt de verduurzaming van mobiliteit zelden in rekening gebracht. Terwijl 'RUP's tot in detail regels (stedenbouwkundige voorschriften) voor het privédoel worden opgenomen, gebeurt dit erg beperkt voor het openbaar domein (uitgezonderd voor pleinen, waterpartijen, groengebieden, ...). Voor het privédoel beperken de mobiliteitsvoorschriften zich vaak tot minimale stallingnormen, dit tegen de internationale trend in om over te schakelen naar parkeermaxima.

Niettegenstaande verkeer/vervoer op een substantiële wijze de leefomgeving bepaalt, is daarvan weinig of geen neerslag in de ruimtelijke planning van het openbaar domein. Ook al wijzen studies uit dat het verkeer een bepalende invloed heeft op leefbaarheid, oversteekbaarheid, veiligheid, gezondheid, ..., van bewoners, is er een ware pleinvrees om dit in ruimtelijke uitvoeringsplannen te vertalen.

In het Decreet betreffende de omgevingsvergunning zal in artikel 5.1.3. mobiliteitshinder worden aangeduid. Hierdoor wordt nog een groter verankeringspunt voor mobiliteitsbepalingen aangeboden. De structuur van de langzaam verkeersroutes en het beperken van de doorwaadbaarheid van het plangebied voor het autoverkeer maar ook het opnemen van ontwerpvoorschriften van de straten en wegen in ruimtelijke uitvoeringsplannen kan ertoe bijdragen om zowel de leefbaarheid, veiligheid als het (gewenste) verplaatsingsgedrag, te beïnvloeden. [paper zie p.173]

### ***De energietransitie collaboratief aangepakt: samenwerken aan gebiedsgerichte ingrepen – Anneloes van Noordt***

Volgens Rifkin (2011) vormen collaboratieve, innovatieve oplossingen deel van het antwoord op de ruimtelijke uitdagingen van de energietransitie. De energietransitie, ofwel de omschakeling naar een duurzaam, koolstofarm energiesysteem, wordt steeds meer gezien als een belangrijk ruimtelijk vraagstuk dat kansen biedt om ons ruimtegebruik structureel te veranderen. Intensivering en verweving zijn hierbij belangrijke concepten die gefaciliteerd kunnen worden door middel van een collaboratieve aanpak tussen verschillende stakeholders zoals bewoners, bedrijven, verenigingen en gemeentes. Door deze aanpak kunnen gebruikers en producenten gemakkelijker gekoppeld worden, vervaagd de grens tussen producent en consument en kan er ingespeeld worden op lokale opportuniteiten. De energietransitie kan gekaderd worden binnen de theorie rond transitie management dat inzet op een multi-actor benadering. Enerzijds gaat het hierbij om een collaboratieve formulering van strategische lange termijn doelen, anderzijds bieden collaboratieve benaderingen, zoals lokale energie initiatieven, een nieuwe manier om ruimtelijke projecten te ontwikkelen. Beide processen dragen bij aan de afbraak en heropbouw van bestaande structuren, instituties, culturen en praktijken. Deze paper onderzoekt de meerwaarde van collaboratieve ingrepen om bij te dragen aan de vormgeving van een nieuw energiesysteem. Het gaat in op de samenwerking op alle en tussen alle niveaus. Een aantal buitenlandse voorbeelden worden geanalyseerd die enerzijds een belangrijke voortrekkersrol spelen wat betreft de energietransitie en anderzijds specifiek inzetten op collaboratieve ingrepen. De voorbeelden geven aan dat een collaboratieve aanpak van de energietransitie een meerwaarde kan betekenen. In Vlaanderen lijkt deze aanpak echter nog grotendeels te ontbreken. De paper eindigt met een pleidooi voor pilootprojecten energie. [paper zie p.249]



### ***En nu klaar voor gedeeld beleid? De recente toenaderingsinitiatieven tussen Ruimte Vlaanderen en LNE onder de loep – Ann Pisman***

Op 1 april 2017 is het departement Omgeving van de Vlaamse Overheid officieel van start gegaan. Hiermee wordt een belofte van de bevoegde Minister voor Omgeving, Joke Schauvliege, waargemaakt. De vroegere departementen Ruimte Vlaanderen en Leefmilieu, Natuur en Energie werden geïntegreerd. Deze administratief bestuurlijke stap creëert heel wat kansen voor gedeeld beleid, gedeeld instrumentarium en gedeelde financiering.

Ter voorbereiding van deze fusie werden de afgelopen jaren twee studies uitbesteed (SUMResearch, 2016) (Knotter, Van Herck, & Vanoeteren van IDEAConsult, 2015) die nieuwe inzichten opleverden. In deze paper zullen de nieuwe structuur van het departement en de belangrijkste resultaten van deze studies worden toegelicht en zal deze evolutie worden gekaderd binnen een meer internationaal perspectief.

Tegelijkertijd zijn de huidige instrumenten grondig aan het wijzigen. De administratief-bestuurlijke integratie gaat samen met een bijsturing van het instrumentarium. Concrete voorbeelden hiervan zijn de vervanging van structuurplannen door beleidsplannen, het invoeren van de omgevingsvergunning en het integratiespoor MER-RUP. Ook deze instrumentele integratie verdient een inhoudelijke toelichting.

De grote uitdaging voor de toekomst ligt echter in het ontwikkelen van een gezamenlijk omgevingsbeleid... [**paper** zie p.63]

### ***Toekomstwaarde als basis voor meervoudige investeringen – Hanneke Puts en Jurgen van der Heijden***

Denken in toekomstwaarden laat zien dat de ene investering kansen creëert voor een volgende. De opeenvolging van investeringen en stapeling van toekomstwaarden biedt uitzicht op meervoudige financiering, en kan de leefomgevingskwaliteit van een gebied een impuls geven. Dit paper laat zien hoe in een polder in Gouda drie afzonderlijke opgaven integraal kunnen worden opgelost. Een voetbalveld moet worden gerenoveerd. Het riool moet worden afgekoppeld, en om het gebied klimaatbestendig te houden is voldoende waterberging en waterafvoer nodig. Nu niet samenwerken aan een opeenvolging van investeringen is een gemiste kans. Het begin van een ‘trap met toekomstwaarden’ is daar, investering in de bespeelbaarheid van het veld, waterberging, waterafvoer en afkoppeling van het riool. De trap kan nog hoger, omdat de eerste investeringen ook toekomstwaarde creëren voor toekomstige investeringen in klimaatadaptatie, waterzuivering, onderhoud en een verbeterde leefomgevingskwaliteit. Niet de techniek, maar integrale financiering is de grootste uitdaging. In dit paper werken we het concept van de opeenvolging van investeringen en stapeling van toekomstwaarden uit, als basis voor meervoudige financiering en als instrument om de gedeelde rekening op te stellen. Wij denken dat het laten zien van toekomstwaarden initiatiefnemers, financiers en investeerders over de streep kan halen om ja te zeggen tegen meervoudige projecten en financieringsconstructies. [**paper** zie p.187]

### ***Leergedrag van Ambtenaren in Netwerken – Vidar Stevens en Lars Dorren***

In Vlaanderen, maar ook op andere plaatsen in de wereld, maken hiërarchische benaderingen van beleidsvorming plaats voor netwerkbenaderingen. Hierbij overheerst het idee dat vertegenwoordigers van verschillende organisaties en beleidssectoren van elkaar leren als ze worden samengebracht. Dat maakt het makkelijker om gerichtere oplossingen voor complexe problemen als kustbescherming, klimaatverandering of duurzame mobiliteit te ontwikkelen. Ambtenaren in samenwerkingsverbanden leren echter niet zomaar van elkaar. Deze paper laat zien dat leergedrag van ambtenaren afhangt van wederkerigheid, transitiviteit, populariteit van een vertegenwoordiger, gelijkgestemdheid, het belang van deelname van een ambtenaar's organisatie in het netwerk, en de ervaring van een ambtenaar in het netwerk. Autonomie, onderling vertrouwen, het type organisatie, de rol en takenpakket van de voorzitter en projectleider, en de mate van openheid van een ambtenaar blijken daarentegen geen verklarende factoren te zijn. [paper zie p.73]

### ***Gedeelde belangen – (on)gedeelde processen? Complexe realiteit doet de huidige planningsstrategieën daveren op zijn grondvesten – Suzanne Van Brussel***

Huidige planningsstrategieën werken zichzelf tegen op weg naar een duurzamere mobiliteit. Ze weigeren de complexe realiteit onder ogen te komen en het afstemmen tussen de verschillende beleidsdomeinen blijkt moeilijk. Doordat niet iedereen deelt in de planningsprocessen, worden deze – zeker in het geval van grote infrastructuurprojecten waarbij een groeiende burgeremancipatie zichtbaar wordt – steeds vaker tot procedureslagen en calvarietochten, Academische voorstellen die zo'n complexiteitskader toelaten en werkbaar maken steunen op co-evolutionaire principes en stellen het proces in plaats van het input-output verhaal centraal. De 'dynamische management' benadering is daar een voorbeeld van. In een casestudie over het controversiële, reeds langlopende infrastructuurproject 'Oosterweelverbinding' kregen de belangrijkste stakeholders tijdens een rondetafelgesprek zo'n meer co-evolutionair perspectief voorgesteld. Er werd hen gevraagd waar in het proces zij de sleutelmomenten voor co-evolutie zouden situeren, hoe zij zo'n 'dynamisch management' zien in de praktijk, en wat er vandaag al gebeurt. (Hoe) probeert men deze nieuwe aanpak een kans te geven en wat verandert er aan de rollen? Dat is de centrale vraag waarop deze paper een antwoord zoekt. De huidige ideeën over, en de ambities en verwezenlijkingen van de bemiddelaar of intendant worden in dit perspectief ook belicht. [paper zie p.163]

## ***Gamechanger China verhoogt regionale economische competitie tussen Gent en Gotenburg / De voortdurende veranderingen sinds de overname van Volvo Cars bewijst hoe belangrijk de gedeelde ruimte tussen haven en stad is - Karel Van den Berghe***

Volvo Gent is een van de belangrijkste economische actoren in de regio Gent. Sinds Volvo in 2010 overgenomen is door het Chinese Geely, staat de toekomst van de fabriek in Gent echter onder druk. Om dit te begrijpen, wordt in deze paper aan de hand van enerzijds de historische uiteenzetting van de komst van Volvo naar Gent in het jaar 1967 en anderzijds de economische lange termijnvisie van China, geanalyseerd wat de sterktes en de zwaktes zijn van de automotive sector in Gent. Aan de hand van een actor-netwerk analyse, zal getoond worden dat de verankering van de sector in de regio Gent zwak is. Maar net zijn enige sterkte, de doorgedreven assemblage specialisatie, blijkt op het eerste zicht ervoor te zorgen dat net de andere Volvo automotive sector in Gotenburg, die economisch meer gediversifieerd is en waar tot op heden het bestuur van Volvo Cars zit, met sluiten bedreigd is. Op dit moment zijn de Zweden echter de Gentse automotive sector aan het verzwakken om zo toch zijn kansen op sluiting te verminderen in het nadeel van Gent. Voor de havenstadregio Gent komt het erop aan om dit ten eerste te beseffen en ten tweede na te gaan welke beleidsmaatregelen kunnen genomen worden. Veel potentie ligt in het verbinden van zijn urbane innovatie gedreven economie en zijn maritieme grootschalige maak- en logistieke economie, dit aan de hand van gedeelde ruimte tussen haven en stad, wat kan zorgen voor een meer duurzame regionale economische ontwikkeling op lange termijn. [paper zie p.259]

## ***Het delen van ruimte in het stedelijk metabolisme - Karolien Van Dyck en Bas Driessen***

Het inzicht dat de draagkracht van de aarde beperkt is, dwingt ons om doordacht om te gaan met deze begrensde capaciteit. In de ontwikkeling van steden leidt dit inzicht tot nieuwe opgaven voor ruimtelijk ontwerp. Naast de klassieke vragen over waar mensen, bedrijven, recreatie ... een plaats zullen krijgen moet er een antwoord komen op hoe we omgaan met de beperkte voorraden grondstoffen, materialen en energie.

We hebben nood aan slimme stedenbouw, die tenminste bijdraagt aan veilig en lekker voedsel, duurzame en betaalbare energievoorzieningen, goedkoop en betrouwbaar vervoer ... Dit vereist een verschuiving van een exclusief ruimtelijke benadering van de ontwikkeling van plekken naar een aanpak die meer kijkt naar de werking ervan (metabolisme).

Door mee te denken en te ontwerpen met inzicht over de vitale stromen: afval, biota, energie, goederen, ... in de stad is het mogelijk om te komen tot slimme en efficiënte ontwerpstrategieën waarbinnen (rest) ruimte maximaal gedeeld wordt. Denk maar aan de industrie die haar restwarmte deelt met gezinnen.

Stromen ontwikkelen zich dus tot een nieuwe dimensie in het werkveld van ontwerpers. Het doel van deze neerslag is dan ook u mee te nemen in dit metabolismedenken en te laten proeven van de opportuniteiten die hiermee benut kunnen worden. Daarnaast besteden we aandacht aan het proces waarlangs dergelijk onderzoek tot stand komt aan de hand van het praktijkvoorbeeld 'Metabolisme van Antwerpen, stad van stromen'. [paper zie p.269]

### ***De gedeelde baksteen in de maag? Meerwaarde realiseren door gemeenschappelijk wonen en collectief bouwen - Peter Vervoort en Isabelle Loris***

De Vlaamse bevolking groeit, vergrijsd en wordt meer en meer divers. Het aantal gezinnen stijgt, de grootte ervan daalt, nieuwe gezinsvormen - zoals eenoudergezinnen of nieuw samengestelde gezinnen komen vaker voor. Het bestaande woonpatrimonium, met veelal klassieke ééngezinswoningen, is hier niet op aangepast. Er is nood aan meer betaalbare kleine woningen, maar ook de vraag naar flexibele woontypes en innovatieve woonvormen stijgt.

Ondernemende burgers nemen initiatief om die veranderende woonwensen in te vullen. Via collectief bouwen en gemeenschappelijk wonen gaan ze op zoek naar winst op ruimtelijk, financieel maar ook op sociaal vlak. Ook het Vlaams ruimtelijk beleid ziet potenties in het stimuleren van gemeenschappelijk wonen zoals bijvoorbeeld cohousing, om het ruimtelijk rendement op een kwaliteitsvolle manier te verhogen, de buurten leefbaar te houden en de sociale cohesie te verhogen. Ondanks de stijgende interesse voor cohousing, werden er de voorbije jaren maar weinig projecten gerealiseerd. Het is als initiatiefgroep echt niet evident om een project van de grond te krijgen. Maar ook voor overheden is het niet zo makkelijk om gemeenschappelijk wonen en innoverende projectontwikkeling door burgercollectieven actief te ondersteunen.

De paper bespreekt knelpunten voor het realiseren van gemeenschappelijk wonen via collectief bouwen, vanuit het standpunt van een initiatiefgroep voor cohousing. Hieruit worden algemene aanbevelingen gedaan om deze nieuwe woon- en bouwcultuur in Vlaanderen beter te ondersteunen. Bovendien worden er ook specifieke sleutels aangereikt voor ruimtelijk beleid om dergelijke innovatieve initiatieven ook te laten renderen voor een ruimere omgeving. [paper zie p.83]

### ***Reviews, Restaurants en Ruimte – Duco de Vos en Evert Meijers***

Het hebben van keuze uit verschillende soorten restaurants wordt gezien als een typisch stedelijk consumptievoordeel. Immers, daar vind je een grote variëteit aan restaurants met keukens uit alle windstreken. Echter, het online delen van ervaringen in restaurants, op recensiewebsites zoals Iens.nl zorgt er via een aantal mechanismen voor dat toegang tot een variëteit aan restaurantkeukens steeds minder voorbehouden is aan alleen stedelingen. Online informatie in de vorm van reviews neemt onzekerheid weg over bestemmingen, waardoor consumenten bereid zijn verder te reizen. Dit vergroot het marktgebied van restaurants. Bovendien maakt online informatie ‘comparison-shopping’ mogelijk zonder dat restaurants ruimtelijk geconcentreerd zijn. Het delen van restaurantervaringen leidt zodoende zowel aan de aanbodzijde (vestigingsgedrag restaurants) als aan de vraagzijde (restaurantkeuze van mensen) tot meer ruimtelijke vrijheden. Wij stellen dat er hierdoor sprake is van een ontstedelijking van de consumptievoordelen voorheen voorbehouden aan de stad.

Onze stelling wordt onderbouwd door een analyse met gegevens uit verschillende bronnen. We tonen hiermee aan dat sinds het jaar 2000: (1) het gebruik van recensiewebsites voor restaurants fors is gestegen; (2) de reisbereidheid voor vrijetijdsvoorzieningen is toegenomen; en (3) de relatie tussen de aanbodverscheidenheid van restaurants en de grootte van een gemeente minder sterk is geworden. Uiteindelijk tonen we aan dat (4) een hoger aandeel op Iens.nl geregistreerde restaurants leidt tot meer variatie in restaurantkeukens. ICT maakt dat agglomeratievoordelen steeds minder bepaald worden door de omvang van een stad, wat pleidooien in de planologie en economie om metropolen/grootsteden te ontwikkelen in een verfrissend perspectief plaatst. [paper zie p.95]

# THEMA: GEDEELDE OPGAVEN

## *Inspirator*

Bas Waterhout, Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur

## *Schets thema*

Deel met ons uw kennis en/of praktijkervaringen over de ruimtelijk-inhoudelijke betekenis en consequenties van trends rond delen. U kunt bijvoorbeeld ingaan op één van onderstaande vragen:

- Deeleconomie, gedeelde mobiliteit, gedeeld wonen, gedeelde energie, gedeelde stromen, ... welke trends ziet u? En hoe slaan ze ruimtelijk neer?
- Welke kansen ziet u? Zijn er nieuwe mogelijkheden voor zuinig ruimtegebruik en het verbeteren van de leefbaarheid van onze steden, dorpen en landelijke gebieden?
- Ziet u ook nadelige gevolgen? Is een buurt vol Airbnb-toeristen nog leefbaar? Zorgen deelauto's niet voor meer verkeer in de stad? Zorgt co-housing in verlaten huizen voor nieuwe druk op de open ruimte?
- Hoe evalueert u de aloude ruimtelijke concepten en principes en hoe geeft u hieraan een vernieuwde invulling?
- Hoe kan nieuwe kennis(deling) zoals big data, open data, smart cities, ... een rol spelen in projecten en realisaties?

U vindt de papers in dit thema hierna in alfabetische volgorde gerangschikt.

Papers: *Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats / Verkenning van de impact van een gedeeld, zelfrijdend en elektrisch wagenpark op de parkeerruimte in Vlaanderen* – Rob Ghyselen, Geert Mertens en Dirk Lauwers

*Ruimtelijke planning met meer scherptediepte door kennisdeling / Een 'generiek kader voor maatwerk' bij collectieve leertrajecten* – Annette Kuhk en Jan Schreurs

*Gemeengoed op de coöperatieve woningmarkt / Institutionalisering van maatschappelijke meerwaarde* – Clenn Kustermans en Nele Verdonck

*En nu klaar voor gedeeld beleid? / De recente toenaderingsinitiatieven tussen Ruimte Vlaanderen en LNE onder de loep* – Ann Pisman

*Leergedrag van Ambtenaren in Netwerken / Onder welke omstandigheden leren ambtenaren van elkaar in samenwerkingen?* – Vidar Stevens en Lars Dorren

*De gedeelde baksteen in de maag? / Meerwaarde realiseren door gemeenschappelijk wonen en collectief bouwen* – Peter Vervoort en Isabelle Loris

*Reviews, Restaurants en Ruimte / Hoe het delen van ervaringen de ruimtelijke spreiding van het restaurantaanbod beïnvloedt* – Duco de Vos en Evert Meijers



## **Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats**

*Verkenning van de impact van een gedeeld, zelfrijdend en elektrisch wagenpark op de parkeerruimte in Vlaanderen*

*Rob Ghyselen, Geert Mertens en Dirk Lauwers*

### **Stellingen**

Mits een gepast ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid kunnen we massaal overstappen op een deelsysteem met zelfsturende, elektrische voertuigen.

Dit geeft enorme kansen naar parkeerruimte die vrijkomt.

In 2050 hebben we 95% van de nu bestaande parkeerplaatsen, oftewel 8.000 à 19.000 ha, omgevormd tot nieuwe gemengde projecten en groene publieke ruimte.

### **Uit eigen naam**

Rob.Ghyselen@vlaanderen.be

Geert.Mertens@vlaanderen.be

### **AMRP Gent**

Dirk.Lauwers@ugent.be

# Gedeelde mobiliteit en stervensbegeleiding voor de parkeerplaats

## *Verkenning van de impact van een gedeeld, zelfrijdend en elektrisch wagenpark op de parkeerruimte in Vlaanderen*

### **1. Profetieën over het mobiliteitsgebeuren**

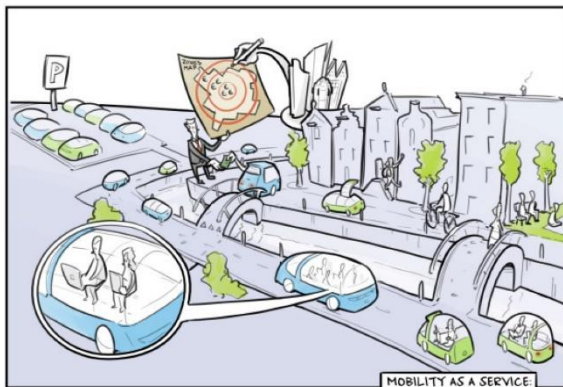
In de negentiende eeuw reed een eerste wagen op elektromotor. De ontploffingsmotor op brandstof verdrong hem echter snel van de markt. Daarna duurde het erg lang vooraleer een elektrische auto commercieel interessant geacht werd. Zijn we op een keerpunt? Volgens voorspellingen zou de elektrische wagen over vijf jaar goedkoper zijn dan de brandstofwagen.

We lezen het in de krant. In Silicon Valley, Tempe Arizona en rond Disneyworld Orlando tuffen experimentele chauffeurloze wagens over de wegen. Google, Tesla, Uber en vele innovatoren geloven rotsvast dat de zelfrijdende wagen op het punt staat de wereld te veroveren. Wereldwijd investeren ze dan ook immense bedragen in lobbying om wetgeving en verkeersreguleringen aan te passen om zelfrijdende voertuigen toe te laten.

Tegelijk groeit de markt van het autodelen, zoals Cambio. Spelers zoals Uber of Lyft dromen luidop over ritdelen met zelfrijdende wagens. Deze believers zien onze heilige koe evolueren naar een dienst die geleverd wordt door hun bedrijf. Ook de grote consultancy bedrijven zijn er als de kippen bij om rapporten te publiceren (en te verkopen) over mogelijke toekomstscenario's van de nakende mobiliteitsrevolutie (bv. Boston Consulting Group<sup>1</sup> en Frost & Sullivan<sup>2</sup>).

Samenvattend volgt de mobiliteitsrevolutie een stapsgewijze logica. Eerst vervangen we fossiel door elektrisch. Vervolgens geven we het stuur in handen van een computer. Tenslotte verwordt de auto tot een mobiliteitsdienst.

Met deze drieledige omwenteling komen ook ruimtelijke kansen in het vizier. Een elektrisch, zelfsturend en gedeeld wagenpark kan in een doorgedreven vorm veel kleiner zijn dan het huidige wagenpark. En daarmee komt het einde in zicht van de parkeerplaats zoals we die nu kennen. Deze paper denkt consequent door op deze hypothese. Wat met parkeerplaatsen als de toekomst ons een wagenpark brengt dat geheel elektrisch, zelfrijdend en gedeeld is?



De hypothese in deze paper volgt in grote lijnen het scenario 'Mobility as a service: any time, any place' van het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM)<sup>3</sup>. De hypothese werd eveneens verkend door de Bond Beter Leefmilieu<sup>4</sup>, Curbed<sup>5</sup> of Lyft<sup>6</sup>. Om de complexiteit van dit vraagstuk enigszins te reduceren, maakt deze paper abstractie van een aantal factoren zoals de haalbaarheid, een shift naar andere vervoerswijzen, de mogelijkheden van drones edm.

**Figuur 1. Scenario 'Mobility as a service' (KIM)**

<sup>1</sup> <https://www.bcgperspectives.com/content/articles/automotive-public-sector-self-driving-vehicles-robo-taxis-urban-mobility-revolution/>

<sup>2</sup> <https://www.frost.com/sublib/display-report.do?id=MB4D-01-00-00-00>

<sup>3</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2015/10/14/chauffeur-aan-het-stuur>

<sup>4</sup> <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/de-mobiliteitsrevolutie-made-silicon-valley-vloek-zegen>

<sup>5</sup> <http://www.curbed.com/2016/2/25/11114222/how-driverless-cars-can-reshape-our-cities>

<sup>6</sup> <https://medium.com/@johnzimmer/the-third-transportation-revolution-27860f05fa91>



## 2. Storm in een glas water?

Het scenario dat als uitgangspunt in deze paper wordt genomen zal een hele cultuurshift vergen: momenteel is gebruik van collectief vervoer bij veel Vlamingen immers een weinig voor de hand liggende keuze. Naarmate het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid het stapsgewijze proces van de introductie van zelfrijdende voertuigen begeleidt met aangepaste kaders stijgt de kans dat het hier beschreven maatschappelijk scenario doorgang zal vinden.<sup>7</sup>

Want in contradictie tot onze hoopvolle hypothese zijn er ook non-believers. Een goed functionerende driedelige omschakeling naar elektrisch, zelfrijdend en gedeeld, veronderstelt dat alle autogebruikers de overstap maken. En dat is geheel niet zeker. Wat is nodig om de gemiddelde autogebruiker over de streep te trekken? Een financieel gunstig regime? Een garantie op voldoende individuele vrijheid? Volgens de non-believers<sup>8</sup> zijn de vooruitzichten allerminst rooskleurig. De te nemen hordes zijn enorm. Een zelfrijdende wagen die in alle 100% van de gevallen onder eender welke slechte omstandigheid geen enkele fout maakt? Een aangepaste regelgeving voor zelfrijdende en gedeelde wagens? Een commercieel succes? Een 100% omgebouwde voertuigenvloot? Wagenbezit wegdenken als menselijke natuur?

De meest cruciale factor in de hypothese is het gedeeld gebruik. Want zelfs indien het gehele wagenpark elektrisch en zelfrijdend zou zijn, winnen we geen vierkante meter. Integendeel zou het individueel autobezit business as usual blijven groeien. En welke ruimte zou dat nodig hebben?

## 3. Een zee van parkeerplaatsen te hergebruiken

Alhoewel onze wetenschappelijke kennis over het landgebruik in Vlaanderen groeit<sup>9</sup>, valt op dat we weinig details hebben over parkeerruimte in Vlaanderen. Het kenniscentrum van de mobiliteit heeft voor het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de hoeveelheid parkeerplaatsen berekend<sup>10</sup>: 653.099 plaatsen buiten de openbare weg en 265.070 op de weg. Dergelijke cijfers bestaan niet voor Vlaanderen.

Ook in andere regio's is het tellen van het aantal parkeerplaatsen niet meteen een hot issue. Uit een aantal (oudere) berekeningen kunnen we meer te weten komen over de verhouding tussen het aantal parkeerplaatsen en aantal geregistreerde voertuigen. Het gaat steeds over parkings voor personenwagens, zowel residentiële als niet-residentiële plaatsen.

Gebied	Geregistreerde personenwagens	Parkeerplaatsen	Verhouding parkeerplaatsen/ personenwagens
Verenigde Staten (2011) <sup>11</sup>	300.000.000	800.000.000	2,67
Illinois, Indiana, Michigan, Wisconsin (2010) <sup>12</sup>	P.M.	43.000.000	2,49 tot 2,95
Zwitserland (2009) <sup>13</sup>	4.400.000	8-10.000.000	1,82 tot 2,72
Nederland (2002) <sup>14</sup>	6.700.000	16.500.000	2,46

**Figuur 2. Verhouding tussen parkeerplaatsen en personenwagens in verschillende gebieden**

<sup>7</sup> <https://biblio.ugent.be/publication/7057069>

<sup>8</sup> <http://www.thedrive.com/opinion/6384/what-if-the-autonomous-car-industry-is-wrong>

<sup>9</sup> <https://www.ruimtelijkeordening.be/Portals/108/docs/Onderzoek/Landgebruiksbestand%202013.pdf>

<sup>10</sup> <http://www.mobiellbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/730/Katern%20nr%205-hoofdstuk%207-9.pdf>

<sup>11</sup> <https://persquaremile.com/2011/01/20/800-million-spaces-and-nowhere-to-park/> en <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/5/3/034001/pdf>

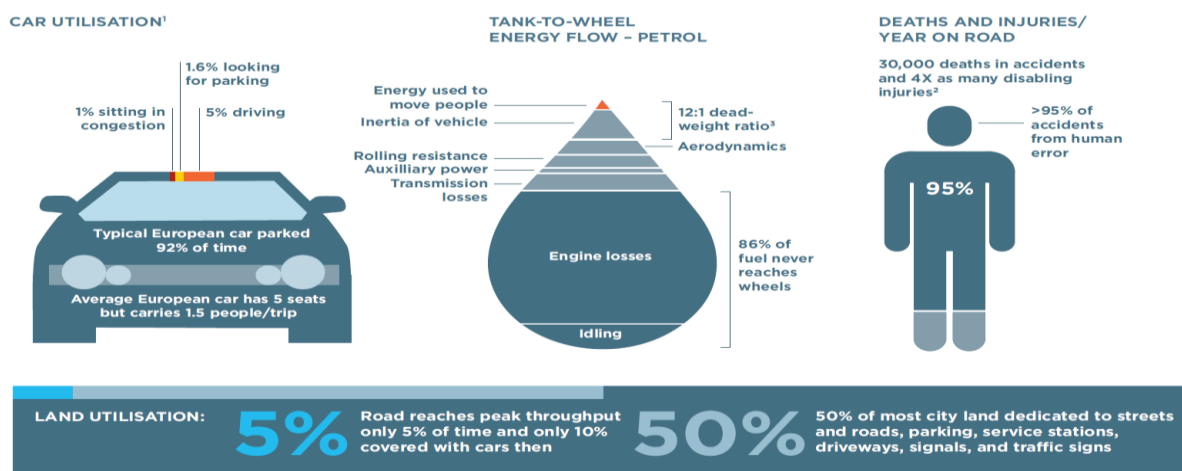
<sup>12</sup> <http://www.citeulike.org/article/6869205>

<sup>13</sup> <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/ParkplatzLand-Schweiz/story/12262446>

<sup>14</sup> [https://www.p1.nl/fileadmin/pdf/P1\\_dossier5\\_1apr08.pdf](https://www.p1.nl/fileadmin/pdf/P1_dossier5_1apr08.pdf) en <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/korte-onderzoeksbeschrijvingen/motorvoertuigenpark>

Uit de gefragmenteerde gegevens die we vonden, kan één constante worden afgeleid. Er zijn steeds meer parkeerplaatsen in een gebied dan geregistreerde personenwagens. Dit wordt uiteraard verklaard doordat vele wagens zowel een parkeerplaats behoeven aan de woning, als aan tal van bestemmingen. Op basis van de bovenstaande verhoudingen rekenen we voor Vlaanderen conservatief met een verhouding van 2 parkeerplaatsen per wagen. In Vlaanderen waren op 1 augustus 2016 3.447.947 personenwagens ingeschreven. We rekenen dus met 6.895.894 parkeerplaatsen, oftewel afgerond 7 miljoen. In de praktijk komen deze parkeerplaatsen voor onder diverse vorm: als garages in woningen, in voortuinen, langsheen straten, in grote parkeergarages/gebouwen, aan winkels, kantoren, bedrijven enz.

Dat er meer parkeerplaatsen zijn dan personenwagens hoeft niet te verbazen. Iedere autorit begint en eindigt op een parkeerplaats en de gemiddelde autobestuurder gebruikt iedere dag 2 tot 5 verschillende parkeerplaatsen. De gemiddelde personenwagen in Europa is 92% van de tijd geparkeerd. In de circulaire economie<sup>15</sup> wordt dit beschouwd als ‘structural waste’.



**Figuur 3. Structural Waste in the mobility system (Ellen MacArthur Foundation)**

Uit de vakliteratuur<sup>16</sup> valt een diversiteit aan typische afmetingen voor parkeerplaatsen te noteren. Uit het Vademecum Parkeerbeleid onthouden we als gemiddelde voor allerlei types (langsparkeren, haaksparkeren, schuinparkeren, huisparkeren, parkeerterreinen enz.) 5,0m x 2,5m, oftewel 12,5m<sup>2</sup>. Als Europees gemiddelde vermeldt het ITDP<sup>17</sup> 15 tot 30 m<sup>2</sup> ruimteconsumptie per parkeerplaats<sup>18</sup>. Vermenigvuldigd met het aantal parkeerplaatsen geeft dit een totale ruimte-inname<sup>19</sup> in Vlaanderen van 8.620 ha tot 20.688 ha. Dit is 0,6 tot 1,5% van de oppervlakte van Vlaanderen<sup>20</sup> of 1,9 tot 4,7% van het totale ruimtebeslag<sup>21</sup> van Vlaanderen.

<sup>15</sup> <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/publications/growth-within-a-circular-economy-vision-for-a-competitive-europe>

<sup>16</sup> <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/vademecum-totaal.pdf>

<sup>17</sup> [https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes\\_Parking\\_U-Turn\\_ITDP.pdf](https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Europes_Parking_U-Turn_ITDP.pdf)

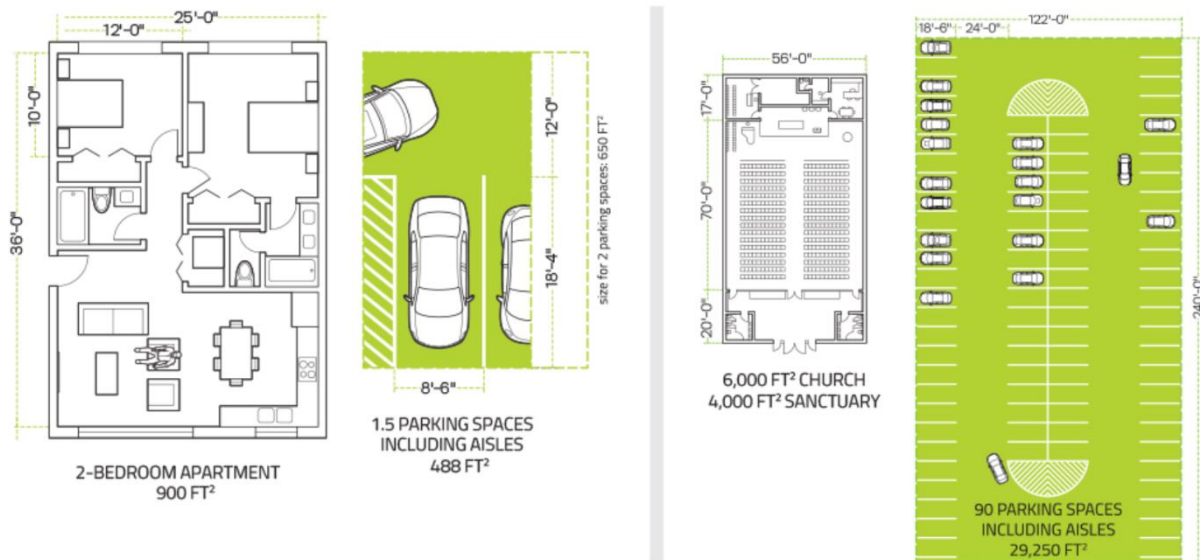
<sup>18</sup> De grotere oppervlakte maat houdt rekening met bruto-maten in parkeergebouwen en op parkeerterreinen, behalve de ruimte nodig voor de wagen zelf en het in- en uitstappen van passagiers is er ook ruimte nodig om met de wagen deze parkeerplaatsen te bereiken.

<sup>19</sup> In de vereenvoudigde berekening is geen rekening gehouden met gestapeld parkeren omdat hiervoor geen adequate gegevens gevonden werden.

<sup>20</sup> De totale oppervlakte van Vlaanderen bedraagt 1.362.900 ha.

<sup>21</sup> De oppervlakte ruimtebeslag in Vlaanderen bedraagt 444.800 ha of 32,6% van de totale oppervlakte van Vlaanderen.

In de Verenigde Staten wordt over parkeerplaatsen meer en meer gesproken als ‘Wasted Space’<sup>22</sup>. Onderstaande figuur illustreert de oppervlakteverhoudingen van een functie en de benodigde ‘wasted space’ (figuur 4). Bij iedere woongelegenheden met 2 slaapkamers wordt een gemiddelde van 1,5 parkeerplaatsen geëist. Een kerk met 400 zitplaatsen vereist in de Verenigde Staten typisch een parkeervlakte die bijna vijfmaal zo groot is als de kerk zelf.



Figuur 4. ‘Wasted space’ (Sightline Institute)

#### 4. Wat als... de profeten gelijk krijgen?

Autodelen mag dan wel in opkomst zijn. Voorlopig is er weinig effect te merken op ons ruimtegebruik. In 2014 schatte men het aantal autodelers wereldwijd op zo’n 5 miljoen met meer dan 100.000 deelauto’s<sup>23</sup>. Op wereldschaal is dit nog klein bier, maar een groeiend aantal providers kan dit aantal snel doen stijgen.

In Gent is een eerste autodeelhub geopend<sup>24</sup>. Naar verluidt spaart iedere deelwagen in Gent 10 tot 12 parkeerplaatsen uit. Andere bronnen vermelden gelijkaardige inschattingen. Carlo Ratti van MIT<sup>25</sup> stelt dat “*Car sharing is already reducing the need for parking spaces: it has been estimated that every shared car removes between 10 and 30 privately owned cars from the street*”. Nash Islam<sup>26</sup>, CEO van Vallie (parking-app), stelt dat “*15 years from now, autonomous vehicles will have erased the need for up to 90 percent of our current lots*”.

Via een case-study voor Lissabon heeft de OESO de effecten van gedeelde autosystemen op de voertuigenvloot, het aantal parkings, wagengebruik enz. laten berekenen door het International Transport Forum<sup>27</sup>. In essentie verkleint het totale wagenpark, maar rijdt iedere auto veel meer uren per dag en zijn parkeerplaatsen nodig voor daluren en onderhoud. De studie maakt een onderscheid tussen ‘TaxiBots’ die zelfrijdend zijn en door meerdere passagiers tegelijkertijd kunnen gedeeld

<sup>22</sup> <http://www.motherjones.com/environment/2016/01/future-parking-self-driving-cars>

<sup>23</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2015/10/14/chauffeur-aan-het-stuur>

<sup>24</sup> <http://autodelen.gent/vibe/vibe-3/>

<sup>25</sup> <http://www.sciencealert.com/self-driving-cars-could-mean-the-end-of-parking-spaces-and-that-s-great-for-cities>

<sup>26</sup> <https://cleantechnica.com/2016/04/11/the-huge-impact-driverless-cars-will-have-on-parking-urban-landscapes/>

<sup>27</sup> <http://www.itf-oecd.org/urban-mobility-system-upgrade-1>

worden en 'AutoVots' die sequentieel zelfrijdend ritten maken voor individuele passagiers. Een scenario met 'taxibots', gecombineerd met 'high-capacity' openbaar vervoer herleidt de voertuigenvloot tot 10,4% en het aantal parkeerplaatsen tot 5,6%. Andere scenario's met 'autovots' of minder openbaar vervoer leiden tot geringere reductie van parkeerplaatsen.

In onze doorgedreven hypothese van gedeelde, zelfrijdende en elektrische wagens, zou het aangehaalde scenario van OESO de ca. 7 miljoen Vlaamse parkeerplaatsen herleiden tot 386.000. Dit zou een oppervlakte vrijmaken van 8.140 tot 19.530 ha oftewel zo'n 1,8 tot 4,4% van het huidig ruimtebeslag.

## 5. *Reconversie van parkeerplaatsen*

Bedenk eens waar we die 8.000 à 19.000 ha vrijkomende parkeerruimte in de toekomst voor zouden gebruiken! Een kans om bestaand ruimtebeslag te hergebruiken! Ongebruikt laten liggen, is nauwelijks een optie vanuit leefbaarheid. En gelukkig is de meeste parkeerruimte 'omkeerbaar'. Op sommige goedgelegen plaatsen in onze steden en dorpen zullen voormalige 'parkeervlaktes' onmiskenbaar geschikt zijn om onze behoefte aan woningen, ondernemingen en voorzieningen op te vangen. Harde functies dus, waarvoor gebouwen en infrastructuur nodig zijn.

Onze steden en dorpen hebben even goed behoefte aan ruimte voor groen en water, in functie van leefbaarheid, het tegengaan van stedelijke hitte, ruimte voor water enz. Ontharding zal dan aan de orde zijn.



South Los Angeles Wetland Park is een mooi onthardingsvoorbeeld. De voormalige parkeervlakte van een busbedrijf is omgezet in overstromingsgebied als onderdeel van het LA Stormwater-programma. In het Wetland Park is in totaal 2,2 ha verharde oppervlakte omgezet naar wetlands.

**Figuur 5: South Los Angeles Wetland Park**<sup>28</sup>

En wat met de vele ondergrondse publieke parkings die vandaag nog nieuw bijgebouwd worden, voornamelijk in de centrumsteden. Hier stelt zich de vraag naar een toekomstig zinvol hergebruik van (schier onomkeerbare) ondergrondse constructies die in de ontwerpfase nauwelijks bekeken zijn vanuit een toekomstig hergebruik.



In Parijs, in het 18<sup>e</sup> arrondissement, illustreert 'La Caverne', één van de vele reconversiemogelijkheden van ondergrondse parkings. Deze site, een in onbruik geraakte parking (niveau -2) van circa 2900 m<sup>2</sup> onder een residentieel bouwblok (300 sociale woningen), wordt omgevormd tot een stadsboerderij waar men jaarlijks 40 ton voedsel wil produceren, gericht op groenten, champignons en microgreens.

**Figuur 6: Render van La Caverne (Parisculteurs)**<sup>29</sup>

<sup>28</sup> <http://www.lastormwater.org/green-la/proposition-o/south-los-angeles-wetlands-park/>

<sup>29</sup> <http://www.parisculteurs.paris/fr/sites/1339-parking-raymond-queneau-18e.html>

De reconversiemogelijkheden voor ondergrondse parkings zijn uiteindelijk legio: multipolyvalente zalen waar lokale noden worden ingevuld, een ondergrondse uitbreiding van de bovengrondse markt, een stedelijke onderhoudsplaats voor de zelfrijdende voertuigen, gebruik als stormbekken bij extreme regenval enzovoort.

In 2016 won het project ‘Het Ideale Straatprofiel’ de prijs Publieke Ruimte<sup>30</sup>. De prijs was een krachtig signaal om radicaal anders na te denken over het inrichten van straten. Volgens de juryvoorzitter zijn veel straten steenwoestijnen die een schat aan onbenutte mogelijkheden verbergen. En dat wordt er niet minder op als we ook de vrijkomende parkeerplaatsen in de straten in beschouwing nemen. ‘Het Ideale Straatprofiel’ legde meteen ook de relatie met andere uitdagingen: warmterecuperatie uit verhardingen als vorm van duurzame energiewinning, waterinfiltratie op straatniveau, meer biodiversiteit in het stedelijk weefsel, meer verkeersveiligheid en meer groen voor een gezondere lucht.

Dezelfde gedachten worden gehanteerd bij het herdenken van straatruimte in San Francisco. Met minder wagens op straat zou er meer ruimte vrijkomen voor voetgangers, fietsers en groen.

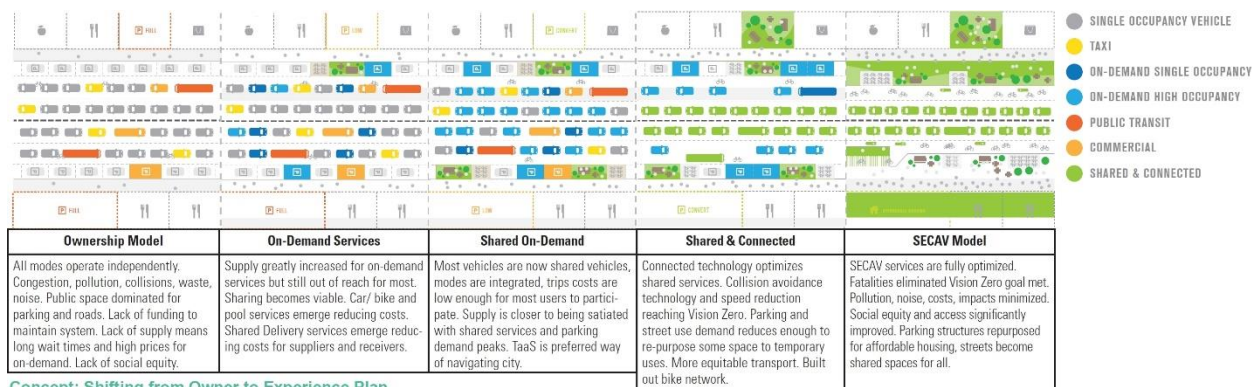


**Figuur 7: a new future for 40th Avenue in San Francisco (Gerry Tierney).**

San Francisco neemt tevens deel aan de Smart City Challenge, waarbij ze gedeelde mobiliteitsdiensten, inclusief gedeelde zelfrijdende voertuigen, verder over de stad wil uitbreiden en integreren (figuur 8). Hierbij wil de stad antwoord bieden op de toenemende mobiliteitsproblemen van de snel groeiende stad. Bovendien verwachten ze dat het doorgedreven invoeren van deze nieuwe technologieën zal leiden tot een reductie van de ruimte die ingenomen wordt door weg- en parkeerinfrastructuur. Deze vrijgekomen ruimte zal vervolgens onder meer aangewend worden voor betaalbaar wonen. Eén van de oorzaken van de huidige mobiliteitsproblemen ligt immers bij de suburbanisering die is ontstaan door het gebrek aan aanbod (ruimte) en de daarmee samenhangende hoge huizenprijzen in San Francisco.

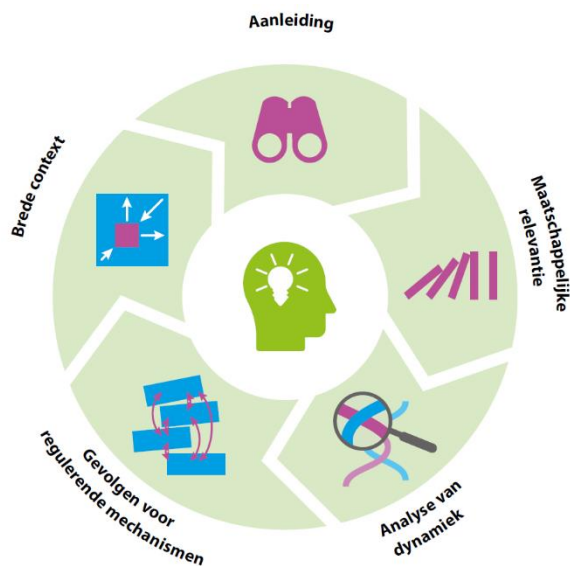
---

<sup>30</sup> <http://publiekeruimte.info/prijs-publieke-ruimte/laureaten-2016/winnaar-2016>



**Figuur 8: Verschillende omschakelingsfasen tot een volledig geautomatiseerd en geïntegreerd mobiliteitsdienstensysteem (City of San Francisco, 2016)<sup>31</sup>**

## 6. Technologie naar waarde schatten



Technologische ontwikkelingen zijn lastig te voorspellen en de gevolgen ervan zijn moeilijk te overzien. De Nederlandse Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur<sup>32</sup> stelt daarom een analytische benadering voor om technologie naar waarde te schatten.

Zonder hier een doorgedreven analyse naar te zetten, willen we uit de eigen toepassing van deze analytische benadering, hier enkele punten aanhalen die de gebruikte hypothese in de paper contextualiseren.

Aanleiding voor de analyse zijn de gevolgen voor het ruimtegebruik van een mobiliteitsrevolutie met gedeelde, zelfrijdende, elektrische wagens.

Kansen en bedreigingen met maatschappelijke relevantie zijn mogelijk veelvuldig. Kansen liggen in verhoogde verkeersveiligheid, meer comfort (het einde aan de zoektocht naar een parking), toenemende vrijetijd, duurzamer energiegebruik, minder uitstoot, tewerkstelling in de mobiliteitssector. Bedreigingen kunnen uitgaan van falende technologie die verkeersveiligheid in het gedrang brengt of het mobiliteitsgebeuren ontwricht. De OESO scenario's<sup>33</sup> duiden op fikse verhoging van het aantal voertuigkilometers.

Een analyse van de dynamiek geeft een inzicht in de patronen van verandering. Een grotere afhankelijkheid van de technologie ontstaat omdat de mobiliteitsverandering grootschalig moet zijn om te lukken. De bouw- en ontwerpwereld zal systemisch wijzigen door een gewijzigde plaats van de auto en parkeerplaats, bijvoorbeeld andere wegeninrichting, andere woonvormen, minder verharding, enz. Het straatbeeld zal daardoor geleidelijk wijzigen. De 'parkingmarkt' zal zich heroriënteren. Hernieuwbare energie zal (via geoptimaliseerde grids) de accupaciteit van het wagenpark benutten

<sup>31</sup> [https://www.sfmta.com/sites/default/files/projects/2016/SF%20Smart%20City%20Challenge\\_Final.pdf](https://www.sfmta.com/sites/default/files/projects/2016/SF%20Smart%20City%20Challenge_Final.pdf)

<sup>32</sup> <http://rli.nl/publicaties/2017/publicatie/technologie-op-waarde-schatten-een-handreiking>

<sup>33</sup> <http://www.itf-oecd.org/urban-mobility-system-upgrade-1>

om vraag en aanbod in evenwicht te brengen. Auto-eigenaars zullen autogebruikers worden. Een sterkere mate van collectivisering kan optreden. Een groter respect voor openbaar domein treedt op wanneer autobezitter niet langer geneigd zijn openbaar domein te privatiseren voor hun wagen<sup>34</sup>. Er zijn gevolgen voor regulerende mechanismen. De culturele waarde die gehecht wordt aan autobezit zal wijzigen. Gedragwijzigingen zullen gestimuleerd worden om de bereidheid te verhogen om mobiliteit te delen. Juridische en regelgevende kwesties zullen aan de orde komen rond aansprakelijkheid, eigenaarschap, privacy, deeleconomie enz. Mindervaliden en ouderen zullen mobieler worden. De deelautomarkt zal in concurrentie gaan met het openbaar vervoer. In de brede context ontwaren we onder meer het economische belang van deelmobiliteit en de opportuniteiten voor de vastgoedmarkt.

## ***7. Slim vooruitkijken naar wat komen kan***

Met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)<sup>35</sup> heeft de Vlaamse Regering de intentie om ruimtelijke uitbreiding zoveel mogelijk te vermijden en voorrang te geven aan het verhogen van het ruimtelijk rendement van het reeds bestaande ruimtebeslag. Dit geldt ook voor ruimte voor parkeren. Met deze paper wijzen we in eerste instantie op toekomstige mogelijkheden om het ruimtelijk rendement van overbodige parkeerruimte op te drijven. Hoe ver de hypothese van deze paper in de toekomst kijkt, is minder van belang, net als de realiteitsfactor. En uiteraard moppert iedereen vandaag nog (terecht) over de parkeerdruk in de wijk of het gebrek aan parkeerplaats voor de winkel. Maar beleid moet durven vooruitkijken en anticiperen op de toekomstmogelijkheden. Voorzichtig omgaan met parkeervraagstukken is dus de boodschap.

In 2007 hanteerden 19% van de Vlaamse steden en gemeenten parkeernormen<sup>36</sup>. Vooral in steden zijn parkeernormen ingeburgerd. Op enkele uitzonderingen na, worden minimumnormen gehanteerd. Steden en gemeenten zouden kunnen nadenken over maximumnormen, normen die minder ruimte vragen, of de Vlaamse overheid zou een bewarende parkeerverordening kunnen maken die ruimte-sparend werkt.

Inpikkend op het ideeëngoed in het witboek BRV, zou parkeerruimte vanaf heden anders ontworpen moeten worden. Gegroepeerde parkeerplaatsen nemen alleszins minder ruimte in dan individuele plaatsen. Vanuit een meervoudig gebruik kunnen meerdere functies parkeerruimte gebruiken: als markt, voor events, voor wateropvang enz. Een gespreid gebruik in de tijd kan de parkeerbenutting verhogen: overdag voor de supermarkt, 's nachts voor bewoners. Parkeerruimte zou steeds omkeerbaar moeten worden aangelegd en nu reeds met zo weinig mogelijk verharding. Parkeergebouwen of ondergrondse parkings moeten als adaptieve constructies worden ontworpen, zodat ze later een andere functie kunnen krijgen. Parkeerplaatsen zijn nu eenmaal dure infrastructuur. Parkeergelden liggen hoog. Dus waarom zouden we als maatschappij hierop niet een beetje willen besparen?

Volgens de hypothese in deze paper staan we voor boeiende tijden. Op basis van onze vingeroefening zal een mobiliteitsomwenteling naar gedeelde, zelfrijdende, elektrische wagens 8.000 à 19.000 ha parkeerruimte doen vrijkomen. Er zal minder blik in onze straten geparkeerd staan. We krijgen kansen om maatschappelijke ontwikkelingen een plaats te geven via rendementsverhogingen. Voormalige parkeerruimte zal bijzonder nuttig worden hergebruikt!

---

<sup>34</sup> <https://deanderekrispeeters.wordpress.com/2016/09/21/wat-het-evangelie-volgens-mattheus-ons-leert-over-parkeerplaatsen/>

<sup>35</sup> <https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/witboek-beleidsplan-ruimte-vlaanderen>

<sup>36</sup> <http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/parkeerbeleid/vademecum-totaal.pdf>





## Ruimtelijke planning met meer scherptediepte door kennisdeling

*Een 'generiek kader voor maatwerk' bij collectieve leertrajecten*

*Annette Kuhk en Jan Schreurs*

### Stellingen

**Collectieve leertrajecten in ruimtelijke planning:** De regiecapaciteit bij ruimtelijke planning reikt verder dan 'leiding geven': bij complexe sociaal-ruimtelijke vraagstukken wordt de planner steeds vaker ook een begeleider van processen van collectief leren. Voor de verdere professionalisering van ruimtelijk beleid in de omgang met complexe sociaal-ruimtelijke vraagstukken (en niet-reduceerbare onzekerheden) is een expliciete reflectie over de methodologie noodzakelijk. Methodologische kwesties blijven veelal onderbelicht, zowel in de opleiding tot ruimtelijke planner, bij de ontwikkeling van multi-actor trajecten alsook bij de evaluatie van complexe processen.

**Methodologische capaciteiten en maatwerk:** Het analysekader houdt een voorstel in tot standaardisatie in de procesmatige en methodologische ontwikkeling van collectieve leertrajecten, zonder evenwel gelijkvormige processen en de werkwijzen na te streven. De conclusie is immers niet dat het procesverloop dient te worden gestandaardiseerd, maar wel dat de aandacht voor en de reflectie over het procesverloop veel systematischer kan zijn. Het begeleiden van collectieve leerprocessen steunt op generieke capaciteiten en werkwijzen, maar vergt maatwerk in de toepassing.

**Leren uit conflict en dissensus:** Collectieve leertrajecten gaan in tegen een regime van consensueel bestuur, vanuit de verwachting dat aangepaste kaders bij normatieve onzekerheden vooral zouden voortkomen uit tegensprekelijk debat, uit onderhandeling en uit gerichte experimenten.

## **Ruimtelijke planning met meer scherptediepte door kennisdeling**

### *Een 'generiek kader voor maatwerk' bij collectieve leertrajecten*

*Ruimtelijke professionals hebben beroepshalve te maken met relatief ingewikkelde sociaal-ruimtelijke vraagstukken. Het zijn complexe kwesties waarvoor de deskundigheid van verschillende actoren nodig is. Deze combinatie leidt tot niet-reduceerbare onzekerheden. Recent ontstonden in Vlaanderen voorbeelden van relatief grootschalig opgezette discipline-overschrijdende trajecten, onder meer in projecten en studies zoals Metropolaan Kustlandschap 2100 (MKL 2100), of de Territoriale Ontwikkelingsprojecten Limburg en Noordrand (T.OP). In deze bijdrage reiken we een kader aan voor de kritische analyse, en voor de hands-on begeleiding van soortgelijke collectieve leertrajecten in ruimtelijke planning. Eerst hebben we de cases 'gelezen' a.d.h.v. specifieke theoretische concepten, die elementaire bouwstenen zijn voor het analysekader. Het kader ontwikkelde verder met medewerking van praktijkmensen in een transdisciplinair onderzoek door het Steunpunt Ruimte. Ter uitdieping ontwikkelden we twee living labs, namen we interviews af en werkten we nauw samen met projectleiders van hoger vermelde cases in twee methodologische workshops.*

*In deze bijdrage gaan we in op de noodzaak om collectieve leertrajecten te ontwerpen - Wat wint ruimtelijke planning bij interdisciplinaire, collectieve leerprocessen? -, en stellen we de hiervoor nodige capaciteiten ter discussie - Waarom moet worden geïnvesteerd in methodologische competenties? -. Deze reflectie laat toe om een aantal wezenlijke kenmerken van 'collectieve leertrajecten' te benoemen. Vervolgens lichten we het analytisch kader toe, afgekort CALT-R, wat staat voor 'conditions, actors, learning, thresholds, relations'. Hierbij verbinden we het generisch conceptuele aan specifieke inzichten uit de praktijk. In de conclusie komen we terug op het waarom van collectieve leertrajecten, en formuleren we aanbevelingen over hoe processen van collectief leren kunnen worden ingericht in ruimtelijke planning. Het kader is behulpzaam bij reflectie voor, tijdens en na processen van collectief leren, en bv. voor een reflectie bij de samenwerking waarop het BRV steunt.*

### **1. Inleiding: Ruimtelijke planning bij onzekerheid over doelen en middelen**

De sociaal-ruimtelijke vraagstukken waarmee ruimtelijke planners in contact komen zijn ingewikkeld door de veelheid van factoren die elkaar op een soms onvoorspelbare wijze beïnvloeden en zelf beïnvloed worden vanuit een ruimere context. Denk bijvoorbeeld aan hoe de stad Antwerpen de slachthuizen in de Lange Lobrekstraat weerde nadat het Europese voedselagentschap de regels rond het slachten wijzigde in reactie op vee-epidemieën in de jaren negentig. Het voedselbeleid had m.a.w. belangrijke implicaties voor het stedelijk weefsel. In abstracte termen betekent dit dat elementen uit de ruimere contextuele omgeving inwerken op de transactionele omgeving van ruimtelijk beleid (cf. Kuhk, e.a., 2016:12), m.a.w. elementen buiten de invloedssfeer van de planner die inwerken op het domein van planning. Een nieuwe invulling voor de slachthuissite kon bovendien niet zomaar als publiek grondbeleid worden ontwikkeld, maar moest steeds in overleg met meerdere private eigenaren gebeuren (cf. Kuhk, Dehaene, 2017). Om bij dergelijke 'wicked problems' (cf. Vandenbroeck, 2012) oftewel complexe, en door onbepaaldheid en onzekerheid gekenmerkte vraagstukken vooruit te kijken en te plannen, zijn verschillende actoren met uiteenlopende deskundigheid nodig. De ruimtelijke planner en overheden hebben een belangrijke rol in het begeleiden en aansturen van dergelijk overleg.

In het Steunpunt Ruimte onderzochten we in praktijkvoorbeelden<sup>1</sup> hoe deze aansturing verloopt, en welke capaciteiten hiervoor nodig zijn. De analyse leert ons dat dergelijke interdisciplinaire overlegstructuren kenmerken vertonen van een proces van *collectief* leren, waarvoor specifieke regie-capaciteiten vereist zijn. Het zijn trajecten die de complexiteit van sociaal-ruimtelijke vraagstukken trachten te erkennen, en waarbij onderhandeld wordt met een breed en divers veld van actoren. In deze bijdrage reiken we een analysekader aan voor collectieve leertrajecten bij sociaal-ruimtelijke vraagstukken. Het is een werkinstrument voor een meer accurate zelfbeschrijving van complexe trajecten, en voor een kritische methodologische evaluatie. Het analytisch kader is ook een vertrekpunt bij de opstart van nieuwe collectieve leertrajecten. Voor de verdere professionalisering van ruimtelijk beleid in de omgang met complexe sociaal-ruimtelijke vraagstukken is o.i. een expliciete reflectie over de methodologie noodzakelijk. Methodologische kwesties blijven veelal onderbelicht, bij de opleiding tot ruimtelijke planner, bij multi-actor trajecten of ook bij de evaluatie van complexe processen. De ontwikkeling van capaciteiten voor het aansturen van collectieve leertrajecten is een investering in regie-capaciteit, in proces-begeleiding en dus ook in bestuurskracht, zowel lokaal als regionaal. Het analytisch kader is niet een louter theoretisch-abstracte conceptualisering: het werd gaandeweg ontwikkeld door input uit regionale en lokale praktijkcases (Kuhk e.a., 2016). Hiervoor combineerden we participerende observatie, documentanalyse en twee reeksen interviews. De resultaten hiervan werden besproken en verder verdiept bij twee systematisch gedocumenteerde *methodologische onderzoeksseminaries*. Het iteratieve traject van interviews en methodologische onderzoeksseminaries -kortweg *MOS*- is op zich ook een collectief leerproces, als het ware een meta-traject, dat hielp inzichten omtrent de bestaande projecten mee op te bouwen. Hiervoor werd samengewerkt met projectleiders van o.a. T.OP Limburg en Noordrand en het project MKL 2100.

## **2. Het belang van het collectief leren bij toegenomen onzekerheden**

Vanwaar de focus op collectieve leerprocessen bij ruimtelijke vraagstukken? In de bestudeerde cases tekenen zich een aantal gelijkgerichte veranderingen af. In de ruimere context doemen meer en nieuwe uitdagingen op (klimaatwijzigingen, migratie, economie...) die de onzekerheden omtrent toekomstige ontwikkelingen verhogen. Nieuwe inzichten met betrekking tot het complexe karakter van het mens-omgevingssysteem enten zich daarop. Nieuwe planningsbenaderingen trachten met verschillende dimensies van onzekerheid (onvoorspelbare veranderingen en complexe adaptieve systemen) om te gaan door meer open processen. ‘Collectief leren’ is een vorm van actor-gerichte, flexibele processturing gericht op die complexiteitserkenning. Het vertrekt van een veld van actoren die naar capaciteit, belang en positie erg kunnen verschillen. Met deze actoren wordt gepoogd om een gedeelde problematisering en een gedeelde betekenisgeving te ontwikkelen. Een proces van ‘collectief leren’ in het kader van ruimtelijke innovaties vertoont een sterke gelijkenis met leerprocessen pur sang (Capello, 1999). Wat beide onderscheidt is de nadruk op de collectieve dimensie van het leerproces, en het als collectief bedoelde resultaat van het leerproces (De Laat & Simons, 2002). Het resultaat van een collectief leerproces behoort niet één actor toe, maar het is op één of andere manier gedeeld. In de omgang met conflicterende posities en dissensus bij grote maatschappelijke urgenties bieden collectieve leertrajecten o.i. de kans om nieuwe of aangepaste kaders te ontwikkelen, waarbij ook de collectieve dimensie van complexe vraagstukken aan bod komt. We lichten kort toe welke capaciteiten we aan collectief leren toedichten op basis van de bestudeerde cases.

---

<sup>1</sup> De studie is ontwikkeld door het Steunpunt Ruimte (2014-2015), met partners aan de KULeuven en UGent. De cases waren MKL2100, T.OP Limburg, T.OP Noordrand, Brabantstad, LaboXX (en piloot Lage weg), Living Labs (Steunpunt Ruimte: langs N16 en in Denderleeuw), BRV (10 testgebieden, o.a. Kolenspoor), AGNAS (Project Kleine Nete).

## **2.1. Collectieve leerprocessen inzetten als erkenning van meervoudigheid en dissensus**

Bij actuele maatschappelijke uitdagingen zoals o.a. klimaatverandering, vergrijzing, migratie, mobiliteit- of energietransities lijkt er doorgaans een groeiende consensus te zijn over het belang en over de urgentie van deze transitie. Terwijl men het er over eens is *dat* er iets moet gebeuren, valt deze schijnbare consensus uiteen van zodra concrete doelstellingen worden geformuleerd en oplossingen gezocht, eens te meer er ook onzekerheid bestaat over de toekomstige ontwikkeling bij deze belangrijke uitdagingen. Achter de grote urgenties gaan conflicterende belangen en fundamentele meningsverschillen schuil over de normatieve kaders waarin de duurzaamheidstransities (moeten) plaats vinden. Pluraliteit, dissensus en conflict kennen we ook in ruimtelijke planning.

In de trajecten die we bestudeerden in het MOS-onderzoek vertonen actuele planningsbenaderingen zwakke signalen van een ‘herijking’ in reactie op grote maatschappelijke uitdagingen. Hierbij lijken vaker collectieve leertrajecten en sociocratische planningsbenaderingen in beeld te komen, waarbij pluraliteit en dissensus mogelijks vroeger worden erkend. Kenmerkend hierbij is dat er gelijktijdig aandacht is voor de handelingsmogelijkheden van actoren, maar ook voor de ruimere contextuele omgeving. Zo bv. focust MKL2100 op beleidsvragen in een ruimer perspectief van klimaatverandering, of houden de voorstellen voor LaboXX ook rekening met een wijzigende demografische situatie. Actoren worden betrokken bij processen van verandering, en delen de provisionele kennis en het ‘voortschrijdend inzicht’ met zoveel mogelijk partijen<sup>2</sup>. Collectief leren richt zich niet op het uitvlakken van verschil, maar maakt verschillen zichtbaar, bespreekbaar, en hanteerbaar in iteratieve processen. Het organiseren van (een meer) gelijke en gedeelde toegang tot kennis en expertise is van essentieel belang: zo kan het vermogen van een groep om met pluraliteit en contradictie om te gaan versterken (zie ook Mouffe, 2000, begrip ‘agonism’).

## **2.2. Collectieve leerprocessen als strategie ten behoeve van aangepaste kaders**

De conditie van onzekerheid waarmee ruimtelijke planning tracht om te gaan is niet enkel een kwestie van een gewijzigde context, nieuwe urgenties en moeilijk bij consensus vast te stellen doelen. Planning is ook een zoektocht naar een passend (ruimtelijk) kader om problemen te adresseren, een schaalniveau, een territoriale omschrijving, maar ook de juiste sectorale en institutionele verbanden, en wettelijke kaders. Grote maatschappelijke uitdagingen zetten de bestaande verbanden onder druk. Uitdagingen als voortschrijdende verstedelijking, demografische ontwikkeling, of systemisch complexe duurzaamheidsvraagstukken kunnen mogelijks niet zonder meer worden aangepakt binnen bestaande verbanden. Zo passen stedelijke vraagstukken niet per sé binnen gekende territoriale contouren (zie bv. ambities voor een eurometropool Lille-Krotrijk-Doornik of vraagstukken bij T.OP Noordrand), maar staan ze soms wars op de logica’s van territoriale afbakening in ruimtelijke planning of administratief-institutionele kaders. Economische verbanden, politieke netwerken of sociaal-culturele interacties kennen bepaalde padafhankelijkheden (= deels bepaald zijn door eerdere keuzes), maar er ontwikkelen ook nieuwe verbanden, op een meer contingente en onvoorspelbare wijze. Collectief leren is een vorm van gezamenlijk leren omgaan met contingentie én padafhankelijkheden. Collectieve leertrajecten leiden tot aangepaste paden, en resulteren in gedeelde inzichten, praktijken en waarden, die zijn aangemaakt in collectief veld van ervaring. Collectieve leertrajecten zijn ook een pleidooi voor experimenteel werken, waarbij verschillende mogelijke handelingskaders kunnen worden verkend. Zo bv. werd bij Metropoliitaan Kustlandschap 2100, bij T.OP Noordrand en bij de

---

<sup>2</sup> In het beste geval is dit een ‘teken van leerbereidheid-al-doende’ (Laermans e.a., 2016: 174), al kan het ook een teken zijn van de depolitisering van beslissingen, waarbij een verschil in standpunt en een wijziging van keuzes wordt gemaskeerd door schijnbaar rationele argumenten.

Living Labs gezocht naar ad hoc of ook meer structurele samenwerking over land-, gewest- of gemeentegrenzen heen omdat de sociaal-ruimtelijke vraagstukken op een andere schaal ontwikkelen dan de administratief -institutionele schaal. Nieuwe verbanden en synergiën ontstaan ook door projecten met elkaar te verbinden, zoals in de veeleer experimentele setting van het Kolenspoorproject (cf. T.OP. Limburg). Door nieuwe samenwerkingsverbanden kunnen vraagstukken op een andere manier worden gekaderd: zo werd bij Ringland door een activistische positie en brede mobilisatie het probleem van de Antwerpse verkeersknoop niet louter als mobiliteitskwestie, maar vooral als leefbaarheidsvraagstuk geframed. Hierbij was een ambitie om te handelen reeds kenbaar gemaakt op een moment dat de uitkomst nog erg onduidelijk was.

### **2.3. Collectief leren bij vraagstukken met een sterk collectieve dimensie**

Collectief leren bij ruimtelijke vraagstukken staat niet alleen voor samen leren of van elkaar leren, maar ook voor de erkenning van de collectiviteitsdimensie bij de ‘subject of concern’, dus de planningsvraagstukken zelf, bv. bij stedelijke voedselvoorziening, huisvesting, mobiliteit of energie. De vraagstukken bij de Living labs, met enerzijds de corridorvorming langs de N16 en anderzijds de de facto clustering rond de regionale vervoersknoop in Denderleeuw, zijn hier sprekende voorbeelden van: in Vlaanderen, waar systematisch werd ingezet op gespreide ontwikkeling, is de confrontatie met de verborgen maatschappelijke kost (negatieve externaliteit) uitgesproken. De ruimtelijke transitie, waarop de experimentele planningstrajecten die wij onderzochten een antwoord proberen op te bieden, zijn niet alleen uitdagingen waar we collectief voor staan, het zijn bij uitstek ook collectiviteitskwesties.

## **3. CALT-R als kader voor de analyse en opmaak van collectieve leerprojecten**

Het delen van kennis is de spreekwoordelijke lijm in planningsprocessen. Vooral bij drie situaties zien we een meerwaarde in kennisdeling middels collectieve leertrajecten. Ten eerste is dit relevant bij gedeelde erkenning van een probleem wanneer er evenwel geen gedeeld standpunt ten aanzien van oplossingsrichtingen en vaak ook ten aanzien van de probleemstelling an sich bestaan. Ten tweede zijn collectieve leertrajecten relevant voor de ontwikkeling en gedeelde erkenning van gedeelde kaders: collectieve leerprocessen kunnen leiden tot aangepaste (institutionele) kaders. Ten derde is collectief leren ook aan de orde bij de erkenning van gedeelde problemen, t.t.z. vraagstukken met een duidelijke collectiviteitsdimensie. Hiervoor is veelal een samenwerking van verschillende beleidsdomeinen of -niveaus noodzakelijk is. Voor de analyse en opmaak van dergelijke leertrajecten ontwikkelden we het CALT-R kader. Het acroniem staat voor “conditions | actors | learning | thresholds ||relations”. Het verwijst naar terugkerende rubrieken bij de analyse van collectieve leertrajecten: voorwaarden, actoren, kennisproductie en drempels, alsook de relaties tussen deze elementen. Het dient als een ‘beschrijvend grid’ bij concrete cases. Het analysekader hanteert concepten uit beleidswetenschappen (o.a. over strategieën voor verandering), uit de sociologie (o.a. ‘boundary objects’), uit pedagogie (o.a. leerstijlen) alsook uit de literatuur over toekomstverkenningen (o.a. over het omgaan met onzekerheden en padafhankelijkheden). In het onderzoek voor het Steunpunt Ruimte bespreken we alle rubrieken in detail voor alle cases (cf. Kuhk e.a., 2016). Voor deze bijdrage maakten we een selectie, gericht op een beknopte toelichting van het analytisch kader.

### **3.1. Voorwaarden (‘conditions’)**

Sociaal-ruimtelijke transformaties worden in belangrijke mate bepaald door (kader-)voorwaarden, zoals de aanwezigheid van een projectplan of van een politiek mandaat, en het al dan niet aanwezig zijn van momentum of ‘sense of urgency’. Bij interviews over concrete cases werden ook volgende

elementen vermeld: wettelijke kaders, links met lopende onderzoeks- en beleidstrajecten, de beschikbaarheid van middelen, het profiel van de projectleider, al dan niet geformaliseerde samenwerkingsverbanden, maar ook invloeden van de publieke opinie. Bij de interviews illustreerden voorbeelden de invloed van ‘key drivers’ in de ruimere context op collectieve leertrajecten. Zo bv. creëerde het ruimere klimaatdebat een ‘sense of urgency’ voor MKL 2100, wat mobiliserend werkte voor lokale actoren. De bevolkingsprognose voor Antwerpen was een trigger voor het LaboXX-traject, net zoals de sluiting van Ford Genk momentum gaf voor een breder, collectief overleg in T.OP Limburg. Veelal zijn er ook bovenlokale kaders en voorwaarden zoals bv. het SALK-programma, het Klimaatpact Limburg, Europese programma’s inzake klimaat, energie of tewerkstelling. Collectieve leertrajecten kunnen ook een reactie zijn op langer lopende evoluties, zelfs zonder acute aanleiding. Zo bv. ontstonden de living labs langs de N16 en in Denderleeuw rond vragen van peri-urbane ontwikkeling, of tracht T.OP Noordrand perspectieven te ontwikkelen voor postindustriële sites. Ook politiek-institutionele kaders en een aantal projectspecifieke kenmerken zijn belangrijke voorwaarden (bv. of een project is geïnitieerd door een overheid, vanuit onderzoek of van onderuit.) De ‘inbedding’ van projecten geeft ook legitimiteit aan collectieve leertrajecten: uit het onderzoek bleek dat veel projecten zich profileren als zijnde ‘complementair’, zo bv. wordt T.OP Limburg voorgesteld als de ‘ruimtelijke poot’ bij het SALK-programma, biedt T.OP Noordrand een ‘integrerend perspectief’ ten opzichte van een veelheid van relatief autonome, lopende projecten, is de lange-termijn verkenning bij MKL 2100 complementair aan de lopende onderzoeksprojecten en beleidsprogramma’s, of biedt LaboXX een ‘relatief vrije, experimentele ruimte’ voor de ontwikkeling van de 20ste-eeuwse gordel.

### **3.2. Actoren en samenwerkingsverbanden (‘actors’)**

Het is een evidentie dat actoren een onderwerp zijn voor de analyse van collectieve leerprocessen. De manier waarop ze in een leerproces met elkaar worden verbonden is dus cruciaal. Bij complexe sociaal-ruimtelijke vraagstukken vertegenwoordigen verschillende actoren dikwijls fundamenteel verschillende posities. Zijn de trajecten zo opgezet dat meervoudigheid en dissensus wordt erkend? Kunnen de processen bijdragen tot het ontwikkelen van aangepaste (institutionele) kaders? En aan welke voorwaarden moet worden voldaan opdat ook de collectiviteitsdimensie van sociaal-ruimtelijke vragen aan bod komen? In het CALT-R-analysekader onderzochten we hier twee elementen: de samenstelling van het veld van actoren en de rol van actoren tijdens het proces.

Voor de selectie van actoren is het uitgangspunt vaak de klassieke democratische driehoek met overheden en economische actoren en vertegenwoordigers van de civiele maatschappij (cf. Zijdeveld, 1999) of ook de ‘triple helix’ met overheden, economische actoren en kennisinstellingen (Etzkowitz and Leydesdorff, 2000). Bij een ruimere ‘socio-ecological systems approach’ is de aanzet anders (cf. McGinnis en Ostrom, 2014): SES start bij de socio-ecologische ruimte waarin de sociaal-ruimtelijke vraagstukken ontwikkelen. Ook de natuurlijke omgeving krijgt een erkenning als ‘actor’. Dit willen we benadrukken: vanuit de verschillende vertrekpunt van projectleiders of politiek mandatarissen wordt ook verschillend omgegaan met ruimte en gebruikers/actoren. Een helix-benadering heeft potentieel een meer instrumentele kijk op ruimte, die ten dienste van diverse actoren wordt ingedeeld en ingericht, terwijl de SES-benadering sterker de eigenwaarde en inherente kwaliteiten van ruimte en van sociale én natuurlijke omgevingen benadrukt. De selectie van actoren kan zowel een beginvoorwaarde als een resultaat zijn van een collectief leertraject bij complexe ruimtelijke vraagstukken. Zo bijvoorbeeld werd er bij MKL 2100 in eerste instantie voor gezorgd dat er met relevante actoren een akkoord was over het nut en de noodzaak van dergelijk traject, alsook over de respectieve engagementen. Bij trajecten zoals living labs komt een samenwerking en nieuwe ‘coalitie’ geleidelijk tot stand, en is het een uitkomst veeleer dan een voorwaarde.

Quintolen helix (Carayannis & Campbell, 2012)	Quadruple helix ("media-based and culture-based public", "civil society", cf. Carayannis & Campbell, 2009).	Triple helix (Etzkowitz and Leydesdorff, 2000)	Natuurlijke omgeving van een maatschappij	Democratische driehoek (Zijdeveld, 1999)	Politieke actoren (Howlett, Ramesh, 1999)	SES-benadering (sociaal-ecologische systemen), zie McGinnis, Ostrom, 2014
			Civiele maatschappij (belangenorganisaties, middenveld)			
			Economische actoren (industrie en andere bedrijvigheid, investeerders)			
			Overheden (verkozen beleid en administraties)			
			Kennisinstellingen (academische middens, experts, consultancy-bedrijven)			
Media						

**Illustratie 1:** Verschillende benaderingen voor de classificatie van types van actoren

Bij de selectie van actoren wordt vooral gelet op sociaal-relevante groepen, of organisationeel-sectorale affiliaties of discipline-specifieke expertises. Tijdens de trajecten is daarentegen ook de specifieke rol die de actoren in het leerproces innemen van belang (cf. Brown, Lambert, 2013). Dit heeft te maken met een reeks socio-psychologische aspecten zoals respectieve karakters, communicatievaardigheden, ambities inzake leiderschap, de capaciteit om te functioneren binnen een team, de snelheid waarmee een actor zich in een nieuwe situatie kan inleven, of reacties ten aanzien van andere deelnemers. Doorgaans wordt hier weinig tot geen rekening mee gehouden bij de selectie van actoren: Zijn er deelnemers die als sleutelfiguur kunnen optreden? Van welke deelnemers wordt verwacht dat zij erg gefocust blijven op het eigen domein van expertise? Welke deelnemers kunnen vanuit een meer holistische benadering vertrekken? Zijn er deelnemers die vanuit een duidelijk belang het proces trachten te beïnvloeden? De analyse van de rol van actoren is ook bij de hier onderzochte cases pas achteraf gebeurd, terwijl dit veelal ook op voorhand kan gedaan worden of zelfs aan actoren gevraagd.

### 3.3. Collectieve verbeelding en kennisdeling ('learning')

Een collectief leertraject veronderstelt dat concepten, beelden, maar ook benaderingen gaandeweg gedeeld worden. In hoeverre dit daadwerkelijk het geval is, is relatief moeilijk te achterhalen, en het is vaak ook geen expliciete doelstelling bij de collectieve leertrajecten. Gedeelde verbeelding/beelden kan een belangrijk verbindend element zijn bij collectieve leerprocessen. Bij ruimtelijke vraagstukken wordt veelal gezocht naar beelden die de afbakening van een perimeter weergeven of de eigenheid van een gebied. Zo verwijst het wervende beeld van de 'tapijtmetroop' naar de uitgestrektheid van de 'Brabantstad', en was de benaming 'Noordrand' functioneel als werktitel om actoren uit dit gefragmenteerd landschap bijeen te brengen. In T.OP Limburg wordt met drie 'ruimtelijke figuren' en drie 'sporen'<sup>3</sup> getracht om een gedifferentieerd begrip van de regio te verbeelden. Bij MKL 2100 is zowel de Belgische kust als ruimte en 2100 als tijdsvenster van belang: het opzet was duidelijk om toekomst te verkennen. Collectieve beelden ondersteunen leertrajecten en kunnen een vorm van collectieve agendering en focus zijn waarbij de spreekwoordelijke ruimte van een traject wordt afgebakend. Het biedt een eenvoudiger 'opstap' naar een project en het creëert een herkenbaar beeld van het project voor derden. Collectieve beelden alleen volstaan niet om bij een grote diversiteit van

<sup>3</sup> cf. projectdefinitie 2014: Limburg als 'voorwaarden-scheppend territorium', als 'multi-productief stedelijk netwerk' en als 'welvarend, breed verblijfs-landschap, en cf. projectdefinitie 2015: Poort, Park en Stad Limburg

actoren een collectief leertraject op gang te trekken. Er moeten ook voorwaarden geschapen worden voor het delen van kennis, om te komen tot een ‘gedeeld begrip’ ten aanzien van de probleemstelling, de mogelijke oplossingen en benaderingen. Dit is noodzakelijk: een project of traject riskeert uiteen te vallen in deelprojecten of zelfs helemaal stil te vallen door onderlinge tegenstrijdigheden en conflict domein-, discipline- of schaalspecifieke ambities primeren.

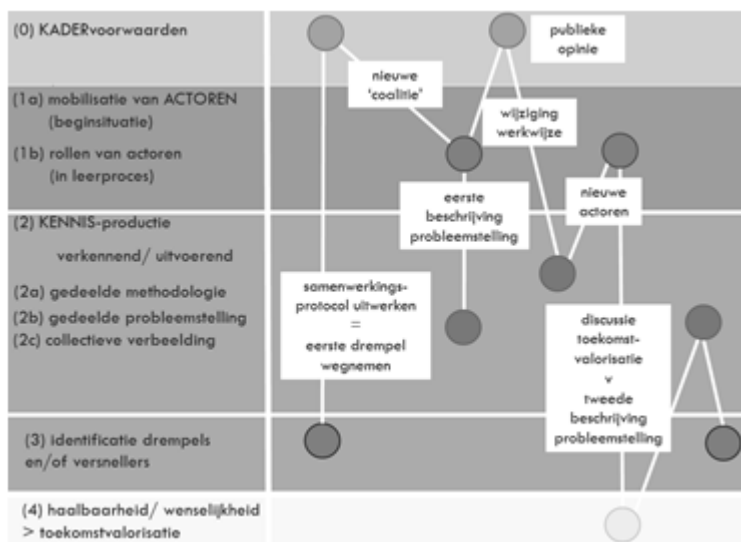
### 3.4. Drempels en versnellers (‘thresholds’ en ‘facilitation’)

Wat hinderde actoren om een idee voor een innovatieve praktijk ook daadwerkelijk verder te ontwikkelen? Bij de interviews kwam hier een even divers spectrum naar voor als bij de kadervoorwaarden, met onder meer verschillen qua waarden en normen, gevoeligheden ten aanzien van lopende projecten, beperkingen ten gevolge van het gebiedspotentieel (o.a. fysieke structuren, maar ook historisch gegroeide betekenissen en gebruiken), de noodzaak om terug te koppelen met actoren op een andere schaal, de wens om een project in een synergie met andere projecten te ontwikkelen, of de relatieve traagheid van processen. Behalve drempels vermelden verschillende projectleiders ook ‘versnellers’, zo bv. het veranderen van kadervoorwaarden in een parallel circuit (cf. regulering van complexe projecten bij T.OP Limburg), de publicatie van een artikel over verschillende kustscenario’s<sup>4</sup> (cf. MKL 2100) alsook de opmaak van een lijst van lopende projecten (cf. T.OP Noordrand). Financiële ondersteuning of andere aanmoediging zijn evidente voorbeelden van elementen die een proces in een hogere vlucht kunnen brengen. Wijzigende kadervoorwaarden, nieuwe actoren, of consoliderende collectieve verbeelding kunnen tot hetzelfde resultaat leiden.

### 3.5. Processen in collectieve leertrajecten (‘relations’)

We willen er op wijzen dat de cases geenszins een lineair stappenplan volgen. Een rigide interpretatie van CALT-R riskeert dan ook voorbij te gaan aan de praktijk. De cases tonen dat er verschillende volgordes, en vaak ook iteraties zijn bij de ontwikkeling van de aspecten die hier aan bod komen. Het is niet per sé ‘eerst’ kadervoorwaarden scheppen, ‘dan’ de actoren kiezen, ‘vervolgens’ studies ontwikkelen als onderbouwing van beslissingen, en ‘tot slot’ overgaan tot uitvoering, waarbij drempels worden aangepakt en mogelijks ook nagedacht over de generaliseerbaarheid van een nieuwe praktijk. Trajecten zijn flexibeler (en wispelturiger) dan dit. Zo kunnen ook relatief fundamentele

voorwaarden nog op een later moment veranderen, kan de deelname van actoren een aantal keer worden herzien in een traject, of kan de noodzaak ontstaan tijdens een proces om een bijkomende studieopdracht uit te schrijven.



**Illustratie 2:** Schematische voorstelling van mogelijke verbanden tussen elementen in een collectief leertraject (cf. Kuhk e.a., 2016: 36).

<sup>4</sup> Het verschijnen van het artikel leek op het moment zelf allicht eerder een drempel voor het project te zijn, maar achteraf gezien interpreteerde de projectmedewerkers dit veeleer als ‘versneller’ van het proces (cf. T.OP Kust).



#### **4. Collectieve leertrajecten voor ruimtelijke planning met meer scherptediepte<sup>5</sup>**

De Vlaamse ruimtelijke planningswereld is in ‘beweging’: recent ontstonden een aantal nieuwsoortige initiatieven met een belangrijke rol voor collectief leren. In deze bijdrage stellen we een analytisch kader voor met vier generieke parameters alsook een aantal proces-karakteristieken. Het CALT-R kader werd gaandeweg ontwikkeld bij (en voor) een scherpere beschrijving van lopende trajecten, maar het kan eveneens worden ingezet bij de opstart van nieuwe collectieve leertrajecten in ruimtelijke planning. De generische concepten van het analytisch kader zijn een voorbereiding op maatwerk in concrete cases, wat op basis van onderhandeling of gerichte experimenten tot stand komt. CALT-R is behulpzaam bij de reflectie voor, tijdens en na processen van collectief leren, onder andere m.b.t. de selectie en rollen van actoren, het belang van veranderende condities of m.b.t. het belang van de collectieve dimensie in proces als in impact. Het onderzoek naar collectieve leerprocessen start vanuit een methodologische studie van toekomstverkenningen, of ruimer een studie naar de omgang met onzekerheid in beleidstrajecten (Kuhk e.a., 2016). Het onderzoek focust op een achttal projecten, met enerzijds projecten binnen het Steunpunt Ruimte (twee living labs), en anderzijds de analyse van een zevental grootschalige projecten van Ruimte Vlaanderen en andere overheden. Doorgaans was de probleemstelling niet zo duidelijk bij de start van projecten, maar heeft collectief leren ertoe bijgedragen om deze te ontwikkelen.

##### **4.1. Relevantie van collectieve leertrajecten bij een landschap in beweging**

Reeds geruime tijd is het rationeel-comprehensieve model van planning afgelost door varianten van collaboratieve of strategische planning. Deze ontwikkeling erkent dat de geïsoleerde, autonome kennis van ‘de’ expert niet volstaat om de complexiteit van sociaal-ecologische systemen te ‘bemeesteren’. Ruimtelijke planning, begrepen als ‘zinnig omgaan met ruimtelijke karakteristieken met het oog op een meer duurzame en veerkrachtigere toekomst’ vergt omgaan met niet-herleidbare onzekerheden. De onzekerheden zijn deels te wijten aan pluriformiteit en dissensus binnen de samenleving, alsook aan verschuivingen in de aard van planningskwesaties zelf (zogenoemde ‘wicked problems’). Wat hier in positieve bewoording voorgesteld wordt als een landschap in beweging, kan eveneens worden ervaren als een landschap in crisis, waarbij onvermogen in de omgang met onzekerheden resulteert in grote onduidelijkheid over de te hanteren benaderingen en hun institutionele verankering. We zijn getuige van zowel institutionele leegte als institutionele drukte. Hoe kan planning een kompas zijn bij urgente maatschappelijke vraagstukken terwijl ingrepen op toekomstige ontwikkelingen geconfronteerd worden met onherleidbare onzekerheden? Hoe kan ruimtelijk beleid ‘geplande’ veranderingen invoeren in een wereld die zelf verandert? We identificeerden meerdere omstandigheden en voorwaarden waarbij collectieve leertrajecten een relevant antwoord kunnen zijn:

##### **1. Bij een gedeelde erkenning van een probleem, vooralsnog zonder gedeeld normatief**

**standpunt:** Collectief leren laat toe om met conflicterende posities om te gaan. Dit is net bij ruimtelijke planning erg belangrijk gezien de keuzes vaak ook op lange termijn ontwikkelingen mogelijk maken of verhinderen, een grote groep mensen aangaan en een aanzienlijk budget vereisen.

---

<sup>5</sup> Begrip uit de fotografie: de afstand tussen de dichtstbijzijnde en verste punten die scherp worden afgebeeld. Collectieve leertrajecten trachten, naar analogie, grotere scherpte te krijgen in de discours van soms erg verschillende actoren (bv. van lokale en regionale schaal, van verschillende disciplines, van lokale connoisseur en gespecialiseerde adviseur).

2. **Voor gedeelde erkenning van gedeelde kaders (oftewel ‘frames’):** Collectieve leertrajecten zijn iteratieve processen met verschillende deskundigen (interdisciplinair), waarbij de op uitvoering gerichte praktijk samengebracht wordt met de meer conceptuele reflecties of verkenningen (transdisciplinair). In deze constellatie kunnen bestaande kaders worden aangepast, kan gezocht worden naar andere of gecombineerde schalen (bv. door het lokale aan het regionale te koppelen, door singuliere cases te begrijpen als deel van een familie van cases), of kunnen vernieuwende sectorale, institutionele of territoriale verbanden tot stand komen.
3. **Erkenning van een gedeeld probleem:** Sowieso is collectief leren relevant bij vraagstukken met een duidelijke collectiviteitsdimensie, waarbij de effecten van keuzes een grote groep actoren betreft, waar sociaal, ecologisch of financieel voordeel kan gehaald worden door samen te werken met verschillende beleidsdomeinen en/of beleidsniveaus.

Volgende elementen zijn richtinggevend in de omgang met het begrip collectief leren in dit onderzoek: de nadruk op een pluraliteit van leerstijlen en de mobilisatie van meerdere kennisvormen, het cyclisch en iteratief karakter van collectieve leerprocessen, de noodzakelijke gelijktijdige focus op normatieve en operationele discussies, op het identificeren, koppelen van doelstellingen aan handelingsmogelijkheden, en de betrokkenheid op concrete situaties en het inzicht dat daaraan kan worden ontleend.

#### **4.2. CALT-R: van generiek kader naar maatwerk door onderhandeling en experiment**

Op basis van de hier bestudeerde cases konden we een aantal terugkerende onderwerpen identificeren, waarbij het nuttig zou zijn om hier op een meer systematische wijze aandacht aan te besteden. Het CALT-R kader brengt deze samen. Het acroniem staat voor ‘conditions | actors | learning | thresholds | relations’. Het analysekader houdt een voorstel in tot standaardisatie in de procesmatige en methodologische ontwikkeling van collectieve leertrajecten, zonder evenwel gelijkvormige processen en de werkwijzen na te streven. De conclusie is immers niet dat het procesverloop dient te worden gestandaardiseerd, maar wel dat de aandacht voor en de reflectie over het procesverloop veel systematischer kan zijn. De best gekende zoekstrategie om met dergelijke complexe, en door onzekerheid gekenmerkte situaties om te gaan is trial and error: proberen tot het lukt. Bij de real life-situaties van ruimtelijke planning gaat het om belangrijke investeringen met ingrijpende gevolgen voor verschillende gebruikers (bewoners, ondernemers, investeerders...). Collectieve leerprocessen zijn hier opgevoerd als een meer performante zoekstrategie naar relevante en accurate ingrepen. Door het zoeken naar varianten ontstaat maatwerk, wat een opvallend kenmerk is bij de cases. Zo bijvoorbeeld kan een selectie van actoren gemaakt worden op basis van organisationeel-sectorale affiliaties of op basis van discipline-specifieke expertises, al dan niet met aandacht voor socio-psychologische factoren en mogelijke rollen van actoren. Een collectief leerproces op maat, heeft baat bij het gebruik van verschillende ‘brillen’ zodat er niet met een lijst van ‘usual suspects’, maar veeleer met een open, doch scherpe blik gekeken wordt naar een landschap in beweging. Twee handelingsstrategieën zijn hierbij erg belangrijk: onderhandelen en experimenteren (cfr. Christensen, 1985). Beide kunnen gezien worden als cruciale vormen van kennis delen. De pluraliteit van praktijken getuigt van enige ‘Experimentierfreude’, m.a.w. de zin –of ook het erkennen van de noodzaak- om experimenten op te zetten. Experimenten zijn een intelligent en behoedzaam antwoord op de moeilijke omgang met onzekerheden. Vermeende zekerheden worden er losgelaten, om ‘al doende’ te kunnen leren. Hierbij ontstaan trajecten die de complexiteit van actuele planningsopgaven trachten te erkennen, en waarbij werkwijzen, samenwerkingsverbanden, rollen en praktijken worden getest. In de cases valt op dat scenario’s en ontwerpend onderzoek vaak de aanloop vormen van experimenten in een co-evolutief, iteratief proces, waarbij variaties geproduceerd en selecties gemaakt worden op basis van meerdere

cycli van ‘what if?’ en ‘why not?’. Dit maatwerk verknoopt de meer verkennende en lange termijn perspectieven met uitvoeringsgerichte logica’s van actuele vragen. Het zijn in sé open en zoekende trajecten, die niet inzetten op een lineaire projectlogica, gebouwd op rationele doel-middel relaties en logisch opeenvolgende processtappen.

#### **4.3. Collectief leren bij actuele uitdagingen in Vlaanderen?**

Vlaanderen ziet zich geconfronteerd met stedelijke *collectieve* uitdagingen op onverwachte plekken die daar bestuurlijk niet op zijn voorbereid. Ook de mogelijkheden om een antwoord te bieden op deze latente crisis zijn eveneens ongelijk gespreid. De mogelijkheden om zich collectief te organiseren vergen immers de nodige kritische massa en expertise. Collectief leren is gericht op het verzamelen van het collectief, het werken naar de erkenning van een gedeeld probleem.

In het BRV is samenwerken gethematiseerd als aflossing van de plancascade (Dep. Ruimte Vlaanderen, 2017:11). Een aantal initiatieven, zoals onder meer de partnerdialogen, diverse BRV-werkgroepen of de regie bij 10 testgebieden, werden in die logica opgezet om het BRV te kunnen ontwikkelen als een wervend en onderbouwd verhaal in de geplande uitbreiding van structuurplanning naar beleidsplanning. De BRV-uitdagingen zijn onlosmakelijk verbonden met bredere maatschappelijke vraagstukken en urgenties die enerzijds zichtbaar zijn in actuele omstandigheden maar anderzijds ook consequenties hebben op de langere termijn. Het witboek erkent een aantal (gedeelde) uitdagingen, en erkent tevens dat hiervoor mogelijks andere kaders en maatwerk nodig zijn. Bij dit type vraagstukken valt eenvoudig te argumenteren waarom collectieve leertrajecten de betere heuristieken zijn. Door de bril van het CALT-R analysekader kwalificeert het BRV-traject op sommige aspecten wel, maar op andere in mindere mate als een collectief leertraject. Naar intentie lijkt er ruimte te zijn voor onderhandeling, maatwerk en experiment (ibid. p. 11, 45). Hierbij wordt de noodzaak van aangepaste kaders erkend, bijvoorbeeld voor samenwerkingen over grenzen heen (ibid. p. 135) of in antwoord op specifieke lokale voorwaarden. Het witboek beklemtoont evenwel ook het consensus-idee (ibid., p.134), het realisatiegerichte, en bijwijlen ook een eerder lineaire logica (zo bv. op p. 45, waarbij het ruimtelijke programma voor gebiedsgerichte projecten best al ‘bij het begin’ gekend is). Dit staat haaks op de resultaten van onderzoek naar collectieve leertrajecten, waaruit bleek dat net de accommodatie van dissensus een belangrijk aspect is in de omgang met complexe vraagstukken en onzekerheid. Collectieve leerprocessen zijn gericht op verruiming waarbij niet alleen de uitvoering, maar ook verkenningen een plaats krijgen bij complexe sociaal-ruimtelijke vraagstukken. Collectieve leertrajecten gaan in tegen een regime van consensueel bestuur, en gaan complexe vraagstukken niet uit de weg. Ruimer gesteld: dissensus of ‘beargumenteerde onenigheid’ is essentieel bij democratische besluitvorming (cf. Laermans e.a., 2016: 49), vanuit de verwachting dat aangepaste kaders bij normatieve onzekerheden met name voortkomen uit een tegensprekelijk debat, uit onderhandeling en uit gerichte experimenten.

## ***Bibliografie***

- BROWN, V. A. LAMBERT, J.A.(2013), *Collective Learning for Transformational Change. A guide to collaborative action*, London and New York: Routledge, 2013.
- CAPELLO R. (1999). "Spatial Transfer of Knowledge in High Technology Milieux: Learning Versus Collective Learning Processes," in: *Regional Studies*, Taylor & Francis, vol. 33(4), pp. 353-365.
- CARAYANNIS, E. G., & CAMPBELL, D. F. J. (2009). 'Mode 3' and 'Quadruple Helix': toward a 21st century fractal innovation ecosystem. *Int. Journal of Technology Management*, 46(3), 201-234.
- CHRISTENSEN K.S. (1985), 'Coping with uncertainty in planning'. In: *Journal of the American Planning Association*, 51(1), pp. 63-73.
- DE LAAT M., SIMONS P. (2002). *Collective learning: Theoretical perspectives and ways to support networked learning*. In: *European Journal for Vocational Training*, 27(3), 13-24.
- DEPARTEMENT RUIMTE VLAANDEREN (2017), *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*, Brussel: Departement Ruimte Vlaanderen.
- ETZKOWITZ H., & LEYDESDORFF L. (2000). *The Dynamics of Innovation: From National Systems and 'Mode 2' to a Triple Helix of University-Industry-Government Relations*. In: *Research Policy*, 29(2), 109-123.
- HOWLETT M., RAMESH. M. (1995), *Studying public policy: policy cycles and policy subsystems*. Oxford: University Press.
- KUHK A., DEHAENE M., DUMONT M., SCHREURS J. (2016), *Rapport WP3, Toekomstverkenning als collectief leren. Onderzoek naar planning in het licht van onzekerheid en complexiteit*. Leuven: Steunpunt Ruimte.
- KUHK A., DEHAENE M. (2017), *Ontvouwen van de productieve stad*, in: MEESTERS K., LORQUET A. (red.) (2017), *LABO XX\_WERK, Van stedelijk onderzoek naar opdracht voor de stad*, Antwerpen: Uitgeverij Patricia De Somer.
- LAERMANS R., DE CAUTER L., VANHAESEBROUCK K. (2016), *Klein Lexicon van het managementjargon*, Berchem: Uitgeverij EPO.
- MCGINNIS M. D., OSTROM E. (2014), *Social-ecological system framework: initial changes and continuing challenges*. In: *Ecology and Society* 19(2): 30.
- MOUFFE C. (2000), *The Democratic Paradox*. London, New York: Verso.
- SABATIER P., WEIBLE Ch. (2007), 'The Advocacy Coalition Framework: Innovations and Clarifications', in: SABATIER P. (ed.) (2000), *Theories of the Policy Process*, Boulder: Westview Press, pp. 189-220.
- MEESTERS K., LORQUET A. (red.) (2017), *LABO XX\_WERK, Van stedelijk onderzoek naar opdracht voor de stad*, Antwerpen: Uitgeverij Patricia De Somer.
- ZERUBAVEL, E. (2003), *Time Maps. Collective Memory and the Social Shape of the Past*. Chicago: The University of Chicago Press.
- ZIJDERVELD A.C. (1999), *The Waning of the Welfare State: The End of Comprehensive State Succor* New Brunswick, Transaction Publishers, <http://www.driversofchange.com/tools/doc/>
- VANDENBROECK Ph. (2012), *Working with wicked problems*, Brussels: KBS – Koning Boudewijn Stichting.

## **Gemeengoed op de coöperatieve woningmarkt**

*Institutionalisering van maatschappelijke meerwaarde*

*Clenn Kustermans en Nele Verdonck*



**BOUW JE MEE?**

### Stellingen

1. Coöperatieve huisvesting met sociale doeleinden geldt als antwoord op structurele tekortkomingen van private en sociale woningmarkten en neemt daarvoor verschillende vormen aan.
2. De totstandkoming van iets nieuws (dat nog niet geïnstitutionaliseerd is) wordt bevorderd door protagonisten die zich in onderhandelingsprocessen gedeeltelijk buiten de hokjes van pure sectorbelangen en institutionele logica opstellen.
3. Institutionaliserings is noodzakelijk om het alternatieve model van gemeengoed te verduurzamen en zwakkere doelgroepen blijvend te bereiken.

OMGEVING cvba  
Uitbreidingstraat 390  
2600 Antwerpen-Berchem  
clenn.kustermans@omgeving.be

## Gemeengoed op de coöperatieve woningmarkt

### *Institutionalisering van maatschappelijke meerwaarde*

Het artikel toont aan hoe (grondgebonden) gemeengoed kan worden gecreëerd op een coöperatieve woningmarkt. Het gaat om tussentijdse resultaten van het onderzoeksproject INDIGO dat onder meer een jonge wooncoöperatieve in Antwerpen uiteenrafelt. Collectief Goed is een sociaal-geïnspireerd en vernieuwend project, opgezet door grote arme gezinnen in structurele woningnood, maatschappelijke organisaties en een sociale huisvestingsmaatschappij. INDIGO is een onderzoeksproject dat gedeelde eigendom, gebruik en gebruiksrechten in de context plaatst van eigendomsregimes en het beheer van gemeengoed (*governance of the commons*). Het doel is om private en sociale systemen te verrijken met innovatieve, coöperatieve modellen.

Dit artikel beantwoordt drie onderzoeksvragen die overeenkomen met de hoofdstukindeling.

1. Waarom en hoe maakt coöperatieve huisvesting met sociale doeleinden opgang in het eigenlijk tweeledige huisvestingssysteem van privaat en sociaal?
2. Hoe verantwoorden protagonisten zich in onderhandelingsprocessen en wat bevordert vernieuwing in de realisatie van grondgebonden gemeengoed?
3. Wat is er nodig om het alternatieve model en het gemeengoed voor de doelgroep te versterken?

### ***1. Opgang coöperatieve huisvesting in tweeledig systeem van privaat en sociaal***

#### **Historische beschouwing van huisvesting in België/Vlaanderen**

Sociale huisvesting in België is ontstaan als reactie op sociaal-ruimtelijke trends die eenvoudigweg tot structurele verandering noopten. De felle industrialisering van België in de 19e eeuw ging onlosmakelijk samen met urbanisatie. De bevolking binnen de militair omgorde vestingstad nam massaal toe. Deze ontwikkeling, gecombineerd met het kapitalistische (laat-maar-doen) beleid van die tijd, zorgde ervoor dat Gent, Antwerpen, Charleroi en Luik te kampen hadden met overbevolking, krotten, een gebrek aan basisvoorzieningen en epidemieën. Er waren liefdadigheidsprojecten, onder andere vanuit kerkelijke organisaties, maar die bleven kleinschalig. Als er niet werd ingegrepen was revolutie vanuit de broeihaarden onvermijdelijk. Door de opkomst van het socialisme (1880-1900), het einde van de eerste wereldoorlog (1918) en de afdwinging van het ‘algemeen eenvoudig stemrecht voor mannen’ (1919) kwamen de traditionele liberale en katholieke machthebbers tot het inzicht dat het protectionisme van de elite definitief voorbij was.

In 1920 werd onder socialistische leiding de Nationale Maatschappij voor Goedkope Woningen en Woonvertrekken opgericht, de eerste actieve overheidstussenkomst voor wat betreft huisvesting. In het kielzog hiervan volgden lokale instanties die zich inzetten voor de huisvesting van minderbedeelden (Van den Broeck J. et al. 2015). Er werd niet alleen voor de armste bevolking in de steden gebouwd, maar ook voor de middenklasse van bijvoorbeeld leraren en ambtenaren. In planmatig opgezette woonwijken werden uiteenlopende ideologieën gecombineerd. Zo werd voor de eerste ontwikkeling van Antwerpen-Luchtbal onder socialistische leiding het uit Engeland overgekomen en door katholieken eveneens goed bevonden concept van de tuinstad toegepast (Van den Broeck P. et al. 2013). Vanaf de jaren 1920 werden fondsen opgericht voor leningen aan grote gezinnen. Met een eigen huis werden gezinnen beschermt tegen uitbuiting. “De hoeksteen van de samenleving” kwam op krediet te leven en zou daardoor minder geneigd zijn om zich tegen werkgevers te keren, te staken en sociale onrust te veroorzaken. Parallel aan de eerste fondsen werd in het crisisjaar 1935 de Nationale

Maatschappij voor de Kleine Landeigendom geïnstalleerd. De NMKL moest de trek van het platteland inperken en de voedselvoorziening verzekeren door leningverstrekking, publieke huisvesting en krotopruijing op het platteland (Dejongh en Van Windekens 2002). Na de tweede wereldoorlog, toen het technisch en financieel mogelijk werd om suburbaan te gaan wonen, diende het programma er ook toe om de stadsvlucht tegen te gaan. De wet De Taeye uit 1948, die individuele eigendom stimuleerde, is daarvan een sprekend voorbeeld (Nicolai 2016). Kortom, huisvesting werd door de dominante politieke zuilen opgevat als een - zo niet dé - manier om de maatschappij naar hun ideaal te sturen.

**Figuur 1.** Tuinstad (bron: Amazing Belgium 2017) en modernisme (bron: Inventaris erfgoed 2016) in Luchtbal



Doorheen de 20e eeuw is deze opvatting geëvolueerd. Van den Broeck P. et al. (2013) ontspoort de evolutie van Antwerpen-Luchtbal als tuinwijk en alternatief voor de stad (voor 1938), de sociaal-ruimtelijke vertaling van een fordistisch regime (1938-1976), fragmentatie door wijzigende bevolking en economische crisis (1976-1994), spanning tussen fysieke en sociale strategieën (1994-2003), herschaling en sociale verdringing door master- en projectplanning (2003-2009) en de zoektocht naar alternatieve benaderingen (na 2009). Deze beschouwing komt in grote lijnen overeen met de geschiedenis van sociale huisvesting in Groot-Antwerpen (Van den Broeck J. et al. 2015). Na de hoogtij in de jaren 1920 tot 1970, waarin de latere opleveringen veelal uitingen zijn van het toen in zwang zijnde modernisme (*CIAM*-torens, massaproductie, grote collectieve buitenruimte enz.), zijn vanaf 1976 veel wijken, bouwblokken en torens in een minder goed daglicht komen te staan door desinvesteringen en verloedering. Door de crises in de jaren 1970 werden publieke investeringen geminderd. De (sociale) ‘stadsvernieuwing’ van de jaren 1980 met krotopruijing werd opgevolgd door de (kapitalistische) ‘stadsontwikkeling’. Al met al betekende het einde van de 20e en het begin van de 21e eeuw niet veel goeds voor sociale huisvesting. Na invoering van het sociaal objectief in 2009 (waardoor iedere gemeente een welbepaald aantal sociale woningen moest bouwen) kwam er in steden als Antwerpen en Mechelen zelfs een stop op de bouw van sociale woningen, omdat zij al boven het objectief zaten. Ook in Gent, Leuven en Kortrijk namen de aantallen amper toe. Het stedelijk woonbeleid heeft zich niet gericht op hen die in woonnood verkeren (De Decker 2012).

### **Globale hedendaagse beschouwing van huisvesting**

Tijd voor *fast forward* naar 2017. Globaal gezien is het dominante politiek-economisch discours momenteel neoliberal. Sinds de kredietcrisis in 2008 staan vele vormen van overheidssturing, waaronder sociale huisvesting, onder druk. Onder de witte vlag van besparingen en deregulering trekken overheden zich terug van het toneel “want minder bureaucratie komt de burger ten goede”. De vraag is echter wie de achtergelaten machtsruimte invult. In de westerse wereld neemt een ingrijpende *financialization* of vermarkting van woningmarkten toe (Aalbers 2016). Financialisering betekent dat

woningen veeleer tot vastgoedobject verworden. Elders gegenereerd geld wordt massaal in internationaal vastgoed gepompt, omdat vastgoed een stabiele markt is met een relatief laag investeringsrisico. Grote beleggers kopen objecten op van woningmaatschappijen en overheden die zich vanuit besparingslogica genoodzaakt zien tot uitverkoop - en zich door grote bedragen en vrijemarktlogica in de luren laten leggen. De achtergelaten machtsruimte wordt dus mede ingevuld door zulke *private equity funds*. Deregulering maakt huisvesting meer speculatief en exclusief en dit beperkt zich niet meer tot wereldsteden als New York en Londen (Edwards 2011). Er zijn voorbeelden bekend in Madrid (Janoschka 2015), Berlijn en corporatie Vestia in Rotterdam (Aalbers 2016). Het grote gevaar van de vermarkting is dat er vastgoedmonopolie ontstaat die zelf schaarsheid kan creëren, vrijelijk (huur)prijzen bepaalt en de gebruikers aan zich ondergeschikt maakt (Harvey 2012). Overheden kunnen dat compenseren met verhoogde huurpremies, maar hierdoor stromen overheidsmiddelen weg in een bodemloze put.

**Figuur 2.** Grondgebonden sociale eengezinswoningen worden privaat verkocht (bron: Collectief Goed 2015)



En het komt dichterbij dan je denkt. Ook in Vlaanderen ontvangen huisvestingsmaatschappijen, ondanks de door de regering aangehaalde verhogingen (Vlaamse regering 2016), te kleine budgetten voor regulier onderhoud en nieuwbouw. De huurinkomsten dalen, omdat die afhankelijk zijn van het inkomen van de huurders, die gemiddeld genomen minder kapitaalkrchtig zijn geworden. Om zoveel mogelijk huishoudens te bereiken, worden de investeringen gericht op de renovatie, afbraak en nieuwbouw van grootschalige appartementsgebouwen. Hiermee worden vooral standaarddoelgroepen bereikt; grote gezinnen vallen buiten de boot. Sociale huisvestingsmaatschappij De Ideale Woning in de regio Antwerpen - en waarschijnlijk bevinden andere maatschappijen zich in hetzelfde vaarwater - blijkt financieel genoodzaakt tot verkoop van solitaire grondgebonden woningen. Een renovatieslag in eengezinswoningen is te duur, want het bereikt te weinig huishoudens. De woningen worden openbaar verkocht aan de hoogste bieder. Soms zijn de nieuwe eigenaars malafide investeerders die de woning zonder renovatie privaat doorverhuren. Algemeen genomen zijn de nieuwe eigenaars (nog) niet de internationaal opererende beleggingsmaatschappijen. Dit komt mede door de schaal, want veel valt er uiteindelijk niet te verkopen: een Vlaamse huisvestingsmaatschappij heeft gemiddeld maar 1.700 woningen; de grootste, Woonhaven Antwerpen, heeft er 17.500; De Ideale Woning 5.700 (VMSW 2016). Dit valt in het niets bij sommige conglomeraten in bijvoorbeeld Nederland en Duitsland. De kleinschaligheid en versnippering maken Vlaanderen in dat opzicht resistent! Toch is een uitverkoop van Vlaamse huisvesters, gelet op hun dalende inkomsten en het economisch en politiek klimaat, niet ondenkbaar.

Hoewel de verkoopopbrengst op korte termijn wat lucht geeft aan nieuwe investeringen, verliest de sector aan patrimonium terwijl de wachlijsten groeien. Statistieken geven aan dat er in Vlaanderen



eind 2015 ongeveer 118.000 kandidaat-huurders waren, terwijl het totale aantal huurwoningen 151.000 bedroeg, waarvan er 141.000 worden bewoond en 10.000 leegstaan voor renovatie (VMSW 2016). Het aantal 151.000 is 5,5% van het aantal huishoudens in Vlaanderen (Heylen 2016). Kun je spreken van een stiefmoederlijke behandeling? Het is in ieder geval wrang om vast te stellen dat het merendeel van het overheidsbudget uitgaat naar de ondersteuning van het individuele woningbezit en niet naar de doelgroepen met de grootste betaalbaarheidsproblemen (Heylen 2013). Een bekende overheidssubsidie is de Woonbonus à € 1,5 miljard, die het private bezit moest stimuleren maar de perverse uitwerking heeft gehad dat de huizenprijzen zijn verhoogd (Vastmans et al. 2016; De Decker 2015) en dat kopen exclusiever is geworden.

Sociale huisvesting is niet voor iedereen, ook niet de armsten. Onder andere grotere gezinnen in kansarmoede ondervinden problemen op de woningmarkten. Kopen is onmogelijk, omdat men geen hypotheekverstrekker vindt. Sociaal huren is onmogelijk, omdat er te weinig geschikte woningen beschikbaar zijn. Bijgevolg is men gedwongen om privaat te huren. Deze markt biedt van alles aan, maar enkel ongeschikte woningen zijn betaalbaar voor de gezinnen in kwestie. Het gaat vaak om slechte woonomstandigheden in niet te ventileren ruimtes, schimmel, gevaarlijke situaties voor brand en elektrocutie, onhygiënische oplappingsen en te klein. Mensen op de private huurmarkt betaalden in 2013 gemiddeld 34% van hun inkomen aan huur (en bijna de helft van hen betaalt zelfs 40% of meer); bij sociale huurders was dit 26%; bij eigenaars met hypotheek 24%. Dat betekent dat het restinkomen van een private huurder laag is en dat hij een verhoogde kans loopt zijn huur niet te kunnen betalen (Heylen 2015). Oppassen, of je wordt uitgezet. Men dreigt in een vicieuze cirkel te komen waarin woon-, school-, werk- en gezondheidssituaties elkaar negatief beïnvloeden.

### **Coöperatieve huisvesting als alternatief**

Tot zover het probleemstellend gedeelte; tijd voor de oplossingen. Historisch gezien is huisvesting georganiseerd in twee systemen: een privaat en een sociaal systeem; beide onderverdeeld in een eigendoms- en een huurmarkt. Zoals sociale huisvesting begin 20e eeuw een reactie was op de tekortkomingen van een kapitalistisch georkestreerd privaat systeem, is coöperatieve huisvesting begin 21e eeuw een reactie op de tekortkomingen van de private en sociale systemen.

‘Van onderuit’ ontstaan coöperatieve initiatieven op de woningmarkt. Vele van hen scharen zich onder de noemer *commons* of gemeengoed. Om dat gemeengoed te beheren wordt een gemeenschap opgericht. In uiteenlopende gevallen is het creëren van een gemeenschap niet de eigenlijke doelstelling, maar het middel om die (bijvoorbeeld betaalbaarheid, toegankelijkheid of inclusiviteit) te behalen. Er is wereldwijd een breed spectrum ontstaan aan dit soort coöperatieven: van *grassroots* tot geïnstitutionaliseerd, van kleinschalig blijvend tot groeiend, van arm tot rijk, van inclusief tot exclusief. Zie de *cooperativas* in Catalonië en Spanje die een eigen statuut en regelgeving hebben afgedwongen (Catalan Integral Cooperative 2017), de succesvolle coöperatieven en huurderssyndicaten in Duitsland (Horlitz 2012), *Bau- und Wohngenossenschaften* in onder andere Zwitserland, de *community land trusts* met oorsprong in de gesegregerde landelijke VS (Davis 2010) en de aangepaste Woningwet 2015 in Nederland om ruimte te geven aan zelfstandige ‘wooncoöperaties’ van bewoners (Ministerie BZK 2015). In de gewesten Vlaanderen en Brussel bestaan coöperatieve experimenten die private en sociale systemen combineren. Die experimenten nemen verschillende vormen aan. In Brussel, Antwerpen en Gent komen *community land trusts* voor. In een CLT wordt de grond beheerd in een fonds en de gebruikers kopen enkel de woningen (Canfyn 2012). Ook bestaan er diverse gemeenschappelijke woonprojecten (*co-housing*) (Samenhuizen 2013).

In de meeste coöperatieën wordt, vanuit een inclusief gedachtengoed, gestreefd naar betaalbare kwaliteit. Het gaat om experimenten, omdat er geen juridische definitie en regelgeving bestaan in de woonwetgeving. Toch worden er al successen geboekt die tot de aanpassing van het juridisch kader moeten leiden.

## ***2. Verantwoording in onderhandelingsprocessen en bevordering van vernieuwing***

### **Introductie Collectief Goed**

Het artikel toont de resultaten van de CLT en huurderscoöperatieve Collectief Goed in Antwerpen als voorbeeldstudie. Collectief Goed is een sociaal-geïnspireerde en experimentele coöperatieve die woningen voorziet voor kansarme gezinnen met meer dan drie kinderen. Het is opgezet door diverse sociale en maatschappelijke organisaties (Samenlevingsopbouw Antwerpen Stad, Centrum Algemeen Welzijnswerk Antwerpen, Dienstenthuis), een sociale huisvestingsmaatschappij (De Ideale Woning) en een groep grote gezinnen in structurele woningnood die zich hebben verenigd in Arm in Arm vzw. Sympathisanten steunen de coöperatieve via aandeelhouderschap en schenkingen. Het project vindt zijn wortels in de geïnstitutionaliseerde strijd voor sociale rechtvaardigheid en armoedebestrijding. Samenlevingsopbouw is een gesubsidieerde buurtwerkorganisatie die kansarmen ondersteunt op allerlei vlakken: administratie, taal, onderwijs, werk, huisvesting enz.

**Figuur 3.** Arm in Arm en het eerste project van 9 huizen in Antwerpen-Merksem (bron: Collectief Goed 2015)



Momenteel is met de renovatie van 9 bestaande woningen in Antwerpen-Merksem een eerste project gaande. Het gaat om grondgebonden woningen uit de tuinstadperiode 1920-1930. De woningen zijn ter beschikking gesteld door sociale huisvestingmaatschappij De Ideale Woning, die op zoek is naar een sociaal alternatief voor de reguliere private verkoop van dergelijke afgeschreven woningen. De renovatiewerken worden rendabel gehouden door de inzet van de mensen zelf, een sociaal bouwbedrijf, ex-gedetineerden in het kader van hun reclassering en scholieren voor hun technische opleiding. Collectief Goed streeft naar meerdere projecten. Er kunnen 70 dergelijke woningen ter beschikking worden gesteld door De Ideale Woning. Hiervoor dient het eerste project in Merksem zelfstandig genoeg te zijn in de zin van beheer en onderhoud.

### **Methodologisch kader**

Het onderzoeksproject INDIGO neemt Collectief Goed als case voor de realisatie van gemeengoed onder de loep. En dat doet het met een (methodologische) bril op met twee lenzen voor analyse en interpretatie: enerzijds de *Grand Principles of the Landed Commons* en anderzijds *Théorie des Cités Plus*. De volgende vragen staan centraal: hoe is het grondgebonden gemeengoed overeengekomen? Welke rol speelden actoren, en wat dreef hen? Hoe verantwoordden zij zich en tot wat leidde dat? Het is een (hete aardappel)mond vol, maar de *grand principles of the landed commons* (GPLC) dienen

ertoe om het project te toetsen op de mate waarin een grondgebonden gemeengoed wordt gebouwd. De GPLC zijn 10 eigenschappen die een echte *landed common* heeft. Deze principes zijn gehaald uit literatuur (pro en contra), beleidsdocumenten en ervaringen van activisten.

**Figuur 4.** Grand Principles of the Landed Commons (bron: INDIGO 2015)

1	<b>collectively agreed or mediated system of diverse land use rights</b> , practiced individually, jointly, interactively or in a time-sharing mode, all applying to the same land or a wider spatial composition of land and its uses, supporting a diversity of shared land uses
2	group or <b>community-based use and/or ownership</b> (1) by nature or (2) as acknowledged
3	<b>institutional diversity</b> : wide array of ownership regimes between private and public, defined by mixed legal arrangements and institutional configurations
4	more <b>inclusive ownership regimes</b> and more efficient in use
5	require new forms of land use governance: <b>hybrid governance relationship</b> combining hierarchical relations, market regulation, self organization through networks and associations, affective relations....
6	<b>socio-ecological relationship</b> between land, its resources and a group of people who accept stewardship over the resources
7	different sets of governance arrangements <b>related to the nature of the resources</b> in question
8	<b>institutional-political system</b> of spatial planning, property laws and regulations must be mobilised and modified
9	<b>host communities</b> rather than markets or governments hold stewardship over local and regional landed commons, and should pursue a form of consensus between the interests and claims of the various communities of practice and individual users
10	governed not just through open access, but by <b>clear rules</b> to prevent overexploitation, and cater for alienation of rights as well as exit and entry rights.

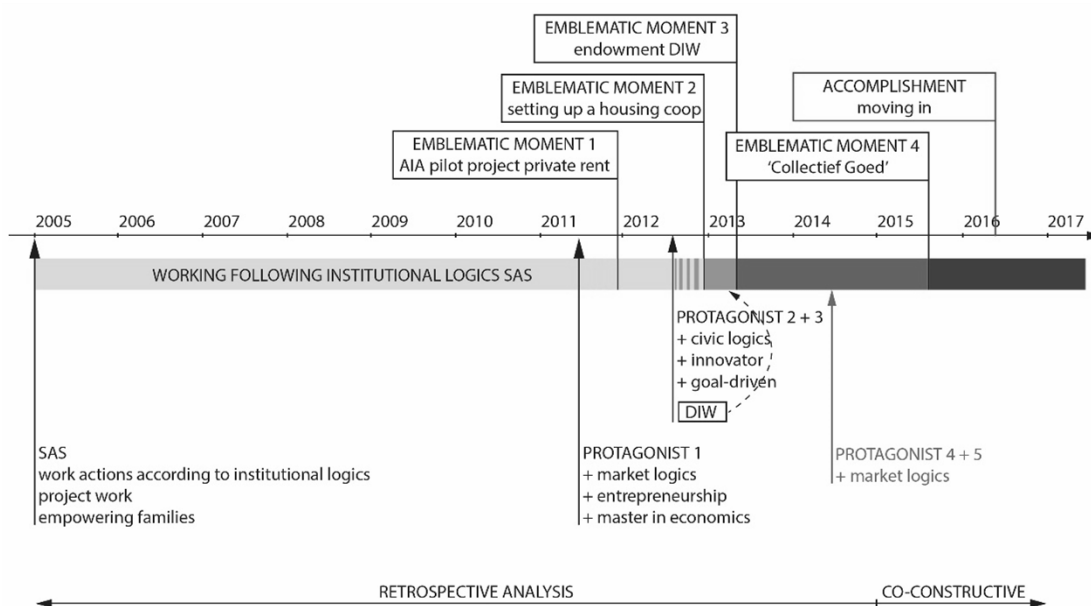
Zoals de naam doet vermoeden, bouwt de *Théorie des Cités Plus* (TdC+) voort op de sociologische *Théorie des Cités* (Boltanski en Thévenot 1991; Boltanski en Chiapello 1999; Dumont et al. 2014). De theorie benadrukt de rol van principes en akkoorden tussen verschillende actoren in een onderhandelingsproces. De bedenkers vatten de beweegredenen van actoren samen in *cités*, of wereldbeelden. Deze *cités* (zoals *cité inspirée*, *domestique*, *civique*, *marchande*, *industrielle*) kunnen specifieke vormen van overeenkomst (keuze, consensus, compromis, akkoord, contract, uitsluiting enz.) stimuleren en belemmeren. Om de theorie in INDIGO te kunnen toepassen en om het proces van de realisatie van grondgebonden gemeengoed te analyseren, zijn er twee amendementen gedaan in de plusversie (Moulaert et al. 2016). Ten eerste is de positionering van de *protagonist* (hoofdrolspeler) in zijn *community of practice* (gemeenschap van gedeelde praktijk) en de daarmee gepaard gaande institutionele logica toegevoegd. De protagonist handelt namelijk binnen het kader dat zijn bedrijf of instituut stelt. Ten tweede zijn de socio-psychologische en interpersoonlijke dynamiek toegevoegd. Socio-psychologie slaat op het groepsgedrag in een breder verband (gedeelde waarden, identificatie, afzetting enz.). De interpersoonlijke dynamiek komt neer op emoties die een rol spelen in onderhandelingsprocessen (sympathie, antipathie, solidariteit, jaloezie enz.).

## Bevindingen

Collectief Goed wordt beschouwd als een evoluerend samenspel van actoren die, al dan niet bewust, een vorm van grondgebonden gemeengoed of *landed common* bouwen (zie figuur 4). Terugkijkend kan het proces in fases en scharniermomenten worden ingedeeld. Uit de analyse blijkt dat de scharniermomenten steeds zijn ingegeven door de voorafgaande introductie van een protagonist die voor een nieuwe dynamiek zorgt en het vermogen heeft om ook anderen tot verandering aan te zetten. Bij nader inzien gaat het in alle gevallen om protagonisten die hun *community of practice* (bijvoorbeeld Samenlevingsopbouw, de stedelijke administratie, de sociale huisvestingsmaatschappij) vertegenwoordigen, maar zich niet volledig dat keurslijf aanmeten. Met andere woorden: de protagonisten handelen deels buiten de logica, waarden, normen, gewoonten van hun instantie. Deze positie is te danken aan de afwijkende achtergrond van studie, levensloop en wereldbeeld van de

persoon in kwestie. Bijvoorbeeld: het lange aanlooptraject van institutioneel werk van Samenlevingsopbouw is verrijkt met de komst van de projectcoördinator (protagonist 1) die marktlogica en ondernemerschap inbracht in 2011. Vervolgens is het op relatief korte tijd tot een zelfstandig project gekomen. Er werden verschillende nieuwe contacten gelegd, bijvoorbeeld met de Stad Antwerpen (protagonist 2), die dan weer tot een contact met sociale huisvestingsmaatschappij De Ideale Woning (protagonist 3) leidden. Hoewel de stedelijke administratie na de politieke machtswisseling in 2012 andere prioriteiten stelde en van het toneel verdween, is het contact tussen protagonisten 1 en 3 gebleven en verder uitgebouwd. Deze hoofdrolspelers hebben gedeelde eigenschappen (ondernemingszin, buiten de lijntjes kleuren, vernieuwen) en mobiliseren de *cité marchande* - of het marktdenken - vanuit een sociaal perspectief. Interpersoonlijke factoren zoals sympathie en respect spelen ook een rol.

**Figuur 5.** Fases en scharniermomenten Collectief Goed 2005-2017 (bron: OMGEVING 2017)



De TdC+ blijkt een geschikt instrument om het klassieke en gangbare hokjesdenken (dat zich vertaalt in *cités*, wij-zij-discussies, ongeloof in anderen enz.) in eerste instantie te begrijpen. Op basis van het inzicht in de verschillende wereldbeelden en institutionele logica van individuen en groepen zijn gedragspatronen waar te nemen. Het stelt de ruimtelijk planner vervolgens in de mogelijkheid om zich intellectueel boven tegenstrijdige standpunten te plaatsen. Zo kan het hem helpen om te mediëren in onderhandelingsprocessen zonder zelf ook verzeild te geraken in de stellingenoorlog. De theorie helpt aan te tonen dat je enkel door het doorbreken van het verlamdende hokjesdenken tot vernieuwende ideeën en oplossingen kunt komen en aan een nieuw (ideaal) wereldbeeld kunt bouwen.

### 3. Versterking en verduurzaming van het gemeengoed

Het project Collectief Goed toont exemplarisch de maatschappelijke meerwaarde van alternatieve woonvormen. Terwijl dit soort projecten wijdverspreid maar heel individueel en vaak vanuit de middenklasse wordt ge nitioneerd, bewijst Collectief Goed dat het samen bouwen aan de eigen woning een sterke katalysator kan zijn in de strijd tegen kansarmoede. Dergelijke projecten zorgen voor een opstap in de maatschappij: een goede woning is een basis voor ontplooiing. Het proces behelst evenwel meer dan het voorzien in huisvesting. De toekomstige bewoners leren op relatief korte tijd

ontzettend veel bij over hun rechten en plichten, werking van maatschappij en hun rol daarin, budgetbeheer enz. Het samen nadenken over de huurvoorwaarden, het opstellen van het beheersreglement en de statuten en de kans om aandelen te hebben in de coöperatieve opent nieuwe perspectieven voor de betrokken gezinnen. Mensen hervinden hun eigenwaarde en zelfvertrouwen en nemen de verantwoordelijkheid over de woningen die ze tot stand brachten. Het is nog afwachten hoe de groep zal evolueren, maar de betrokkenheid is groot. Er wordt verwacht dat deze betrokkenheid ervoor zorgt dat bewoners meer zorgdragen voor de woningen en dat problemen die doorgaans bij sociale woningbouw optreden (anonimiteit, gebrekkig beheer) vermeden kunnen worden.

Alleen maar positief, als we het zo horen. Waarom wordt dit model dan niet algemeen toegepast? Het vervolg botst op financieel-organisatorische, juridische en beleidsmatige hindernissen. Deze hindernissen gaan boven de invloedssfeer van de organisatie uit. Om dit soort projecten toch een goede slaagkans te geven zijn een beleidsmatige ondersteuning, een aanvulling van het institutioneel kader en een aanpassing van de reglementen van (sociaal) wonen nodig.

Het Sociaal Verhuurkantoor Antwerpen staat in voor de verhuur van de woningen van 'private eigenaar' Collectief Goed. Het betrekken van het SVK betekent dat moet worden gewerkt met de wachtlijsten van sociaal wonen. De grote sterkte van Collectief Goed is de groepswerking van Arm in Arm geweest. Zonder deze basis zou de groei (*empowerment*) die de toekomstige bewoners doormaakte nooit zo groot zijn geweest. En deze groepsdynamiek is een essentiële voorwaarde voor het succes van deze projecten. Het blijft echter de vraag of de gemeenschapsvorming die de eerste groep doormaakte met sterk gelijke achtergrond en problematieken even goed met een willekeurige wachtlijstgroep zal plaatsvinden.

Om het coöperatief wonen echt kans op slagen te geven moeten de projecten worden beschouwd als wat ze zijn: gemeengoed. Alle pogingen om gemeengoed in de bestaande juridische kaders van private of sociale huisvesting te duwen leidt onvermijdelijk tot afbreuk van het gemeengoed. Coöperatief wonen met een duidelijk sociale doelgroep wordt best erkend als een volwaardige alternatieve woonvorm met een apart statuut - dus naast privaat en sociaal - met een op maat gemaakte regelgeving. Indien het SVK deze projecten kan beheren onder een specifiek doelgroepenbeleid los van de algemene wachtlijsten, bewijst Collectief Goed dat de maatschappelijke meerwaarde van deze projecten veel groter is dan wanneer er met een willekeurige groep wordt gewerkt. Bovendien kan de erkenning helpen om praktische problemen van vandaag (fiscale status als samenwonende groep, recht op renovatiepremies, verlies werkloosheidsgeld bij renovatiewerken enz.) op te lossen.

**Tot slot:** Dit artikel pleit voor een georganiseerd en geïnstitutionaliseerd alternatief. Zonder institutionalisering blijven projecten als Collectief Goed nobele eilandinitiatieven die enorm veel persoonlijke energie en toewijding vergen en dan imploderen. Komt het tot een beweging? Bij het behalen van een eigen coöperatief statuut kan er een lobby worden opgezet voor de aanpassing van regelgeving. Maar daarvoor moet elke partner, ook Collectief Goed zelf, hokjesdenken doorbreken en niet bij voorbaat bruggen verbranden.

## **Referenties**

- Aalbers, M. (2016). *The Financialization of Housing: A political economy approach*. Abingdon - New York: Routledge.
- Boltanski, L. & Chiapello, E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
- Boltanski, L. & Thévenot, L. (1991). *De la justification. Les économies de la grandeur*. Paris: Gallimard.
- Canfyn, F. (2012). *Wonen voor 200.000 euro all-in: betaalbaar, energiezuinig, goed ontworpen en in leefbare omgeving*. Antwerpen - Apeldoorn: Garant.
- Catalan Integral Cooperative (2017). Geraadpleegd op 19 januari 2017 via <http://cooperativa.cat/en> en <http://commonstransition.org/catalan-integral-cooperative> (blogs).
- Davis, J.E. (2010). *The Community Land Trust Reader*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- De Decker, P. (2012). Betaalbaar wonen in de pretstad. In: Holemans, D. (2012). *Mensen maken de stad: bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst*. Berchem: EPO.
- De Decker, P. et al. (2015). *Woonnood in Vlaanderen: mythen, feiten, voorstellen*. Antwerpen - Apeldoorn: Garant.
- De Moor, M. (2011). From common pastures to global commons: a historical perspective on interdisciplinary approaches to commons. *Natures Sciences Sociétés*.
- Dejongh, G. & Van Windekens, P. (2002). *Van Kleine Landeigendom tot Vlaamse Landmaatschappij: vijftenzestig jaar werking op het Vlaamse platteland 1935-2001*. Brussel: VLM.
- Dumont, A., Stassart, P. Vanloqueren, G. & Baret, P. (2014). Clarifier les dimensions socio-économiques et politiques de l'agroécologie : au-delà des principes, des compromis ?
- Edwards, M. (2011). London for sale: towards the radical marketization of urban space. In: Gandy, M. (ed.) *Urban constellations*. Berlin: Jovis.
- Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: from the right to the city to the urban revolution*. London: Verso.
- Heylen, K. (2013). *Grote Woononderzoek 2013: deel 2 deelmarkten, woonkosten en betaalbaarheid*.
- Heylen, K. (2016). *Doelgroep en wachtlijst sociale huur*. Steunpunt Wonen.
- Horlitz, S. (2012). *Housing Beyond Profit: A Comparison of U.S. and German Alternative Ownership Models*. Geraadpleegd op 16 januari 2017 via <http://www.aicgs.org/publication/housing-beyond-profit-a-comparison-of-u-s-and-german-alternative-ownership-models>.
- Janoschka, M., (2015). *Politics, citizenship and disobedience in the city of crisis: a critical analysis of contemporary housing struggles in Madrid*. Berlin: Die Erde.
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2015). *De wooncoöperatie*. Geraadpleegd op 19 januari 2017 via <http://www.woningwet2015.nl/kennisbank/wooncooperatie/de-wooncooperatie>.
- Moulaert, F., Bussels, M. & Van den Broeck, P. (2016). *Théorie des Cités in case study analysis*.
- Nicolai, F. (2016). *Archibelge - Wet de Taeye*. Video geraadpleegd op 31 januari 2017 via <https://vimeo.com/140422304>.
- Samenhuizen vzw (2013). *Samenhuizen in je lokaal beleid: bouwstenen en inspirerende voorbeelden*. Geraadpleegd op 18 januari 2017 via <http://www.samenhuizen.net/docs/folderlokaalbeleid2013.pdf>.
- Van den Broeck, J., Vermeulen, P., Oosterlynck, S. & Albeda, Y. (2015). *Antwerpen, herwonnen stad? Maatschappij, ruimtelijk plannen en beleid 1940-2012*. Brugge: Die Keure.
- Van den Broeck, P. & Vervloesem, E. (2013). 100 jaar bouwen aan een beter Luchtbal: een geschiedenis van wisselende ruimtelijke strategieën, logica's en compromissen. In: Segers, R. et al. (2013) *Handboek ruimtelijke kwaliteit*. Brussel: ASP.
- Vastmans, F., Helgers, R., Damen, S., Goeyvaerts, G. & Buyst, E. (2016). *De economie van de woningmarkt*. Antwerpen - Apeldoorn: Garant.

Vlaamse Regering (2016). Septemberverklaring 2016. Geraadpleegd op 18 januari 2017 via <http://www.geertbourgeois.be/nieuws/septemberverklaring-2016>.

VMSW - Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (2016). Statistieken tot 2015. Geraadpleegd op 17 januari 2017 via <https://www.vmsw.be/Home/Footer/Over-sociale-huisvesting/Statistieken>.





## **En nu klaar voor gedeeld beleid?**

*De recente toenaderingsinitiatieven tussen Ruimte Vlaanderen en LNE onder de loep*

***Ann Pisman***

Omgevingsdenken vereist denken over het ontwikkelen van inhoudelijk beleid, over structureel en ad hoc samenwerken én over instrumenten die hiervoor kunnen worden ingezet. Als alle drie de facetten concreet zijn kan er volwaardig worden gestart.

Vlaanderen heeft al heel wat stappen gezet in de richting van omgevingsdenken, vooral het inhoudelijk facet van het omgevingsbeleid zal de komende jaren nog verder moeten worden uitgewerkt.

Ann Pisman (1)(2)

Ann.pisman@ugent.be

Ann.pisman@vlaanderen.be

(1) Departement Omgeving – Vlaams Planbureau Omgeving

(2) Universiteit Gent – Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning

## **En nu klaar voor gedeeld beleid?**

### *De recente toenaderingsinitiatieven tussen Ruimte Vlaanderen en LNE onder de loep*

Op 1 april 2017 is het departement Omgeving van de Vlaamse Overheid officieel van start gegaan. De vroegere departementen Ruimte Vlaanderen (RWO) en Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) werden geïntegreerd. Deze administratief bestuurlijke stap creëert heel wat kansen voor gedeeld beleid, gedeeld instrumentarium en gedeelde financiering.

Het regeerakkoord 2014-2019 stelde de vorming van een beleidsdomein omgeving voorop omwille van het boeken van efficiëntiewinsten en het bewerkstelligen van een samenhangend en slagvaardig beleid. In de beleidsnota Omgeving van de bevoegde Minister voor Omgeving, Joke Schauvliege, werd deze doelstelling herhaald en werd ook gefocust op de Vlaamse kerntaken van de nieuwe organisatie: klant en inhoud moesten centraal gesteld worden (Departement RV en Departement LNE, 2015).

Ter voorbereiding van deze fusie werden door Ruimte Vlaanderen twee onderzoeken uitgeschreven. De belangrijkste resultaten van deze onderzoeken worden in dit artikel weergegeven. Vervolgens wordt het omgevingsdenken in een ruimere context gesitueerd, door verwijzingen te maken naar het Nederlandse en Europese beleid terzake. Finaal wordt de nieuwe structuur van het departement toegelicht, en wordt inzicht gegeven in de toekomstige en huidige impact van dit omgevingsdenken op het instrumentarium.

### ***Onderzoek over de inhoudelijke en organisatorische invulling van omgevingsbeleid***

IdeaCONSULT voerde in 2015, in opdracht van het departement Ruimte Vlaanderen, een onderzoek uit over de inhoudelijke en organisatorische invulling van het omgevingsbeleid (Knotter et al., 2015).

Twee onderzoeksvragen stonden centraal:

- Wat verstaan we onder het omgevingsbeleid?
- Hoe worden de bestaande departementen geïntegreerd ivv de realisatie van het inhoudelijk project en hoe verhouden ze zich tot de andere departementen en hun belangrijke stakeholders?

Beide vragen werden beantwoord aan de hand van inzichten verworven uit case-studies in binnen- en buitenland (Nord-Pas de Calais, Turnhout, provincie West-Vlaanderen, provincie Utrecht), literatuurstudie en expertenworkshops.

De onderzoekers stellen voor de volgende definitie voor Omgevingsbeleid te hanteren:

‘Omgevingsbeleid is: kaderstellend beleid, dat de context vastlegt voor ruimtevragen vanuit de verschillende sectoren; én ontwikkelingsgericht beleid, gericht op het realiseren van de beleidsambities op het vlak van ruimte en leefmilieu (in samenhang met andere perspectieven).’

Vooraf voor de kaderstellende rol heeft de integratie van ruimte en leefmilieu een potentieel sterke meerwaarde, door het ontwikkelen van één geïntegreerd kader met voorschriften op het vlak van ruimte en leefmilieu. Vanuit de ontwikkelingsrol is de meerwaarde van integratie iets minder uitgesproken, maar ook potentieel aanwezig.

Met betrekking tot de hoe-vraag bevat het rapport enkele vaststellingen en suggesties.

In geen enkele case is het omgevingsbeleid organisatorisch ten volle ontwikkeld maar er werden interessante praktijken gevonden, zoals:

- Organisatiemodellen waarbij diensten die gerelateerd zijn aan de fysieke leefomgeving (milieu, economie, mobiliteit, ruimte ...) in clusters samenwerken.
- Instrumenten die ontwikkeld zijn om de dienstverlening op een geïntegreerde manier te organiseren (bv. een gezamenlijke procedure rond complexe dossiers).

Het omgevingsbeleid wordt in toenemende mate geoperationaliseerd door transversale projecten en programma's die resulteren in nieuwe organisatievormen zoals project- of programmateams.

### ***Onderzoek over het afstemmen van ruimtevragen van diverse beleidsdomeinen***

SumResearch m.m.v. Universiteit Gent en Atelier Romain bestudeerden in 2015-2016 de mogelijke afstemming van de ruimtevragen van de Vlaamse beleidsdomeinen. Ze focusten op de onderstaande onderzoeksvragen:

- Rond welke concrete aspecten van de beleidsthema's is ruimtelijke afstemming/integratie noodzakelijk of wenselijk?
- Worden deze ruimtelijke aspecten reeds opgenomen door het betreffende beleidsthema?
- Wat zijn de prioritaire kansenvelden waarbinnen een maatschappelijke meerwaarde kan worden bereikt door vanuit het ruimtelijk beleid aan cross-sectorale beleidsafstemming en – integratie te werken?

Deze werden beantwoord door middel van een uitgebreide literatuurstudie van beleidsnota's en - rapporten en thematische gesprekken met experts van de beleidsthema's.

Dit resulteerde finaal in negen weerhouden kansenvelden (KV) voor cross-sectorale beleidsafstemming en –integratie, op Vlaams niveau, en met ruimte als integrerend platform. De prioritaire kansenvelden geven interessante richtingen aan waarbij grote stappen voorwaarts kunnen worden gezet wat de integratie van de ruimtelijke dimensies van diverse beleidsthema's betreft.

#### KV1: Verruimtelijken van het beleid voor hernieuwbare energieproductie

Op Europees niveau worden kwantitatieve beleidsdoelstellingen geformuleerd voor de productie van hernieuwbare energie. Het Vlaamse antwoord beperkt zich in sterke mate tot een vergunningenkader en is bijgevolg sterk vraagvolgend. Daarmee is het onduidelijk of en hoe de Europese kwantitatieve doelstellingen gehaald zullen worden. Het kansenveld maakt een ruimtelijke vertaling van deze doelstellingen, werkt actief naar de realisatie van dit doel, en maakt daarbij een aantal strategische ruimtelijke keuzes. Meervoudig ruimtegebruik is hier essentieel.

#### KV2: Operationaliseren van het principe 'kwalitatieve ruimtelijke clustering'

Dit kansenveld is gericht op het clusteren van ruimtelijke kwaliteit – van op het laagdynamische platteland tot aan de hoogdynamische knooppunten van het openbaarvervoernetwerk. Voor het platteland waar het voorzieningenniveau daalt, gaat het specifiek over het streven naar kwalitatieve voorzieningencusters, als alternatief voor het krampachtig behoud van wat er momenteel nog is. Aan de andere kant van het spectrum, in hoogdynamische gebieden, is het kansenveld gericht op het creëren van kritische massa aan de knooppunten van het openbaar vervoer, en het tegelijk desorganiseren van perifere ontwikkelingen elders. Het kansenveld opent perspectieven voor heel wat afstemming en –integratie met andere beleidsthema's.

### KV3: Opvangen van de ruimtelijke weerslag van de woonbehoeften

De organisatie van het wonen blijft in Vlaanderen geketend aan de historische gewestplanbestemmingen. Daardoor druist de praktijk in tegen de principes van een goede ruimtelijke ordening, maar evengoed tegen de doelstellingen van het klimaatbeleid, mobiliteitsbeleid, landbouwbeleid enzovoort. Deze ruimtelijke weerslag van het woonbeleid wordt niet opgenomen door het woonbeleid zelf. Het kansenveld zoekt een uitweg uit deze impasse en zet daarbij de juiste woontypologieën in op de juiste plaats. Dit vereist bovendien een nieuwsoortig instrumentarium.

### KV4: Faciliteren van dynamische bedrijvigheid met maximale ruimtelijke verweving

Het overheidsbeleid rond ruimtelijke economie slaagt er onvoldoende in succesvol om te gaan met het dynamische karakter van bedrijvigheid en de daaruit volgende transformatiebehoeften. Ook de verweving van formele bedrijfslocaties met andere vormen van ruimtegebruik is thans ondermaats. Het kansenveld werkt aan een sterk locatiebeleid voor een brede waaier aan bedrijfsvormen. Daarbij wordt zowel gefocust op bedrijfslocaties in het stedelijk gebied tot bedrijvigheid op het platteland, als op de locatiewensen van grote bedrijven. In alle gebieden wordt gestreefd naar een maximale verweving van de bedrijfsactiviteiten met andere vormen van ruimtegebruik.

### KV5: Sturen van regionale klimaatadaptatie

In verschillende regio's in Vlaanderen stelt de klimaatverandering de huidige ruimtelijke organisatie in vraag. De oplossingen die hier gezocht worden, gaan verder dan het implementeren van een klimaatreflex in de bestaande manier van werken. Voorbeelden zijn de kustregio en de Kempen. Het kansenveld bereidt er een aangepaste organisatie van de ruimte voor. Ruimtevragen van diverse andere actoren komen daarbij op tafel.

### KV6: Agenderen van mitigatie via ruimtelijke doorwerking in het Vlaamse klimaatmitigatiebeleid

In het Vlaamse klimaatmitigatiebeleid worden de potenties van mitigatie via ruimtelijke doorwerking niet opgenomen. Het kansenveld agendeert de potentiële bijdrage van het ruimtelijk beleid aan deze agenda. Soms gaat het over het agenderen van bestaande beleidsprincipes uit het ruimtelijk beleid, soms over de potenties van ruimte als platform om bestaand mitigatiebeleid te kaderen.

### KV7: Opnemen van het regionaal openruimtebeleid

De ruimtevragen van de verschillende beleidsthema's voor de open ruimte zijn zo talrijk dat dit een aantal conflicten met zich meebrengt. Dit is thans onvoldoende uitgeklaard. Het bestaande beleid heeft wel een reeks spelregels uitgevaardigd die gericht zijn op het niveau van individuele inrichtingen. Daarmee is de algemene beleidsrichting voor de open ruimte echter niet gedefinieerd. Een aantal grote openruimte vraagstukken blijft onbeantwoord. Het kansenveld ontfermt zich over dit beleidsvacuüm en tracht een oplossingsrichting uit te werken op een regionaal schaalniveau.

### KV8: Verbreden van het waterbeheersingsbeleid

De beleidsaandacht rond waterbeheer gaat in sterke mate naar de beheersing van het overstromingsrisico, van een teveel aan water. De huidige aanpak heeft een aantal sterktes, met in het bijzonder het stroomopwaarts denken. Inhoudelijk is een bredere focus echter noodzakelijk. Er is immers nog geen antwoord op de droogteproblematiek, en het beleid rond infiltratie gaat niet verder dan het vergunningenkader. Bovendien neemt de verharding nog steeds verder toe. Het kansenveld neemt deze bezorgdheden op.

### KV9: Inzetten op omgevingskwaliteit

Heel wat beleidsuitdagingen rond een kwalitatief leefmilieu hebben betrekking op het aanpakken van een bepaald hinderaspect: inperken geluidshinder, aanpak UHI-effect, realisatie meer toegankelijk groen... De doelstellingen worden vaak op Europees en/of Vlaams niveau geformuleerd. Het kansenveld zoekt aansluiting met het lokale beleidsniveau door in te zetten op 'omgevingskwaliteit' met ruimte als platform voor beleidsafstemming.

## ***Ruimere positionering van het omgevingsdenken***

### **Parallellen in Nederland**

Ook in Nederland is de omslag van ruimte naar omgeving voelbaar, en dit zowel in het voorbereidend onderzoek en de beleidsontwikkeling, als in de instrumenten. Een (zeer) beknopte analyse: In 2002 beschikte Nederland over een domeinspecifiek Ruimtelijk Planbureau, verantwoordelijk voor de analyse en evaluatie van het ruimtelijk beleid. In 2008 fuseerde het Ruimtelijk Planbureau met het Natuur en Milieuplanbureau en ontstond het Planbureau voor de Leefomgeving, een onafhankelijk onderzoeksinstituut op het gebied van de leefomgeving: milieu, natuur én ruimte. Nederland telt momenteel naast het Planbureau voor de Leefomgeving nog twee andere planbureaus: het Centraal Planbureau en het Sociaal en Cultureel Planbureau. (toelichting door Ed Dammers, Brussel, 14/03/2017) Het ruimtelijk beleid werd aanvankelijk ontwikkeld in het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), dat echter in 2010 werd geïntegreerd in het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) (samenvoeging met het ministerie van Verkeer en Waterstaat). Hierdoor is ‘ruimte’ niet langer een duidelijke afgebakende ministeriële bevoegdheid en is de term ‘ruimtelijke ordening’ niet meer expliciet opgenomen in de titel van het Ministerie. De verantwoordelijke Minister is op vandaag ook bevoegd voor water, mobiliteit en maritieme zaken. Ruimte werd geïntegreerd in één van de drie directoraten van het ministerie, met name het Directoraat-Generaal Ruimte en Water, waarin de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling, samen met de Directies Gebieden en Projecten, Algemeen Waterbeleid en Veiligheid, en de Directie Water en Bodem op terrein samenwerken ([www.ruimte-mobiliteit.nl/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu](http://www.ruimte-mobiliteit.nl/ministerie-van-infrastructuur-en-milieu)) (Zonneveld & Evers, 2014).

Op niveau van de instrumenten is de Omgevingswet het paradepaardje van het omgevingsdenken in Nederland ([www.omgevingswet.nl](http://www.omgevingswet.nl)). De Omgevingswet, die naar verwachting in 2018 in werking treedt, integreert meerdere wetten op het gebied van de fysieke leefomgeving. Hieronder vallen onderwerpen als: bouwen, milieu, waterbeheer, ruimtelijke ordening, monumentenzorg en natuur. De oude wetten zijn veelal sectoraal opgebouwd. Met de Omgevingswet wil de Nederlandse overheid het wettelijk systeem ‘eenvoudig beter’ maken, maar de facto worden ruimtelijke instrumenten en instrumenten uit andere beleidsdomeinen geïntegreerd.

### **Aangestuurd door Europa?**

Ruimtelijke planning is geen expliciete bevoegdheid van het Europees beleid. Toch worden vanuit Europa door ESPON heel wat onderzoeken uitgevoerd met een ruimtelijke focus. In het Europees (subsidie) beleid wordt vaak de nadruk gelegd op geïntegreerde (sectoroverschrijdende) gebiedsontwikkeling. Ook het cohesiebeleid met zijn aandacht voor grensgebieden, macroregio's, steden en slimme regionale specialisatie, het Europese plattelandsbeleid met haar focus op participatieve plattelandsontwikkeling, de Europese Agenda Stad die streeft naar een consistentere Europees beleid met een grote impact op steden zijn voorbeelden van een inhoudelijke verruiming van het ruimtelijke thema naar andere, meer omgevingsgerichte thema's. (Ruimte Vlaanderen, 2017)

### ***Departement Omgeving***

In de ontwerpmissie van het departement Omgeving dat op 1 april 2017 werd opgericht is de relatie tussen de verschillende inhoudelijke invalshoeken van de voormalige departementen verduidelijkt en is een focus gelegd op de kwaliteitsvolle leefomgeving (Departement RV en Departement LNE, 2017). ‘Het Vlaams omgevingsbeleid staat garant voor een kwaliteitsvolle leefomgeving voor de

huidige en toekomstige generaties. We stimuleren een duurzame omgang met diverse natuurlijke hulpbronnen, waarbij we streven naar een koolstofarme, energiezuinige, klimaatintelligente samenleving en een sterke band tussen ecologie en economie realiseren. We ondersteunen maatschappelijke vooruitgang en we maken locatie- en ontwikkelingskeuzes in het belang van de Vlaamse samenleving.’

Het departement is opgedeeld in de volgende acht afdelingen:

- Strategie, internationaal beleid en dierenwelzijn (SID)
- Vlaams planbureau voor omgeving (VPO)
- Data-en informatiebeheer & digitale maatschappij (DIDM)
- Partnerschappen met besturen en maatschappij (PBM)
- Beleidsontwikkeling en juridische ondersteuning (BJO)
- Gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten (GOP)
- Handhaving (HH)
- Omgevingsbeleid voor energie, klimaat en groene economie (EKG)

De kernopdracht van het departement is om een omgevingsbeleid inzake ruimte, milieu, klimaat, energie en groene economie te ontwikkelen. Dit leidt tot een doordacht en zorgvuldig ruimtegebruik dat de ruimtelijke organisatie van Vlaanderen versterkt en waarbij de leef- en omgevingskwaliteit verbetert. De behoeften van verschillende maatschappelijke activiteiten worden gelijktijdig tegen elkaar afgewogen en krijgen een plaats rekening houdend met de draagkracht van de omgeving, biodiversiteit, een duurzame ontwikkeling en een optimale leef- en omgevingskwaliteit. Tegelijkertijd wordt een klimaatintelligente koolstofarme samenleving gerealiseerd, de economie vergroend en worden efficiënt energieverbruik en de transitie naar een duurzaam energiesysteem gestimuleerd. De opdrachten van het omgevingsdepartement zijn maatschappelijk urgent en vragen een actief overheidsbeleid. Alle zijn ze eigenstandig maar kunnen ze sterkere resultaten bereiken mits kruisbestuiving wordt verzekerd. Hiertoe sluit het omgevingsdepartement partnerschappen met andere entiteiten binnen en buiten het omgevingsdomein om de evidente raakvlakken complementair en met respect voor ieders expertise en opdracht in te vullen (Departement RV en Departement LNE, 2017).

### ***Omgevingsinstrumenten***

De afgelopen jaren en maanden werden heel wat planningsinstrumenten in Vlaanderen gewijzigd. Denken we hierbij bijvoorbeeld aan de introductie van de procedure voor complexe projecten en de Digitale Bouwaanvraag. Ook de komende maanden zijn nog heel wat wijzigingen te verwachten, zoals de introductie van beleidsplannen in de codex RO, de integratie van MER en RUP in uitvoeringsplanningsprocessen en de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning. In de hiernavolgende tekst worden een aantal van deze instrumenten kort toegelicht, in het bijzonder in relatie tot het omgevingsdenken.

#### **Geen structuurplannen meer maar beleidsplannen**

Sinds het decreet houdende de ruimtelijke planning van 1996 wordt het ruimtelijk beleid in Vlaanderen inhoudelijk vastgelegd in structuurplannen (Van Butsele et al., 2017). In artikel 2.11 van de VCRO is een definitie van het structuurplan opgenomen: ‘onder ruimtelijk structuurplan wordt verstaan een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht

samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen. (...) De structuurbepalende elementen zijn de elementen die de hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur van het niveau in kwestie beschrijven'. (Vlaamse Regering, 2010). Op vandaag wordt de planfiguur van het structuurplan vervangen door het 'beleidsplan'. Een codexwijziging is hiervoor in voorbereiding. In de voorlopige teksten is opgenomen dat 'een ruimtelijk beleidsplan bestaat uit een strategische visie en een of meer beleidskaders die samen het kader aangeven voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het ruimtelijk beleidsplan is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen in de ruimtelijke ordening. Het is realisatiegericht. De strategische visie omvat een langetermijnvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling. Een beleidskader bevat operationele beleidskeuzes voor de middellange termijn en actieprogramma's voor een thema of voor een gebiedsdeel. Beleidskaders beschrijven onder meer hoe en met wie de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd.'

Opvallend is dat in het nieuwe planningsinstrumentarium nog niet wordt verwezen naar het begrip 'omgeving', maar wel expliciet naar een ruimtelijk beleidsplan. In tegenstelling met de definitie van structuurplanning valt het op dat de begrippen 'ruimtelijke structuur' en 'structuurbepalende elementen' vervangen werden door 'ruimtelijke ontwikkeling'. Ruimtelijke ontwikkeling wordt in het Witboek van het beleidsplan Ruimte Vlaanderen gedefinieerd als het resultaat van samenwerking tussen overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en ondernemingen. (Ruimte Vlaanderen, 2017). Aangezien hierbij wordt verwezen naar meerdere actoren, mogelijks ook actoren buiten het beleidsdomein Ruimte, kan hierin een omgevingsaspect ontdekt worden.

In de toekomst zal wellicht een omgevingsbeleidsplan worden ontwikkeld, aangezien dit wordt aangekondigd in de beleidsnota van de bevoegde Minister.

### **Omgevingsvergunning**

Vanaf 23 februari 2017 is de omgevingsvergunning van kracht. Die vervangt en verenigt de huidige stedenbouwkundige vergunning en de milieuvergunning (Vlaamse overheid coproductie van het departement Leefmilieu Natuur en Energie en Ruimte Vlaanderen, 2016).

De juridische constructie achter dit nieuwe instrument is complex. De filosofie is simpeler. De aanvragen voor gemengde vergunningsplichtige projecten die tegelijkertijd stedenbouwkundige handelingen en een exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten inhouden, worden achtereenvolgens samen ingediend, samen aan één openbaar onderzoek onderworpen, in één adviesronde behandeld en samen beslist bij één en dezelfde bevoegde overheid.

### **Integratie MER-RUP**

Op 1 juli 2016 bekrachtigde de Vlaamse Regering een decreet waardoor de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan geïntegreerd worden. De laatste vijf jaar zijn heel wat (delen van) RUP's geschorst en vernietigd door de Raad van State waarbij de gebrekkige relatie tussen het RUP en de planmilieueffectrapportage in beeld kwam. Het belangrijkste uitgangsprincipe voor de decreetswijziging is het realiseren van één proces (en regelgeving) voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan en alle noodzakelijke effectbeoordelingen. In dit proces wordt meer nadruk gelegd op het participatief karakter (bevolking, adviesinstanties, andere actoren) door informele participatie op maat van het proces en twee formele raadplegingen: één bij het begin (de scoping) en één voorafgaand aan de goedkeuring van het plan. Voor elk plan zal nagegaan worden welke aspecten (milieu, passende beoordeling, watertoets enzovoort) in het proces dienen meegenomen te worden. Finaal zullen de noodzakelijke effectbeoordelingen op elkaar worden afgestemd. Door de wijzigingen in de regelgeving voor

ruimtelijke planningsprocessen wordt het mogelijk om omgevingsaspecten, met name ruimte én milieu, maar ook andere aspecten zoals water, mobiliteit, ... gelijktijdig en op het juiste moment in het planningsproces te onderzoeken en de resultaten van het onderzoek en de participatie mee te nemen in het finale RUP.

De inwerkingtreding van het decreet is voorzien voor 1 mei 2017. Planningsprocessen moeten vanaf die datum de nieuwe procedure volgen.

### ***Gedeeld, omgevingsbeleid?***

Finaal moeten al deze onderzoeken en inspanningen voor een nieuwe organisatiestructuur, en vernieuwde instrumenten, bijdragen aan een gedeeld, omgevingsbeleid. Uit de analyse in deze paper blijkt dat al heel wat stappen zijn gezet, onder meer door het herstructureren van de organisatie en het ontwikkelen van enkele, cruciale nieuwe instrumenten.

De Vlaamse Regering keurde op 30 november 2016 het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen goed. Dit Witboek wordt volgens de Vlaamse Regering gezien als een ‘eerste stap in het omgevingsdenken. Ruimte en milieu zijn op een geïntegreerde manier benaderd (...). De verschillende ruimtelijke ontwikkelingsprincipes zijn hier een uiting van.’ (Ruimte Vlaanderen, 2017) In het Witboek is een zeer uitgebreide lijst van ontwikkelingsprincipes opgenomen, in een intern document van de administratie werden deze gebundeld in de hieronder weergegeven lijst:

- ROP1. Wonen, werken en voorzieningen worden maximaal opgevangen in het bestaand ruimtebeslag
- ROP 2. De knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau bepalen de ontwikkelingsmogelijkheden voor de gemengde ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen
- ROP 3. Groenblauw dooraderen
- ROP 4. De publieke ruimte is toegankelijk
- ROP 5. Robuuste open ruimte
- ROP 6. Vitale economie
- ROP 7. Zuinig grondstoffenverbruik
- ROP 8. Goede milieukwaliteit
- ROP 9. Inspelen op veranderingen
- ROP 10. Identiteit en landschap

Het operationaliseren van deze ontwikkelingsprincipes in een geïntegreerd ruimtelijk en milieubeleid is dé uitdaging, die mogelijks in de verdere uitwerking van de beleidskaders van het BRV zal worden opgenomen. Doordat deze beleidskaders nog niet beschikbaar zijn is de stelling van Hans Leinfelder op de PlanDag in 2015 nog steeds actueel: “Het omgevingsbeleidsdiscours komt (..) vooral tot stand door eerst de procedures op de schop te nemen en pas dan te denken over de inhoud.” (Leinfelder, 2015)

Enkele inzichten uit de analyses in deze paper kunnen nuttig zijn om in de toekomst verder aan de slag te gaan. Laat ons bijvoorbeeld de suggesties om met transversale projecten en programma's te werken, en om nog meer gebiedsgericht aan de slag te gaan niet vergeten. Ook het initiatief van de omgevingswet in Nederland verdient navolging in Vlaanderen. De huidige nieuwe instrumenten beogen een omgevingsdenken, en integreren vaak bestaande procedures, maar zijn momenteel op een erg complexe manier in de regelgeving vertaald, een administratieve vereenvoudiging dringt zich op.



Tenslotte bieden de kansenvelden voor cross-sectorale beleidsafstemming nog heel wat inspiratie om de beleidskaders verder op te laden.

## **Referenties**

- Departement RV en Departement LNE. (2015). *Richting omgevingsdepartement. Conceptnota voorbereid door het Departement Ruimte Vlaanderen en het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie*. Retrieved from Brussel:
- Departement RV en Departement LNE. (2017). *Departement Omgeving binnen het domein Omgeving. Opdrachten basis voor de organisatiestructuur*. Retrieved from Brussel:
- Knotter, S., Van Herck, B., & Vanoeteren van IDEAconsult. (2015). *Inhoudelijke en organisatorische invulling van omgevingsbeleid uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen*. Vlaamse overheid. Brussel.
- Leinfelder, H. (2015). 'Gevalen'-planning en hoe moeilijk het is om daden in gedachten te vertalen. Maak ruimte voor het omgevingsbeleid in Vlaanderen en Nederland. In G. Bouma & E. Vanempten (Eds.), *Ruimte maken* (pp. 133-142). Leuven: Stichting Planologische Discussiedagen.
- Ruimte Vlaanderen. (2017). *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. Brussel.
- SUMResearch. (2016). *Afstemming van de ruimtevragen uit Vlaamse beleidsthema's in opdracht van Ruimte Vlaanderen*. Vlaamse Overheid Brussel.
- Van Butsele, S., Pisman, A., Vermeersch, F., Grootaert, K., Van Colen, R., & Vermeiren, K. (2017). 20 jaar structuurplanning. Een terugblik op twee decennia Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. *RUIMTE. VAKBLAD VAN DE VLAAMSE VERENIGING VOOR RUIMTE EN PLANNING*, 33, 12-15.
- Vlaamse overheid coproductie van het departement Leefmilieu Natuur en Energie en Ruimte Vlaanderen. (2016). *Leidraad Omgevingsvergunning voor gemeentebesturen*. Brussel.
- Vlaamse Regering. (2010). *Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening*. Officieus gecoördineerde versie.
- Zonneveld, W., & Evers, D. (2014). Dutch national spatial planning at the end of an era. In M. Reimer, P. Getimis, & H. H. Blotevogel (Eds.), *Spatial Planning Systems and Practices in Europe. A comparative perspective on continuity and changes* (pp. 61-82). New York: Routledge.



## **Leergedrag van Ambtenaren in Netwerken**

*Onder welke omstandigheden leren ambtenaren van elkaar in samenwerkingen?*

*Vidar Stevens en Lars Dorren*

In Vlaanderen, maar ook op andere plaatsen in de wereld, maken hiërarchische benaderingen van beleidsvorming plaats voor netwerkbenaderingen. Hierbij overheerst het idee dat vertegenwoordigers van verschillende organisaties en beleidssectoren van elkaar leren als ze worden samengebracht. Dat maakt het makkelijker om gerichtere oplossingen voor complexe problemen als kustbescherming, klimaatverandering of duurzame mobiliteit te ontwikkelen. Ambtenaren in samenwerkingsverbanden leren echter niet zomaar van elkaar. Deze paper laat zien dat leergedrag van ambtenaren afhangt van wederkerigheid, transitiviteit, populariteit van een vertegenwoordiger, gelijkgestemdheid, het belang van deelname van een ambtenaar's organisatie in het netwerk, en de ervaring van een ambtenaar in het netwerk. Autonomie, onderling vertrouwen, het type organisatie, de rol en takenpakket van de voorzitter en projectleider, en de mate van openheid van een ambtenaar blijken daarentegen geen verklarende factoren te zijn.

Universiteit van Antwerpen  
vidar.stevens@uantwerpen.be en lars.dorren@uantwerpen.be

# Leergedrag van Ambtenaren in Netwerken

*Onder welke omstandigheden leren ambtenaren van elkaar in samenwerkingen?*

## 1. *Introductie*

Overheden maken steeds meer gebruik van ambtelijke netwerken om sector-overschrijdende beleidsproblemen aan te pakken. In deze netwerken wisselen ambtenaren informatie en ideeën uit. Door het uitwisselen van informatie en ideeën leren ambtenaren van elkaar. Als ambtenaren ideeën uitwisselen vertonen ze, met andere woorden, leergedrag. Hierdoor ontstaat er onder vertegenwoordigers in ambtelijke netwerken meer kennis over de problematiek die zij gezamenlijk willen aanpakken. Dit stelt hen vervolgens in staat om tot gerichtere oplossingen voor complexe problemen te komen. Bovendien vergroot samenwerken in netwerken, zo is het idee, de samenhang van beleid.

De praktijk is echter vaak weerbarstiger. Het samenbrengen van ambtenaren in netwerken zorgt niet automatisch voor goede resultaten. Onderzoek laat zien dat ambtenaren in netwerken soms juist contraproductief gedrag vertonen: ze werken weinig samen, leren niet van elkaar, of gebruiken het netwerk voor strategische doeleinden. *Waarom* ambtenaren leergedrag of contraproductief gedrag vertonen, is nog weinig onderzocht. In dit artikel gaan wij op zoek naar redenen waarom ambtenaren in administratieve netwerken meer leergedrag vertonen naar sommige ambtelijk vertegenwoordigers dan naar andere vertegenwoordigers.

In dit artikel onderzoeken wij op kwantitatieve wijze (met behulp van de ‘Exponential Random Graph’ methodologie) leergedrag in het Vlaams ambtenarennetwerk ‘Het Ambtelijk Forum (AF)’, een administratief netwerk rondom de ontwikkeling van het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Dit netwerk bestond uit twaalf vertegenwoordigers, afkomstig uit verschillende beleidsdomeinen. Van deze vertegenwoordigers is nagegaan met wie zij het meeste contact hadden in zake het uitwisselen van ideeën en informatie tijdens het adviestraject. Hieruit komen bepaalde patronen naar voren, die wij vervolgens aan de hand van analyse kunnen verklaren. Op deze manier krijgen wij een realistisch inzicht in de onderlinge relaties in het AF, en zijn wij in staat een antwoord te geven op onze hoofdvraag:

*Waarom delen ambtenaren makkelijker ideeën en informatie met sommige vertegenwoordigers in ambtelijke netwerken dan met andere vertegenwoordigers?*

Onze analyse laat zien dat de mate van leergedrag van vertegenwoordigers in ambtelijke netwerken voornamelijk afhangt van wederkerigheid, transitiviteit, populariteit van een vertegenwoordiger, gelijkgestemdheid, het belang van deelname van een ambtenaar’s organisatie in het netwerk, en de ervaring van de ambtenaar in het netwerk. Autonomie, onderling vertrouwen, het type organisatie, de rol en takenpakket van de voorzitter en projectleider, en de mate van openheid van een ambtenaar blijken geen verklarende factoren te zijn.

Het artikel opent met een kort overzicht van wat er in de academische literatuur wordt geschreven over de toenemende noodzaak van samenwerken in netwerken. In paragraaf 3 staan wij uitgebreider stil bij

de casus die wij bestuderen. Paragraaf 4 gaat vervolgens in op mogelijke variabelen die leergedrag van ambtenaren beïnvloeden. Paragraaf 5 bevat informatie over hoe de dataverzameling en -analyse plaatsvond. Na het presenteren van de resultaten in paragraaf 6 sluiten wij af met een reflectie op wat deze resultaten betekenen voor het management van ambtenarennetwerken in Vlaanderen (paragraaf 7).

## ***2. De toenemende vraag naar transversaal beleid***

De samenleving verandert continu, en de overheid verandert mee. Nieuwe uitdagingen vragen niet alleen om nieuw beleid, maar ook om nieuwe manieren van organiseren. In de afgelopen jaren zijn met name een drietal ontwikkelingen van invloed geweest op de manier waarop de overheid zich heeft georganiseerd. Ten eerste is er een toenemende aandacht voor complexiteit en *ontembare problemen*. ‘Ontembaarheid’ kan hier drie dingen betekenen (Danken, Dribbisch & Lange, 2014). Ten eerste kan een probleem ontembaar zijn in de zin dat het onoplosbaar is of lijkt. In die gevallen is het probleem dat het lastig is tot een finale oplossing te komen. Ontembaar kan ook betekenen dat het probleem een conflict is tussen een groot aantal actoren, die allemaal een zeer verschillende visie en waarden hebben. Tot slot kan ontembaar inhouden dat een probleem lastig definieerbaar is. In deze gevallen is afbakening een probleem: welke factoren zijn wel of geen onderdeel van het probleem? Ontembare problemen laten zich, met andere woorden, niet keurig binnen de bevoegdheden van één departement of agentschap vangen, en lijken te vragen om een transversale aanpak (Laegreid & Christensen, 2007).

Naast een toenemende aandacht voor ontembaarheid is er, ten tweede, ook een toenemende focus op het op orde maken van de overheidsfinanciën. Aangescherpte Europese regelgeving, gericht op stabiliteit, zorgt ervoor dat lidstaten op een nieuwe manier naar hun budgetten kijken. De vraag naar hybride arrangementen tussen overheidsorganisaties neemt toe. Organisaties dienen elkaar aan te vullen, zodat geld effectiever wordt besteed en daarmee de overheidsuitgaven worden gedrukt (Keast and Mandell, 2014).

Ten derde – en tot slot – zijn burgers in toenemende mate kritisch op overheden. Internationale adviesorganen als de Wereldbank en de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling dagen overheden hierom uit om transversaal te werken. Zij wijzen op de winst die te behalen valt met transversaal beleid; afstemming en samenwerking kan namelijk leiden tot meerwaarde in de vorm van coherentie (OESO, 2015, Wereldbank, 2014, World Economic Forum, 2012). Deze manieren van organiseren bieden kansen om processen te stroomlijnen en krachten te bundelen, om zo tot een optimaal functionerende overheid voor de burgers te komen.

## ***3. De noodzaak tot leren en samenwerking binnen het Ambtelijk Forum BRV***

Een dergelijke noodzaak tot transversaal werken was ook aanwezig binnen het ruimtelijk domein van Vlaanderen. Met de groei van de Vlaamse bevolking, en hetzelfde verlangen voor de Vlaamse economie, zocht de Vlaamse Regering in 2009 onder leiding van voormalig bevoegd minister Muylers een nieuw helikopterzicht op de ruimtelijke planning, om zo secuur om te springen met Vlaanderen’s 13.500 vierkante kilometer aan ruimte. Dit traject moest leiden tot de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). In dit plan, zo was het idee, zou een coherente en breed gedragen visie op de Vlaamse ruimtelijke ordening voor 2030 uiteen worden gezet. De ontwikkeling van dit plan zou geen geïsoleerd beleidsproces zijn, maar een samenspel tussen de verschillende Vlaamse

beleidsdomeinen. In dit proces lag de verantwoordelijkheid niet bij één departement, maar werd deze gelijkwaardig verdeeld over de verschillende betrokken departementen.

Om dit te bewerkstelligen hebben vele experts, administraties, lokale besturen, en andere stakeholders meegewerkt aan het tekenen van klijtlijnen over hoe de ruimteverdeling in Vlaanderen er in 2030 uit moet zien. Al deze actoren werden verdeeld over verschillende fora, zoals het Expertenforum, het Partnerforum, verschillende ambtelijke werkgroepen ter voorbereiding van het schrijfwerk voor het BRV, en een Ambtelijk Forum (AF). De leerinteracties in dit laatste forum zijn – zoals gezegd – het studieobject van dit onderzoek.

Het AF was een samenwerking tussen 12 vertegenwoordigers uit alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid. Het AF moest zorgen voor samenhang tussen het BRV, het beleid van de beleidsdomeinen, en verschillende beleidsplannen zoals het mobiliteitsplan, het woonbeleidsplan en het MINA-plan. Tijdens de eerste fase van de ontwikkeling van het BRV bestonden de activiteiten van het AF voornamelijk uit het verzamelen en vertalen van relevante informatie en belangen, om deze vervolgens te vangen in een Groenboek. Dit moest gebeuren in een co-productief proces, waarin iedere vertegenwoordiger nadrukkelijk mee zou schrijven aan de beleidsteksten. Van iedere vertegenwoordiger werd zodoende ‘actief penhouderschap’ verwacht. Na het vaststellen van het Groenboek veranderde de rol van het AF. Het AF werd een orgaan dat advies verleende op aangeleverde werkteksten van het Witboek BRV. Dit adviestraject heeft plaatsgevonden tussen december 2015 en februari 2016.

Tijdens het opstellen van het Witboek verwachtte de Vlaamse Regering twee zaken van de ambtelijke vertegenwoordigers in het AF. Allereerst moesten vertegenwoordigers gemandateerd zijn. Hun leidend ambtenaar moest hen hebben aangewezen om hun beleidsdomein te vertegenwoordigen. Dit betekende ook dat iedere vertegenwoordiger goed terug moest koppelen naar haar of zijn beleidsdomein. Ten tweede moesten deelnemers van het AF een open houding aannemen in het adviestraject. Ze werden geacht loyaal ideeën en informatie te verstrekken, zonder de processen in hun eigen domein af te willen schermen. Er moest, kortom, geleerd worden.

#### ***4. Factoren die het leergedrag in ambtelijke netwerken kunnen beïnvloeden***

In dit artikel focussen wij voornamelijk op deze tweede verwachting van de Vlaamse Regering. Om te kunnen meten of deelnemers aan het AF van elkaar geleerd hebben, hebben wij ervoor gekozen om te focussen op gedrag dat geassocieerd is met leren. Dit gedrag bestaat uit het uitwisselen van ideeën en informatie met een ander persoon (Van den Bossche et al., 2011). De keuze van een ambtenaar om dergelijk gedrag naar andere individuen in het netwerk te vertonen kan van allerlei factoren afhankelijk zijn. Voor dit onderzoek hebben wij een selectie van factoren gemaakt waarvan wij menen dat deze het beste overeenkomen met de praktijk binnen het AF. Deze hebben wij verdeeld in twee clusters: persoonlijke factoren en externe factoren. In het volgende deel van dit artikel zullen wij deze twee clusters van factoren nader toelichten.

##### ***Persoonlijke factoren***

Zoals aangeven kent het AF een lange traditie. Sommige vertegenwoordigers zijn vanaf het begin betrokken, terwijl anderen pas in het adviestraject actief zijn geworden. Zij vervingen bijvoorbeeld tijdelijk een collega, of namen het takenpakket over. Vandaar dat wij, allereerst, de tijd dat een ambtenaar actief is binnen het AF meenemen als factor binnen onze studie. Wij hebben het vermoeden

dat mensen die langer bij het netwerk betrokken zijn, de gebruiken en personen in het netwerk beter kennen. Dit zou hen eerder bereid maken om informatie en ideeën met anderen te delen.

Verder kijken wij naar de persoonlijke motivatie van vertegenwoordigers. Wij verwachten dat ambtenaren die van mening zijn dat het uiteindelijke Beleidsplan Ruimte Vlaanderen hun werkzaamheden zal vergemakkelijken, eerder bereid zijn om samen te werken. Dit zou kunnen betekenen dat zij makkelijker informatie en ideeën uitwisselen in het administratief netwerk.

Sommige vertegenwoordigers in het AF werkten voor agentschappen in plaats van beleidsdepartementen. Kenmerkend voor agentschappen is dat zij zich meer bezighouden met de implementatie van beleid dan de voorbereiding. Mogelijkerwijs hebben vertegenwoordigers van agentschappen dus minder affiniteit met beleidsvoorbereidingsprocessen. Dit kan er voor zorgen dat vertegenwoordigers van agentschappen het lastiger vinden om informatie en ideeën te delen met andere vertegenwoordigers in het AF. Om deze reden hebben wij het type organisatie waar ambtenaren voor werken meegenomen in onze analyse.

De mate van autonomie die ambtenaren ervaren kan ook bepalend zijn voor hun leergedrag in netwerken. Als ambtenaren het gevoel hebben dat zij naar eigen inzicht mogen handelen, is het voor hen wellicht makkelijker informatie en ideeën te delen met vertegenwoordigers van andere beleidsdomeinen.

### ***Externe factoren***

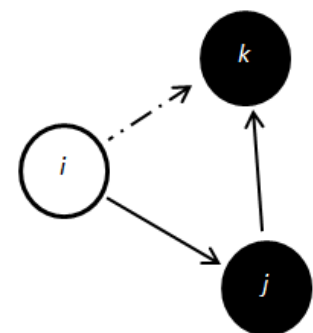
De tot nu toe genoemde factoren zeggen iets over de persoonlijke situatie van een ambtelijk vertegenwoordiger. De keuze om wel of geen leergedrag te vertonen, hangt echter ook af van de kenmerken en gedragingen van de andere vertegenwoordigers in het netwerk.

Een van de belangrijkste externe factoren is volgens ons vertrouwen in 'de ander'. Als de ene ambtenaar de ander vertrouwt, maakt dat informatie uitwisselen waarschijnlijk gemakkelijker. Andere externe factoren die wij meenemen in het onderzoek zijn: gelijkgestemdheid over mogelijke oplossingen voor het beleidsprobleem, en de mate waarin de ambtenaar van mening is dat de deelname van de organisatie van de ander zeer belangrijk is voor het oplossen van de ruimtelijke problematiek.

Daarnaast bestuderen wij het effect van vier verschillende gedragingen van 'de ander' die van invloed zijn op de keuze van een ambtelijk vertegenwoordiger om al dan niet leergedrag naar deze persoon te vertonen: wederkerigheid, transitiviteit, populariteit, en openheid.

Wederkerigheid gaat ervan uit dat een ambtenaar leergedrag vertoont naar een andere vertegenwoordiger omdat de vertegenwoordiger eenzelfde soort gedrag laat zien. De ambtenaar beloont eigenlijk de interactie met de andere vertegenwoordiger door op een gelijke open wijze te reageren.

Transitiviteit veronderstelt dat een ambtelijke vertegenwoordiger leergedrag vertoont naar een ander omdat een derde persoon heeft aangegeven dat dit zeer nuttig is voor het groepsproces (zie figuur 1).



**Figuur 1: Een transitieve leerinteractie.**

Populariteit veronderstelt dat een vertegenwoordiger leergedrag vertoont naar een andere ambtenaar die informatie en ideeën heeft ontvangen van veel andere vertegenwoordigers in het netwerk. Deze populaire vertegenwoordiger is dus een bron van informatie, en daarom interessant om een relatie mee aan te gaan.

Openheid heeft te maken met hoe open en sociaal ambtelijke vertegenwoordigers zijn; hoe socialer sommige vertegenwoordigers zich opstellen, hoe groter de kans dat andere vertegenwoordigers leergedrag richting hen vertonen.

Wij controleren voor de rol en het takenpakket van de voorzitter en projectleider van het AF. Wij veronderstellen dat de interacties van de projectleider en de voorzitter voornamelijk zijn bedoeld om dialoog in het ambtenarennetwerk te stimuleren. Door interactiepatronen van de voorzitter en de projectleider te isoleren, zijn wij in staat om alleen de relaties tussen de ‘gewone’ ambtenaren te bestuderen.

## **5. Dataverzameling en –analyse**

Voor het verzamelen van de benodigde data hebben wij alle vertegenwoordigers van het AF gevraagd een vragenlijst in te vullen. Dit hebben zij ook allemaal gedaan. In de bijlage treft u een overzicht van de vragen uit de vragenlijst die relevant zijn voor de analyses in dit artikel. Om zicht te krijgen op *wie* met *wie* heeft geïnteracteed in het netwerk, hebben wij de respondenten gevraagd aan te geven wie van de andere vertegenwoordigers in het netwerk ideeën en informatie met hen deelden. Op deze manier voorkwamen wij dat de individuen hun eigen interactiepatronen overdreven. Door middel van deze vraag waren wij tevens in staat de factoren *wederkerigheid*, *transitiviteit*, *populariteit* en *openheid* te modelleren.

Voor de analyse hebben wij gebruik gemaakt van de ‘Exponential Random Graph’-methodologie (ERGM). Deze methodologie laat, in tegenstelling tot regressieanalyse, *wel* toe om verklarende analyses te doen met netwerkdata (*zie voor meer info* Stevens and Verhoest, 2016). Voor de analyse en modelselectie hebben wij de procedure gevolgd die Goodreau (2007) uitgebreid heeft beschreven<sup>1</sup>. Deze procedure gaat op zoek naar een model dat het beste verklaart waarom personen in het netwerk wel of geen relatie of verbinding met een ander zijn aangegaan. Het best verklarende model presenteren wij in de volgende paragraaf. Niet alle onafhankelijke variabelen zijn uiteindelijk meegenomen in het model dat wij presenteren, omdat onderzochte modellen met deze variabelen degenererden<sup>2</sup>, niet tot lagere AIC-waarde<sup>3</sup> leidden, of geen verbeterde visuele fit opleverden.

## **6. Resultaten**

Tabel 1 presenteert de uitkomsten van de ERGM-analyse omtrent de leerinteracties in het AF Witboek BRV. Uit de analyse komen zes onafhankelijke variabelen als significant naar voren: wederkerigheid, transitiviteit, populariteit, het aantal jaren dat een ambtenaar vertegenwoordiger is, gelijkgestemdheid, en het veronderstelde belang van deelname van de organisatie van een vertegenwoordiger. Gezamenlijk geven deze uitkomsten een dynamisch beeld van de interacties binnen het ambtenarennetwerk.

---

<sup>1</sup> Wie geïnteresseerd is in het R-script van de ERGM analyse voor replicatiedoeleinden kan contact met ons opnemen.

<sup>2</sup> In een degenererend model wordt de samenhang tussen de meegenomen variabelen minder goed zichtbaar.

<sup>3</sup> De AIC-waarde van een model wijst op de verklarende kwaliteit van dat model.



Variabelen	$\theta$	(se)	P value
Wederkerigheid	1.4274	0.6587	0.03216*
Openheid	-	-	-
Transitiviteit	0.2408	0.1183	0.04395*
Populariteit	-1.9514	0.7921	0.01513*
Aantal jaren vertegenwoordiger	0.2885	0.1236	0.02121*
Autonomie	-	-	-
Voorzitter	-1.2037	0.7562	0.11400
Persoonlijke motivatie	-	-	-
Projectleider	-0.6200	0.5471	0.25934
Type organisatie (agentschap)	-	-	-
Gelijkgestemdheid	1.5280	0.4738	0.00162**
Vertrouwen	-	-	-
Belang deelname organisatie vertegenwoordiger	1.1011	0.5175	0.03537*
<i>Goodness of fit</i>	LL=-62.64285, df=13, AIC=137, BIC=163		

**Tabel 1: Uitkomsten ERGM analyse.**

Zo laat het feit dat wederkerigheid significant is zien dat leergedrag binnen het AF werd beloond. Vertegenwoordigers die niet strategisch handelden, maar open en transparant informatie deelden, hadden volgens onze analyse een hogere kans om op hun beurt weer leergedrag van anderen te ontvangen. Sommige van de vertegenwoordigers handelden, daarentegen, wel strategisch. Zij hadden voornamelijk leerinteracties met vertegenwoordigers van organisaties die zij het meest belangrijk vonden voor het aanpakken en oplossen van de ruimtelijke beleidsuitdagingen.

De significantie van ‘transitiviteit’ geeft aan dat er binnen het AF een hoge mate van groepsvorming bestond. Gelijkgestemdheid lijkt hier echter een belangrijke rol te spelen. Het feit dat deze variabele als significant uit de analyse komt, suggereert dat groepsvorming voornamelijk plaatsvond onder ambtenaren met eenzelfde zienswijze.

Verder bestond er een verschil van populariteit tussen vertegenwoordigers. Echter, in tegenstelling tot wat wij eerder vermoedden blijkt het niet zo te zijn dat een vertegenwoordiger leergedrag vertoont naar een andere ambtenaar omdat deze informatie en ideeën heeft ontvangen van veel andere vertegenwoordigers in het netwerk. In plaats daarvan blijkt dat het niet aantrekkelijk was om leergedrag te tonen naar een individu die al veel benaderd was door andere vertegenwoordigers in het netwerk.

Als laatste blijkt dat vertegenwoordigers die al langer deel uitmaken van het AF, makkelijker ideeën en informatie deelden met anderen. Dit betekent dus ook dat ‘nieuwelingen’ relatief minder samenwerkten in termen van informatie delen.

Wat verder opvalt in de analyse, is dat het gedrag van de projectleider en voorzitter in het AF weinig van invloed was op de leerinteracties in het ambtelijk netwerk. Zij lieten het adviesproces vooral over aan de groep, zonder al te veel te interveniëren. De variabelen autonomie, persoonlijke motivatie, type organisatie, mate van openheid, en onderling vertrouwen zijn niet opgenomen in dit verklarende model, omdat de modellen met deze variabelen degenereerden, een hogere AIC-waarde gaven, of tot een slechtere verklarende *fit* met onze empirische data leidden. Wat volgt is een reflectie op wat deze resultaten betekenen voor het netwerkmanagement van transversale beleidsvorming in Vlaanderen.

## **7. Wat betekenen onze bevindingen voor het netwerkmanagement van transversale beleidsvorming in Vlaanderen?**

De laatste jaren zet de Vlaamse overheid steeds meer in op samenwerking tussen overheidsorganisaties ter bevordering van transversale beleidsvorming. Zij doet dit bewust: zowel in het Groenboek Bestuur en Visie 2050, als in het voorbereidingsdocument van het Witboek ‘Oplossingsgericht Samenwerking als Netwerkorganisatie’, is samenwerken in netwerken een ambitie. De resultaten van dit onderzoek kunnen dienen als handvatten voor de Vlaamse overheid. Ze helpen de overheid het netwerkmanagement- en leiderschapspotentieel van haar managementteam verder uit te bouwen, en op deze manier beleidsdomeinoverschrijdende samenwerking te bevorderen. In deze paragraaf zullen wij een aantal concrete aanbevelingen doen.

Zo adviseren wij, allereerst, op basis van onze bevindingen dat voorzitters van ambtelijke netwerken *actief* hun best moeten doen om ambtelijke vertegenwoordigers met elkaar in contact te brengen. Dit kan eventueel, zoals door Agger en Sørensen (2016) is gesuggereerd, door middel van lichte dwang. Als dit niet gebeurt, is de kans klein dat ambtenaren met zeer verschillende opvattingen met elkaar in contact komen. Een dergelijke groepsvorming ondermijnt het potentieel om innovatief beleid uit te denken, omdat vertegenwoordigers voornamelijk bevestigd worden in hun denkbeelden. Zij komen minder in aanraking met kritiek, en zullen daarom minder snel van visie veranderen. Alleen door ambtenaren met andere visies met elkaar in contact te brengen, kan een groep vervolgens stappen zetten om te komen tot een gedeelde beleidsvisie.

Een tweede advies dat wij netwerkmanagers willen meegeven, is dat zij de tijd moeten nemen om ‘nieuwelingen’ te introduceren in een ambtelijk netwerk. Uit onze analyse blijkt dat voor iemand die nieuw is in een samenwerkingsverband veel op hem of haar afkomt. Een al bestaande groep heeft zo zijn eigen regels en gebruiken, waar je als nieuweling eerst bekend mee moet raken. Om nieuwkomers te laten wennen, helpt het dus als de voorzitter *eerst* investeert in de persoonlijke relaties in het ambtelijk netwerk, vooraleer voortvarend naar oplossingen en compromissen te zoeken.

Een derde, en laatste, advies dat wij geven is bedoeld om strategisch gedrag in ambtelijke netwerken te verminderen en leergedrag te stimuleren. Enerzijds blijkt uit de analyse dat vertegenwoordigers die transparant handelden werden beloond voor hun goede gedrag. Anderzijds deelden vertegenwoordigers echter ook bewust informatie en ideeën met vertegenwoordigers die volgens hen het meest belangrijk waren voor het aanpakken van de ruimtelijke problematiek. Hoewel het niet onlogisch is dat netwerkpartners neigen naar andere partners van wie zij verwachten dat zij een belangrijke rol kunnen vervullen in het proces, bestaat het risico dat dit een bepaalde machtsbalans creëert binnen het ambtelijke netwerk.

Binnen het Ambtelijk Forum werd deze machtsbalans gedeeltelijk hersteld (*zie* negatief significant effect populariteit), echter denken wij dat een netwerkmanager er toch goed aan doet om ook oog te houden voor de machtsverhoudingen in een netwerk. Zij of hij kan hierop anticiperen door ‘minder belangrijk geachte’ actoren een nadrukkelijke plek in het beleidsvormingsproces te geven. Op deze manier wordt de uitkomst van het beleidsproces niet enkel een strijd van de sterksten, maar een gespreide verantwoordelijkheid van *alle* betrokken vertegenwoordigers en organisaties in het netwerk.

Wij realiseren ons dat netwerkmanagement maatwerk is. Elk ambtelijk netwerk vraagt om een eigen managementstijl. Werken in netwerken vereist improvisatievermogen van alle deelnemers, en bovenal

van de voorzitter van het netwerk. De kwesties en personen die actief zijn in een ambtelijk netwerk verschillen. Wat ‘goed management’ dus inhoudt, hangt af van de dynamieken die er op dat moment spelen. Met behulp van de ERGM-methodologie hebben wij een aantal dynamieken binnen het Ambtelijk Forum Witboek BRV voor u in kaart gebracht. Door vervolgens het verklaren van de leerinteractiepatronen in het AF hebben we, hoewel management maatwerk blijft, een aantal lessen getrokken die volgens ons nuttig zijn voor iedere manager die als taak heeft eenheid in een administratieve samenwerking te brengen.

## **8. Referenties**

Agger, A., en E. Sørensen. (2016). ‘Managing Collaborative Innovation in Public Bureaucracies’, *Planning Theory*, doi: 10.1177/1473095216672500.

Christensen, T., en P. Laegreid. (2007). ‘The Whole-of-Government Approach to Public Sector Reform’, *Public Sector Review*, 67 (6), pp. 1059-1066.

Danken, T., K. Dribbisch, en A. Lange. (2014). ‘Fourth Years of Wicked Problems’, *WIPCAD Conference, Potsdam*.

Goodreau, S.M. (2007). ‘Advances in exponential random graph ( $p^*$ ) models applied to a large social network’, *Social Networks*. 29(1), pp. 231-248.

Keast, R.L. en M. Mandell. (2014). ‘The collaborative push: moving beyond rhetoric and gaining evidence’, *Journal of Management & Governance*, 18(1), pp. 9-28.

OESO. (2015b). *Towards a Framework for the Governance of Infrastructure*. OECD Publishing.

Stevens, V. en K. Verhoest. (2016). A next step in collaborative policy innovation research: analysing interactions using Exponential Random Graph Modelling. *The Innovation Journal: The Public Sector Innovation Journal*, 21(2): 1-20.

Van den Bossche, P., W. Gijssels, M. Segers, G. Woltjer, en P. Kirschner. (2011). *Team Learning: building shared mental models*. *Instructional Science*. 39(3), pp. 283-301.

World Economic Forum. (2012). *Strategic Infrastructure*. Geneva: World Economic Forum.

Wereldbank. (2014). *Public-Private Partnerships Reference Guide*. World Bank.

## 9. Bijlage

<b>Variabele:</b>	<b>Survey-vraag:</b>	<b>Antwoordschalen</b>
Leergedrag (en op basis hiervan ook de factoren: <i>wederkerigheid, transitiviteit, populariteit en openheid</i> )	Welke vertegenwoordigers waren gedurende het afstemmingsproces van het Witboek het meest open in het delen van nieuwe ideeën en informatie met u?	Noem maximaal vijf vertegenwoordigers.
Aantal jaren vertegenwoordiger	Hoelang (afgerond in jaren) bent u al vertegenwoordiger namens uw organisatie binnen het Ambtelijk Forum BRV?	Aantal jaren.
Autonomie	Kunt u aangeven in welke mate u het gevoel had dat u in de interacties met de andere vertegenwoordigers van het Ambtelijk Forum BRV, de volledige vrijheid had om te handelen naar eigen inzicht?	Tienpuntschaal waarbij '1' staat voor 'helemaal niet mee eens' en '10' staat voor 'in heel grote mate mee eens'.
Voorzitter	Bent u voorzitter van het Ambtelijk Forum BRV?	Ja of nee.
Persoonlijke motivatie	In hoeverre denkt u dat het voorgestelde Witboek BRV uw gebruikelijke werkzaamheden in de toekomst zal vergemakkelijken?	Tienpuntschaal waarbij '1' staat voor 'helemaal niet' en '10' staat voor 'helemaal wel'.
Projectleider	Bent u projectleider van het Ambtelijk Forum BRV?	Ja of nee.
Type organisatie (agentschap)	Werkt u voor een beleidsdepartement of agentschap?	Aangeven welke van toepassing is.
Gelijkgestemdheid	Welke vertegenwoordigers hadden veelal dezelfde ideeën als u over mogelijke beleidsmaatregelen voor het Witboek BRV?	Noem maximaal vijf vertegenwoordigers.
Vertrouwen	Welke vertegenwoordigers deden volgens u het meest hun best om het afstemmingsproces binnen het Ambtelijk Forum BRV tot een goed einde te brengen?	Noem maximaal vijf vertegenwoordigers.
Belang deelname organisatie vertegenwoordiger	Welke organisaties ziet u als de belangrijkste organisaties om de ruimtelijke problematiek aan te pakken?	Noem maximaal vijf organisaties.

## **De gedeelde baksteen in de maag?**

*Meerwaarde realiseren door gemeenschappelijk wonen en collectief bouwen*

*Peter Vervoort<sup>1</sup> en Isabelle Loris<sup>1,2</sup>*

Er zijn geen stedenbouwkundige knelpunten die er voor zorgen dat gemeenschappelijke wonen in plaats van klassieke verdichting niet mogelijk is.

Een helder juridische omkadering is essentieel om het aantal realisaties te verhogen.

Projecten van gemeenschappelijk wonen echter zijn niet per definitie een meerwaarde voor ruimtelijk beleid, integendeel zijn sommige erg introvert, gebouwd aan een lage dichtheid en gelegen op afgelegen locaties.

Ruimtelijk beleid moet meer doen dan louter faciliteren om meerwaarde op ruimtelijk en maatschappelijk vlak te valoriseren.

Gericht grondbeleid of selectieve financiële ondersteuning kunnen de kansen op meerwaarde aanzienlijk verhogen, maar ook via inzet van haar eigen kennis en expertise, en ook door goede contacten met nieuwe private spelers kan een lokale overheid de potenties van gemeenschappelijk wonen valoriseren.

<sup>1</sup> Vlaamse overheid

Departement Omgeving  
Koning Albert II-laan 19, bus 12  
1210 Brussel

<sup>2</sup> Universiteit Gent

Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning  
Vrijdagmarkt 10/301  
9000 Gent

## **De gedeelde baksteen in de maag?**

### *Meerwaarde realiseren door gemeenschappelijk wonen en collectief bouwen*

#### ***Inleiding***

Tot een paar generaties terug was het vrij gebruikelijk dat kinderen, ouders en grootouders samen onder één dak woonden. Het was een noodzaak en een gewoonte. Op zijn hoogtepunt tijdens het Interbellum woonden er 1,32 gezinnen per woning in België (Bettendorf & Buyst, 1997). Een toegenomen welvaart en individualisering van de maatschappij heeft deze vorm van samenwonen door de jaren heen verdrukt. De voortschrijdende gezinsverdunding en het groeiend aantal alleenstaanden hebben dit fenomeen nog verstrekt. Vandaag de dag zien we een hernieuwde interesse in deze samenlevingsvorm. Het kangoeroewonen of zorgwonen is daarvan één van de bekendste woonvormen: hulpbehoevende (groot)ouders wonen in een aparte unit, aangebouwd bij de woning, in. Ook het samenhuizen met gelijkgezinden, zonder daarbij noodzakelijk een familiale band te hebben, kent opmars. Cohousing komt als begrip steeds meer ingeburgerd.

Het verwondert niet dat het bestaande woningpatrimonium niet steeds aangepast is aan deze hernieuwde vraag. De ondernemende burger gaat dan ook zelf op zoek naar oplossingen voor zijn specifieke woonbehoefte, onder meer via gemeenschappelijk wonen. Diverse private initiatieven en platforms zien het zonlicht. Dergelijke initiatieven zijn ook de politiek niet ontgaan. Nieuwe woonvormen worden door het beleid opgepikt in allerlei beleidsnota's als een te stimuleren trend. Zorgwonen is al decretaal verankerd in Vlaanderen (Vlaamse Regering, 2010). Andere experimentele woonvormen zullen dan weer met een nieuw decreet levensruimte krijgen (Vlaamse Regering, 2017) en ook in het ruimtelijk beleid krijgen innovatieve woonvormen aandacht (Vlaamse Regering, 2016). Het gemeenschappelijk wonen als concept heeft veel potentie om een ruimtelijk antwoord te geven aan de maatschappelijke opgaves op vlak van wonen en huisvesting. Het aantal gekende gerealiseerde projecten is echter beperkt. Laten we gemeenschapshuizen buiten beschouwing dan werden er slechts 26 projecten met in het totaal ca. 165 wooneenheden reeds gebouwd<sup>1</sup>. Daarnaast zijn er nog 54 projecten in de pijplijn (Samenhuizen vzw, 2017). Deze 80 initiatieven liggen gespreid over geheel Vlaanderen (Figuur 1). Ze komen zowel voor in (rand)stedelijke context als in het landelijk gebied. Ter vergelijking, jaarlijks worden ca. 33.000 vergunningen voor nieuwbouw afgeleverd in Vlaanderen (FOD Economie, 2017).

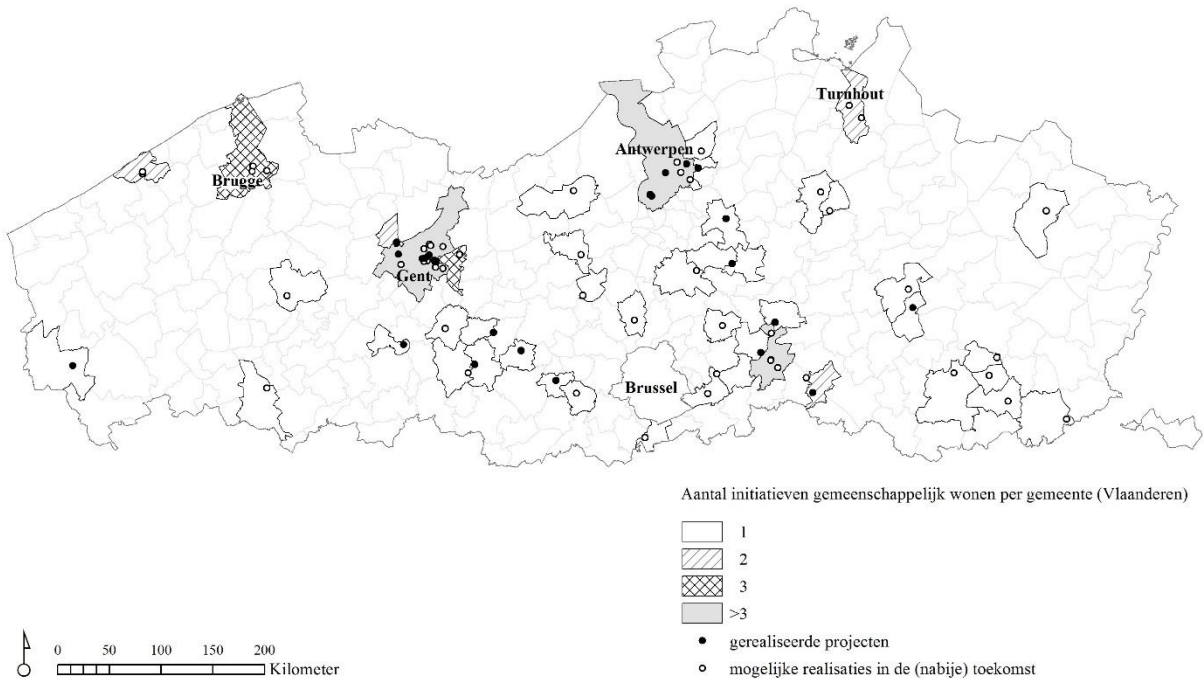
Alhoewel gemeenschappelijk wonen als concept momenteel breed gedragen wordt, zal het niet per definitie bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening. Zo zijn niet alle initiatieven gelegen binnen het bestaande ruimtebeslag. Noch zijn alle locaties goed gelegen qua knooppuntwaarde en voorzieningenniveau (Figuur 2). Ook kunnen vragen gesteld worden bij de beoogde dichtheid van sommige projecten en de meerwaarde die ze bieden voor de buurt.

Wil men de potenties van het gemeenschappelijk wonen ten volle benutten, dan is er enerzijds een generiek beleid nodig dat het opstarten van dergelijke projecten vergemakkelijkt en anderzijds hefboomen om sturend op te treden naar de gewenste locatie van die projecten (op goedgelegen locaties binnen het ruimtebeslag), het ruimtelijk rendement op te drijven (voldoende dichtheden) en een meerwaarde voor de buurt te betekenen (leefbaarheid, sociale inclusie, ...).

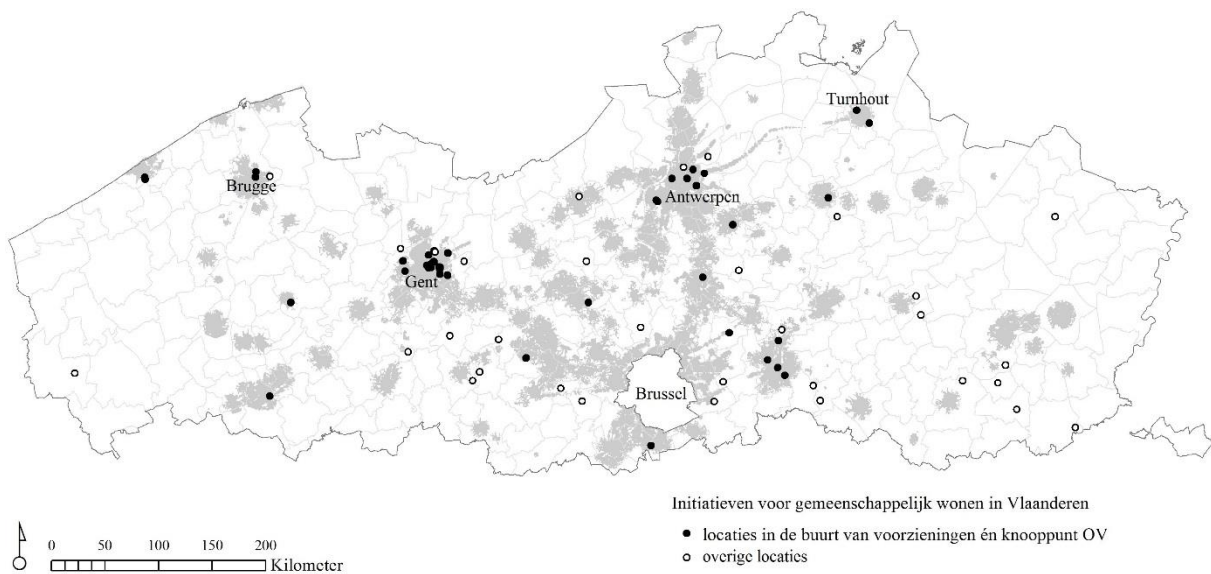
---

<sup>1</sup> Inschatting op basis van Samenhuizen vzw (2017) en consultatie van de websites van de betreffende projecten.

**Figuur 1: Situering van de cohousinginitiatieven in Vlaanderen en realisatiegraad (situatie februari 2017). Bron: Samenhuizen vzw (2017); eigen verwerking.**



**Figuur 2: Situering van de cohousinginitiatieven ten opzichte van het A-kwadrant uit Verachtert et al. (2016): buurten met een goede knooppuntwaarde voor openbaar vervoer en nabijheid van voorzieningen: Bron: eigen verwerking**



## ***Gemeenschappelijk wonen een meerwaarde voor ruimtelijk beleid?***

Het Steunpunt Wonen definieert gemeenschappelijk wonen als: *‘een woonvorm in een gebouw of gebouwencomplex dat wonen als hoofdfunctie heeft en uit meerdere woongelegenheden bestaat waarbij minimaal twee huishoudens op vrijwillige basis minimaal één leefruimte delen en daarnaast over minimaal één private leefruimte beschikken en de bewoners gezamenlijk instaan voor het beheer’* (Van den Houte, Ryckewaert, Delbeke, & Oosterlynck, 2015). Team Vlaams bouwmeester (Swinen, 2013) ziet vijf maatschappelijke collectiviteitswinsten van gemeenschappelijk wonen: een effectieve vernieuwing van de woningmarkt, betaalbaar wonen, grotere garanties voor levenslang leven en aangepast wonen, verminderde maatschappelijke kosten, weefselversterkend en landschapssparend ontwikkelen. Het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Vlaamse Regering, 2016) haalt mogelijkheden aan om via gemeenschappelijk wonen het ruimtelijk rendement op een kwaliteitsvolle manier te verhogen, de buurten leefbaar te houden en de sociale cohesie te verhogen. Vaak wordt gemeenschappelijk wonen in de media, in beleidsplannen, maar ook in de literatuur unisono positief onthaald en wordt er verwezen naar de meerwaarde die het biedt ten opzichte van klassieke woonontwikkelingen. Toch is het raadzaam de voordelen van gemeenschappelijk wonen voor de buurt of samenleving niet te overschatten. Op het vlak van sociale diversiteit binnen het project én van integratie van het project in een buurt, blijken de projecten niet steeds een meerwaarde te bieden ten opzichte van klassieke woonontwikkelingen of zelfs minder goed scoren (Chiodelli & Baglione, 2013). Vaak is er een interessante bewonersmix terug te vinden op het vlak van gezinssamenstelling, leeftijd, religie, maar als je kijkt naar socio-economische status en onderwijsniveau blijkt bijvoorbeeld cohousing toch vooral een zaak voor de hoogopgeleide blanke middenklasse. Een belangrijke reden hiervoor is de vereiste financiële draagkracht van de deelnemers. Mensen die gemeenschappelijk wonen lopen daarnaast ook het risico om vervreemd te raken van de buurt, net omdat ze zelf binnen de eigen groep functioneel en sociaal zelfredzaam zijn. Bovendien uit dit zich soms ook in een erg introverte inplanting van de woningen rond een gemeenschappelijk paviljoen, wat weinig uitnodigend is voor interactie met de buurt.

Vanuit een ruimtelijk perspectief in Vlaanderen moeten bijkomend nog bedenkingen gemaakt worden rond de locatie van de ontwikkelingen en de bouwdichtheid. Figuur 2 toont de locatie van alle lopende initiatieven in relatie met het voorzieningenniveau en de nabijheid van een knooppunt van openbaar vervoer<sup>2</sup>. Hieruit blijkt dat slechts de helft van de projecten terecht komen op locaties die ruimtelijk zeer goed gelegen zijn. Gemeenschappelijk wonen heeft de potentie om aan hogere dichtheden te bouwen zonder aan leefkwaliteit in te boeten. Dankzij de gemeenschappelijke ruimtes en de gedeelde groenruimtes, kunnen de individuele woningen beperkt blijven in oppervlakte. In de praktijk zijn de gerealiseerde dichtheden, vaak aan de lage kant. Bovendien blijken de woningen vaak niet veel kleiner te zijn dan klassieke woningen<sup>3</sup>. Hierdoor hebben ze toch een groter ruimtebeslag dan je zou verwachten.

Gemeenschappelijk wonen biedt dan wel een meerwaarde voor mensen binnen het project, maar er is niet per definitie een bredere ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde ten opzichte van klassieke woonontwikkeling. Beleidsmatig maatregelen nemen die deze woonvormen ondersteunen, moeten daarom omzichtig gebeuren. Om er voor te zorgen dat de potenties van deze woonvorm maximaal kunnen worden benut zal (ruimtelijk) beleid, ook actief sturend en selectief ondersteunend moeten te werk gaan.

---

<sup>2</sup> A-kwadrant uit Verachtert et al. (2016): buurten met een goede knooppuntwaarde voor openbaar vervoer en nabijheid van voorzieningen.

<sup>3</sup> Inschatting op basis van Samenhuizen vzw (2017) en consultatie van de websites van de betreffende projecten.



## ***Knelpunten voor realisatie gemeenschappelijk wonen via collectief bouwen***

### **Regelgeving**

Binnen de Vlaamse codex ruimtelijke ordening wordt gemeenschappelijk wonen niet gedefinieerd, maar dat wil niet zeggen dat het in Vlaanderen niet mogelijk is. In zones bedoeld voor wonen aangeduid op de gewestplannen zijn gemeenschappelijke woonprojecten in principe vergunbaar. Natuurlijk stellen er zich wel problemen binnen verouderde verkavelingen of achterhaalde plannen van aanleg en mogelijk is gemeenschappelijk wonen ook in sommige meer recente ruimtelijke uitvoeringsplannen niet mogelijk wanneer meergezinswoningen worden uitgesloten. Maar deze belemmeringen kunnen met bestaand instrumentarium aangepakt worden, bijvoorbeeld door bestaande plannen en verkavelingen te actualiseren via een overdruk-RUP (Ruimte Vlaanderen, 2015). Het actualiseren van deze voorschriften is hoe dan ook aan de orde om verdichting op goede locaties mogelijk te maken. Besturen die gebiedsgericht werk willen maken van rendementsverhoging zullen deze oefening met andere woorden toch al maken. Initiatiefgroepen die op ruimtelijk gewenste locaties willen ontwikkelen zouden hierdoor in principe geen andere stedenbouwkundige moeilijkheden mogen ondervinden dan verdichting via klassieke woonprojecten.

### **Betrokkenheid van bewoners**

Toch blijkt het in Vlaanderen zeer moeilijk om een gemeenschappelijk woonproject te realiseren, ook op ruimtelijk gewenste locaties. Een essentiële factor voor het succes van een project is de betrokkenheid van de (toekomstige) bewoners bij het ontwikkelingsproces. Het heeft weinig zin om als overheid zelf projecten voor gemeenschappelijk wonen te bouwen, op ruimtelijk geschikte locaties en aan wenselijke bouwdichtheden, om daarna de woningen te verkopen aan geïnteresseerden (Van Garderen, 2016). Het is dan ook niet verwonderlijk dat ook gemeenschappelijk wonen in Vlaanderen vooral slaagt als er het ook gepaard gaat met een collectief bouwproces. Dit is echter niet eenvoudig. Een project start met een woondroom van enkele enthousiastelingen, maar uiteindelijk moet er wel een project van enkele miljoenen euro's worden gebouwd. Hiervoor is er naast ondernemingszin en durf ook heel wat expertise nodig op diverse gebieden: juridisch, stedenbouwkundig, architecturaal, financieel, fiscaal, project- en procesmanagement, maar ook groepsdynamiek, besluitvorming, sociale aspecten, ... Samenhuizen vzw doet vandaag reeds een verdienstelijke poging om kennis hierrond te bundelen en ter beschikking te stellen aan opstartende groepen (zie bijvoorbeeld Samenhuizen vzw (2015)). Deze informatie is zeer nuttig als eerste kennismaking, maar onvoldoende als je écht aan de slag wil gaan en hierbij onderbouwde keuzes wil maken over de juridische structuur, financiering of stedenbouwkundige haalbaarheid. Om dit te ondervangen moet je als initiatiefgroep behendig genoeg zijn om je te laten omringen door diverse experts (banken, fiscalisten, juristen, notarissen, stedenbouwkundigen, architecten) het overzicht bewaren en zelf de puzzel weten te leggen.

### **Leren van anderen**

In het buitenland is collectief bouwen al langer gangbaar (Duitse Baugruppen, Zwitserse woon-coöperatieven of collectief particulier opdrachtgeverschap in Nederland). Gemeenschappelijk wonen overstijgt de tweedeling tussen eengezinswoning en meergezinswoning, net zoals collectief bouwen het midden laat tussen projectontwikkeling en het klassieke particuliere bouwen. Hierdoor bestaat er ook geen ideale rechtsvorm voor initiatiefgroepen om een gemeenschappelijke aankoop te doen, samen te bouwen en het samenwonen te organiseren. In de praktijk wordt daarom gebruik gemaakt van de bestaande rechtsvormen als 'vereniging van mede-eigenaars' uit het appartementsrecht of wordt een 'coöperatieve vennootschap' opgericht (Samenhuizen vzw, 2015; Thion, 2016). Voor het

collectief bouwproces wordt dit aangevuld met de figuur van de ‘burgerlijke maatschap’ (Samenhuizen vzw, 2015). Deze juridische onduidelijkheid zorgt voor verschillende vragen, en afhankelijk van de rechtsvorm (of combinatie van rechtsvormen) waar een groep voor kiest zijn de antwoorden anders (Thion, 2016): *kan je bijvoorbeeld aan 6% BTW verbouwen als groep, heb je recht op een woonbonus, krijg je wel een hypothecaire lening, hoe krijgen we voldoende kapitaal bij elkaar als de groep nog niet volledig is, kunnen we samen aansluiten op de nutsvoorzieningen, hoe zit het eigenlijk met de Wet Breyne,...* Onze regelgeving is weinig aangepast om deze innovatieve woonvormen te faciliteren, waardoor aanpassingen zich opdringen. De aangehaalde buitenlandse praktijken van kunnen hiervoor inspiratievol zijn.

Ondertussen staan private spelers op (zie bijvoorbeeld <http://www.cohousingprojects.be> of <http://www.cohousinglimburg.be>) die hierop inspelen en hun opgebouwde cohousing expertise aanbieden aan groepen, overheden en grondeigenaars en bovendien zelf investeren in geschikte sites voor het ontwikkelen van cohousing projecten. Het voordeel van dergelijke organisaties is dat je als initiatiefgroep minder financiële risico’s loopt en makkelijker toegang krijgt tot mogelijke locaties. Een duidelijk nadeel is dat je als groep minder sturing kan geven aan je project: locatie en grondprijs ligt vaak vast, soms wordt er gewerkt met een gekende architect of bouwfirma. Bovendien is er uiteraard een kost verbonden aan dergelijke dienstverlening.

We willen inzicht krijgen in het proces dat een initiatiefgroep doormaakt, hoe ze hierin keuzes maken en wat kritische succesfactoren zijn om tot realisatie te komen. Hiervoor bekijken we een recente Vlaamse case van een opstartende groep tot aan de aankoop van een site: cohousinggroep ‘Buren van Bink’ in Turnhout. De aankoop van een geschikte site is immers een cruciale stap om tot realisatie te komen.

### ***Case: Buren van Bink, Turnhout***

#### **Vliegende start**

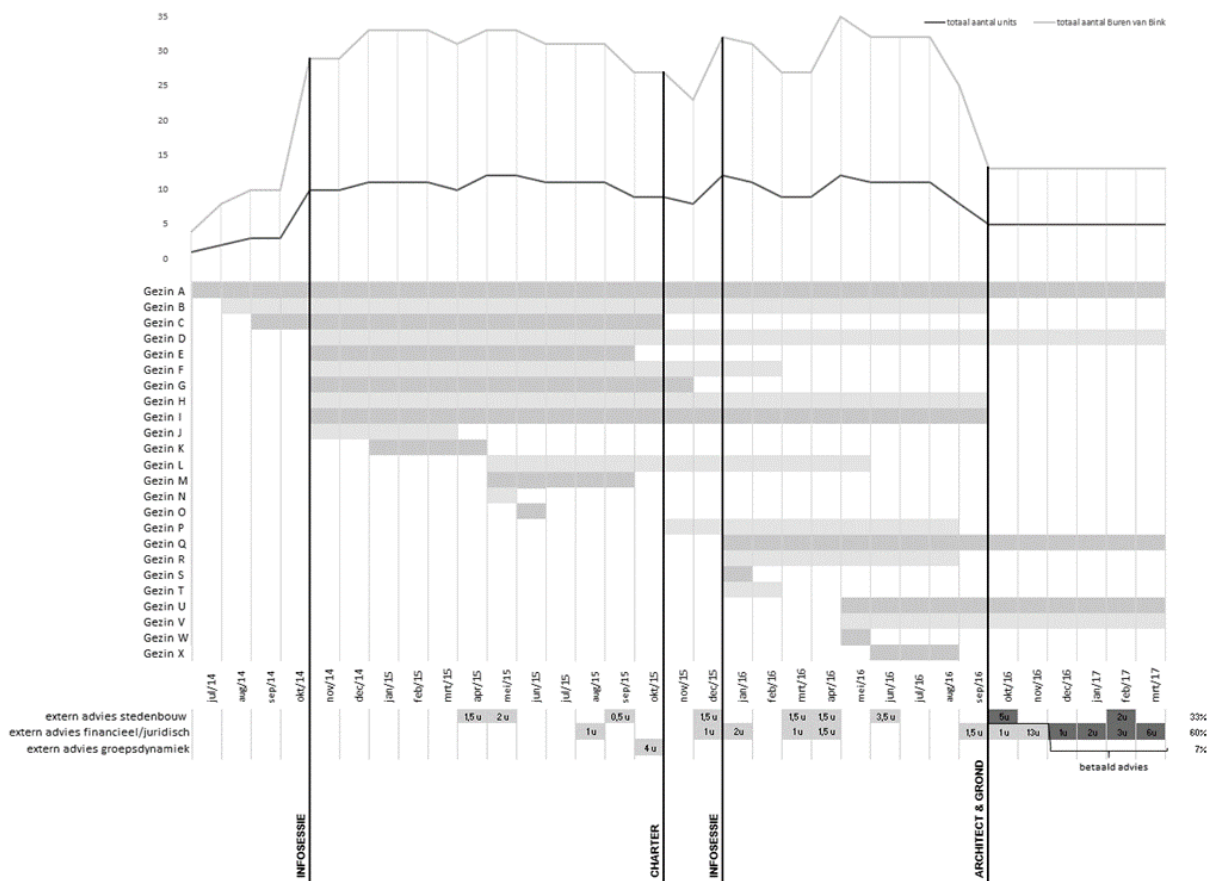
In de zomer van 2014 raakt een gezin uit Turnhout geïnteresseerd in een cohousing. In de buurt zijn er geen lopende projecten actief, dus nemen zelf initiatief om een project op te starten. Ze komen vrij vlug in contact met Samenhuizen vzw en vinden bij vrienden en familie enkele medestanders. In het najaar organiseert men een succesvolle eerste publieke infosessie, waardoor de groep officieel van start kan gaan met tien gezinnen (jonge koppels met kinderen, oudere alleenstaanden en koppels). Er wordt via werkgroepen op drie sporen gelijktijdig gewerkt: het uitwerken van een gemeenschappelijk visie op het project, het zoeken van een geschikte locatie en het uitwerken van de juridische en financiële structuur. Eén van de initiatiefnemers is een ruimtelijk planner/ir-architect, een ideale trekker voor de zoektocht naar de locatie, maar in de groep zitten ook enkele experts groepsprocessen en coaching die via een beproefde methodiek er voor zorgen dat de groep via verschillende workshops elkaar leren kennen en samen een toekomstvisie uitwerken.

In het voorjaar neemt *Buren van Bink* het initiatief om hun project voor te stellen aan de schepen ruimtelijke ordening en de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar. Ze bespreken met de gemeente de haalbaarheid van meer dan twintig potentiële locaties die allemaal gelegen zijn op maximaal 10 minuten fietsen van de Grote Markt: oude schoolgebouwen, binnengebieden, stedelijke woonprojecten. De initiatiefgroep beslist om een drietal locaties verder te onderzoeken. Twee locaties bevinden zich in de stadsrand. De andere bevindt zich in het centrum van de stad.

Ondertussen haken sommige gezinnen af, vooral het hoge vergadertempo (elke maand een algemene vergadering, daarnaast nog overleg in de werkgroepen en de diverse visiewerkshops) wordt als reden aangegeven, maar er komen ook weer nieuwe mensen bij (zie figuur 3). In oktober 2015 wordt de

toekomstvisie op het woonproject en de waarden van de woongemeenschap geconsolideerd in een charter (Buren van Bink, 2015). De groep vertrekt van de kernwaarden *respect, privacy, gelijkwaardigheid, spontaniteit, flexibiliteit, ecologie en geborgenheid*. Het charter geeft verder aan dat ze betrokken willen zijn bij buurt op de toekomstige locatie, stelt levenslang wonen voorop, geeft een visie op het gevraagde engagement binnen de groep, gaat in op duurzaamheidsaspecten en concretiseert ook de grootte-orde van het project: ongeveer 15 woningen. Dit charter is een belangrijke mijlpaal voor de groep (zie figuur 3). Een aantal mensen beslissen voorafgaand aan de totstandkoming om de groep te verlaten, ze twijfelen om zich verder te engageren en willen daarom niet wegen op de inhoud van het definitieve charter. Sommigen zijn niet zeker of ze in Turnhout willen blijven wonen, anderen vrezen dat het voor hen te duur wordt, maar ook wijzigende gezinssituaties worden aangehaald als reden om af te haken. Het charter zet ook aan tot reflectie, één gezin beslist om af te haken omdat ze eerder een kleinschaliger project voor ogen hebben. Maar het geeft de groep ook een duidelijker profiel, waarmee ze in november naar buiten komen tijdens een tweede publieke infosessie en wat er voor zorgt dat de groep weer aangroeit (figuur 3).

**Figuur 3: Tijdslijn cohousinggroep ‘Buren van Bink’, Turnhout – eigen verwerking.**



## Volhouden

*Buren van Bink* knoopt in het voorjaar gesprekken aan met eigenaars in twee van de gebieden die ze onderzoeken. Van de derde locatie is ondertussen gebleken dat door onenigheid tussen de verschillende eigenaars de ontwikkelingskansen op korte termijn vrij klein zijn. De initiatiefgroep richt zijn pijlen daarom op de derde site: een locatie in het stadscentrum in totaal 2ha groot, waarvan de helft in handen is van een familie die zelf denkt aan de ontwikkeling van een duurzame wijk op die

locatie. Er volgt een periode van intensief overleg: zowel de gemeente, de eigenaars als *Buren van Bink* zien kansen om een pilootproject op te starten die de (her)ontwikkeling van de hele wijk in gang te zetten. Ook de Stadsregio springt op de kar en zet via het Woonlabo, een door de provincie ondersteund onderzoeksproject voor innovatief wonen, een participatief traject uit met de eigenaars, cohousers en de buurt om de potenties te verkennen om uiteindelijk uit te monden in realisatie op het terrein. Eind augustus beslissen de eigenaars van het perceel dat ze het participatietraject zonder de cohousers willen doorlopen om hun eigen ontwikkelingskansen niet te hypothekeken, de onderhandelingen over verkoop en grondprijs worden stopgezet. Dit zorgt voor een kleine crisis in de initiatiefgroep, waarbij de twijfel rijst of er nog energie is om op zoek te gaan naar nieuwe locaties. De vele overlegmomenten intern, bilateraal met eigenaars, met stad en stadsregio, die uiteindelijk op niets uitdraaien liggen bij sommigen zwaar op de maag en wegen op het familieleven. Gelukkig is de groep in april versterkt met enkele nieuwe gezichten die naarstig op zoek gaan naar alternatieve locaties.

### **Van droom naar realisatie**

Het is al bijna twee jaar geleden dat de eerste verkenning van mogelijke sites gebeurde en ondertussen staan er heel wat villa's op ruime percelen in de stadsrand te koop. Eén van die villa's lijkt een schot in de roos: een perceel van 0.75ha, gelegen in de stadsrand in een residentiële straat, op 5 minuten per fiets van het centrum, volgens het geldende ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd als stedelijk woongebied én te koop aan een haalbare prijs. Dit blijkt de tweede belangrijke mijlpaal te zijn in het realisatieproces. De zekerheid dat de piste in het centrum moet verlaten worden, maakt dat een gezin afhaakt, maar vooral de financiële engagementen die moeten worden aangegaan (ereloon architect, aankoop van de grond, betalen juridische experts) maakt dat deelname aan het project minder vrijblijvend is en dat scherpe keuzes over deelname moeten gemaakt worden. Ook nu worden financiële twijfels, gewijzigde gezinssituatie en de mogelijke impact van de hoge vergaderdruk op het gezinsleven als voornaamste redenen gegeven om af te haken.

Uiteindelijk wagen vijf gezinnen de sprong om de aankoop van het perceel voor te bereiden: stedenbouwkundige haalbaarheid onderzoeken samen met de architect in overleg met de gemeente, onderhandelingen opstarten met makelaar en eigenaars van de villa, maar vooral ook uitzoeken hoe de groep zich juridisch kan organiseren om de aankoop te doen en wat de financiële consequenties zijn. In het najaar wordt er druk overlegd met verschillende experts in diverse vakgebieden (3 notarissen, 2 architecten, de gemeentelijk stedenbouwkundig ambtenaar, een financiële instelling, 3 juristen, 4 experts ondernemen), wat in totaal neer komt op een volle werkweek aan vergaderingen. Bovendien moet de groep ook onderling belangrijke afspraken maken rond voorfinanciering, aanvaardbare financiële risico's en verantwoordelijkheden. Dit zorgt er voor dat het eerste bod pas gedaan kan worden enkele maanden na het plan om de villa aan te kopen. Omdat de verkoop plaatsvindt vooraleer de uiteindelijke groep volledig is, wordt er gekozen om een coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid op te richten die de aankoop doet en na verkaveling individuele kavels aan de gezinnen verkoopt. De CVBA blijft eigenaar van de gemeenschappelijke delen, alle *Buren van Bink* zijn venoot en kunnen hiervan gebruik maken. Het collectieve bouwproces zal worden geregeld via een burgerlijke maatschap die alle gezinnen en de CVBA verenigd.

De officiële aankoop is gepland begin juli 2017, na het verkrijgen van een stedenbouwkundig attest. Het aantal woningen in de buurt zal verdubbelen door het gemeenschappelijk woonproject. Op dit moment telt de straat 13 woningen, na de realisatie zullen dit er 26 zijn. Het ruimtelijk rendement in de buurt zal aanzienlijk worden verhoogd in de buurt en dat binnen het bestaande ruimtebeslag, maar de kansen op interactie met de buurt zijn duidelijker beperkter dan op de locatie in het stadscentrum.

## ***Bijkomende sleutels voor lokale overheden***

### **Expertise aanbieden**

De case toont duidelijk twee ingrediënten die invloed hebben op de meerwaarde van het project: visievorming en zekerheid over de verwerving van een locatie. Het is zeer moeilijk om na een jaar van workshops rond visievorming en een uiteindelijke consensus over het charter hier nog fundamentele wijzigingen in aan te brengen zonder dat de groep uit elkaar valt.

Een lokaal bestuur kan zich niet expliciet mengen in de besluitvorming binnen een groep, dat zou overigens ook niet aanvaard worden. Ze hebben echter wel expertise in huis die opstartende groepen nodig hebben om hun project de doen slagen (stedenbouwkundig, kennis over de buurt, mogelijke subsidies of premies, lopende projecten). Door expertise in een vroeg stadium aan te bieden, kan ze impliciet de visievorming maatschappelijke en ruimtelijk verruimen. Lokale besturen hebben er dus alle belang bij om opstartende groepen in een vroeg stadium te benaderen en te begeleiden in de zoektocht naar interessante locaties, mogelijk in samenwerking met andere op stapel staande ontwikkelingen. Wanneer de locatie reeds vastligt kan ze over de inrichting adviseren en mogelijke synergiën aan te duiden met de wijk, zowel ruimtelijk als bijvoorbeeld met buurtwerking of verenigingsleven.

### **Grondpositie cruciaal**

Zelfs met een ruimtelijk interessant charter, een grondeigenaar/ontwikkelaar met gelijkaardige waarden en actieve ondersteuning van de lokale overheid blijkt uit het voorbeeld dat initiatiefgroepen zeer zwak staan als ze zelf geen grondpositie innemen. Uiteindelijk hangt de locatiekeuze af van de beschikbaarheid en betaalbaarheid van een voor hen geschikte locatie. Twee aspecten zijn hierbij van belang: tijd en financieel risico.

Een beslissingsproces gaat traag, initiatiefgroepen kunnen minder snel schakelen dan individuen of professionele ontwikkelaars om tot aankoop over te gaan. Bovendien is het voor een onvolledige groep niet evident om te prefinancieren. Hierdoor zien diverse groepen interessante locaties voor hun neus weggekaapt worden door andere geïnteresseerden. Het tijdsaspect speelt ook op een andere manier. Initiatiefnemers investeren zeer veel vrije tijd in het project. Uit het voorbeeld blijkt dat naast twijfels over de locatie en prijs ook de hoge tijdsinvestering maakt dat geïnteresseerden afhaken. Zonder voortgang in het proces en perspectief op realisatie zal de groep onvermijdelijk uit elkaar vallen. Een lokale overheid die een grond ter beschikking kan stellen aan cohousinggroepen heeft daarom een belangrijke sleutel om maatschappelijke en ruimtelijke meerwaarde van gemeenschappelijk wonen te realiseren. Voor initiatiefgroepen blijven dan de financiële risico's beperkt en is er zekerheid over realisatiekansen en voortgang. Als partner en grondeigenaar kan een overheid ook eisen stellen aan de ontwikkeling en sturend optreden. Een mooi voorbeeld is het Gentse autonoom gemeentebedrijf Sogent die proactief interessante locaties aankoopt met het oog op ontwikkeling door initiatiefgroepen<sup>4</sup>. Uiteraard kunnen niet alle gemeenten grond ter beschikking stellen. Recent geeft de stad Antwerpen gericht financiële ondersteuning voor vernieuwende en alternatieve woonprojecten met een ruimtelijk en maatschappelijke meerwaarde<sup>5</sup>. Maar ook zonder financiële middelen kunnen steden en gemeenten invloed uitoefenen op de locatiekeuze en invulling op het terrein. Sociale huisvestingsmaatschappijen experimenteren bijvoorbeeld met

---

<sup>4</sup> Cohousing Bijgaardehof, Cohousing J.Béthunestraat, Cohousing Tolhuislaan – zie <http://sogent.be/projecten/woningbouw>

<sup>5</sup> <https://www.antwerpen.be/nl/info/58d38c2fb85c8da8dc47ee7c/wedstrijd-vernieuwende-alternatieve-woonvormen>

gemeenschappelijk wonen<sup>6</sup>, waardoor samenwerking interessant kan worden eens de sectoreigen knelpunten (Van den Houte et al., 2015) waarmee ze kampen uitgeklaard zijn. Maar zeker ook private actoren die initiatiefgroepen of grondeigenaars begeleiden (zoals bijvoorbeeld Cohousingprojects of Cohousing Limburg), zijn veelbelovende partners om de dialoog mee aan te gaan. Goed overleg in een vroeg stadium zorgt voor de private partner op meer duidelijkheid naar de stedenbouwkundige vergunning toe, maar geeft lokale overheden ook de kans om zowel qua locatie als inrichting gewenste richtingen en bezorgdheden mee te geven. Dit geeft een meerwaarde voor de private partner, de betrokken initiatiefgroep en grondeigenaars, maar kan ook zorgen voor een hoger ruimtelijk en maatschappelijk rendement.

## **Conclusies**

Gemeenschappelijk wonen en collectief bouwen generiek ondersteunen door heldere juridische omkadering en verbetering van het kennisnetwerk, zal er, samen met de professionalisering van de sector, kunnen voor zorgen dat er meer initiatieven van de grond komen. Deze maatregelen geven echter geen zekerheden over de ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde die gemeenschappelijke woonprojecten genereren. Lokale overheden hebben er belang bij om initiatief groepen in een vroeg stadium uit te nodigen om hun projectvisie te maatschappelijk en ruimtelijk te verruimen. Een gericht grondbeleid of selectieve financiële ondersteuning van projecten biedt duidelijk meer kansen. Hiernaast is een proactieve dialoog met private spelers die dienstverlening bieden aan initiatiefgroepen en grondeigenaars een veelbelovende manier om de kansen op meerwaarde te verhogen.

## **Bronnen**

- Bettendorf, L., & Buyst, E. (1997). Rent control and virtual prices: a case study for interwar Belgium. *The journal of economic history*, 57(3), 654-673. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/pdf/2951194.pdf>
- Buren van Bink. (2015). Charter Buren van Bink: Alleen ga je sneller, samen ga je verder - <http://www.burenvانبink.be/docs/Charter.pdf>.
- Chiodelli, F., & Baglione, V. (2013). Living together privately: for a cautious reading of cohousing. *Urban Research & Practice*.
- FOD Economie, K., Middenstand en Energie,. (2017). *Bouwvergunningen 1996 - 2016*.
- Samenhuizen vzw. (2015). *Samenhuizen startgids: het ABC van gemeenschappelijk wonen*. Vilvoorde.
- Samenhuizen vzw. (2017). <http://www.samenhuizen.be/waar-kan-ik-samenhuizen> (geconsulteerd op 17/02/2017).
- Swinnen, P. (2013). Collectiviteitswinsten voor en door woningbouw. In Team Vlaams bouwmeester (Ed.), *Pilootprojecten Wonen: Nieuwe vormen van collectiviteit*. Brussel.
- Thion, P. (2016). De coöperatieve organisatie van gemeenschappelijke woonprojecten. *Tijdschrift voor bouwrecht en onroerend goed* (5), 21.
- Van den Houte, K., Ryckewaert, M., Delbeke, B., & Oosterlynck, S. (2015). Gemeenschappelijk wonen. Leuven: Steunpunt Wonen.
- Verachtert, E., Mayeres, I., Poelmans, L., Van der Meulen, M., Vanhulsel, M., & Engelen, G. (2016). *Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen – eindrapport*. Retrieved from Mol: <https://www.ruimtelijkeordening.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/8954/Ontwikkelingskansen-obv-knooppuntwaarde-en-voorzieningen>
- Vlaamse Regering. (2010). Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. Officieus gecoördineerde versie.
- Vlaamse Regering. (2016). *Witboek BRV. Samen aan de slag om Vlaanderen te transformeren - een opstap naar een volwaardig omgevingsbeleid*. Brussel.

---

<sup>6</sup> Zie bijvoorbeeld 'Land van Aa', Woonmaatschappij De Ark - <http://www.cohousinglandvanaa.be>

Vlaamse Regering. (2017). *Voorontwerp van decreet houdende instelling van een proefomgeving voor experimentele woonvormen en tot machtiging van een coördinatie van de regelgeving betreffende de woninghuurwetgeving*. Brussels Retrieved from <http://www.flanders.be/en/nbwa-news-message-document/document/090135578019e9ac>





## Reviews, Restaurants en Ruimte

*Hoe het delen van ervaringen de ruimtelijke spreiding van het restaurantaanbod beïnvloedt*

*Duco de Vos en Evert Meijers*

### Stellingen

Met de recente zeer snelle toename van informatiebeschikbaarheid is het de hoogste tijd om het gepolariseerde debat over de invloed van ICT op ruimte (*death of distance* versus *urban triumph*) nieuw leven in te blazen, en dan nu op een genuanceerde manier.

Het hebben van een gevarieerd aanbod aan restaurants is steeds minder voorbehouden aan gemeenten met een groot inwoneraantal.

De opkomst van review websites heeft ervoor gezorgd dat informatie over het aanbod en de kwaliteit van restaurants in afgelegener plekken makkelijker is geworden.

Gezien de ontstedelijking van consumptievoordelen van agglomeratie is de term 'agglomeratievoordeel' nodig aan herziening toe.

Juist in Nederland is het geen wonder dat de uitheemse keuken oprukt.

## Reviews, Restaurants en Ruimte

### *Hoe het delen van ervaringen de ruimtelijke spreiding van het restaurantaanbod beïnvloedt*

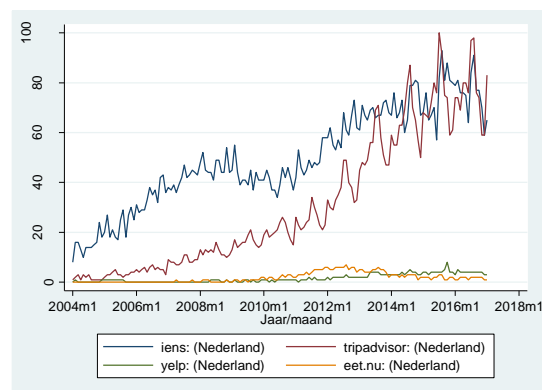
#### 1. Inleiding

Het delen van ervaringen op internet is gemeengoed geworden en deze ervaringen vormen een belangrijke bron van informatie voor anderen, voor wie ze vaak leidend zijn bij hun keuze voor bijvoorbeeld vakanties, de aanschaf van goederen, het inhuren van werklui of het bezoeken van een restaurant. Figuur 1 geeft aan de hand van zoekdata van Google de ontwikkeling van het gebruik van een aantal recensiewebsites weer die betrekking hebben op restaurants (of breder, zoals in het geval van *TripAdvisor*). Zoals te zien is er een enorme stijging van zoekopdrachten voor recensiewebsites in de periode van 2004 tot nu, met *Iens.nl* als de Nederlandse marktleider in online restaurantrecensies.

In dit paper gaan we na wat de consequenties zijn van deze enorm toegenomen stroom informatie – en het gebruik ervan – voor de ruimtelijke spreiding van restaurants, en meer in het bijzonder de verscheidenheid aan soorten restaurants ('keukens'). Restaurants zijn een voorbeeld van ('proxy' voor) agglomeratievoordelen, meer precies een vorm van lokale productdifferentiatie.

Agglomeratievoordelen ontstaan door de ruimtelijke concentratie van vraag (bioscopen, restaurants) en aanbod (arbeid, groothandels), en door mogelijkheden voor *face-to-face* contact die de ontwikkeling en het delen van kennis stimuleren (menselijk kapitaal en innovatie). Cruciaal voor deze voordelen zijn de kosten die gepaard gaan met het overbruggen van geografische afstand: transportkosten voor goederen, personen, en ideeën. Waar gedurende de 20<sup>e</sup> eeuw de komst van de auto enorme veranderingen in de ruimtelijke schaal en de omvang van agglomeratievoordelen teweeg bracht (Glaeser and Kahn, 2004), lijkt een soortgelijke rol heden ten dage weggelegd voor voortschrijdingen op het gebied van informatietechnologie.

Dit paper draagt bij aan het wetenschappelijke debat over het effect van ICT op de ruimte om ons heen. Helaas is dit debat verzand in extreme posities, met aan de ene kant de '*death of distance*' adepten. De andere kant is groter: de meeste studies onderstrepen, paradoxaal genoeg, dat de geweldige daling van de kosten van het uitwisselen van steeds gedetailleerdere informatie heeft geleid tot een tóename van het belang van agglomeratie op kleine geografische schaal, omdat de nood voor *face-to-face* contact hierdoor hoger is geworden (Leamer and Storper, 2001). Veelal betreft dit studies waarbij agglomeratievoordelen centraal staan die het uitwisselen van kennis vereisen. Het effect van ICT op de ruimte om ons heen zou wel eens veel genuanceerder kunnen liggen, en een daadwerkelijke studie ervan is wellicht pas mogelijk nu ICT – en als consequentie ervan de stortvloed aan beschikbare informatie – pas echt een massale vlucht heeft genomen in de laatste 10 jaar (de posities in dit debat zijn veelal gebaseerd op 15-20 jaar oude data). Bovendien zou er gekeken moeten worden naar de



**Figuur 1:** Gebruik van recensie websites 2004-2016 (Bron: Google Trends).

invloed van ICT op agglomeratievoordelen die nu eens niet op kennisuitwisseling gestoeld zijn. In dit paper ligt de nadruk dan ook op de consumptievoordelen van agglomeratie, die zich vooral manifesteren in goede publieke voorzieningen, en een gevarieerd aanbod van lokale producten zoals bioscopen, restaurants, theaters, en luxe producten (Glaeser et al., 2001), en we concentreren ons hier op het restaurantaanbod, wat extra interessant is omdat het bij restaurants per definitie om *face-to-face* contact gaat.

De relevantie voor de Nederlandse en Vlaamse planningspraktijk is evident. Het raakt immers aan het recente debat over hoe we verstedelijking zo optimaal mogelijk kunnen laten plaatsvinden om zoveel mogelijk agglomeratievoordelen te genereren voor bedrijven en inwoners (zie bijv. Gemeente Amsterdam, 2011; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012) maar ook het recente Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Vlaamse Regering, 2016). De gangbare ruimtelijk-economische ontwikkelingstheorieën, gebaseerd op de *New Economic Geography* en *New Growth Theory*, benadrukken allen het belang van agglomeratie voor economische groei, waardoor volop inzetten op stedelijke concentratie essentieel geacht wordt. Het ‘alle ballen op Amsterdam’ pleidooi van Hemel (2016) past in die traditie. Daar staat tegenover dat recent onderzoek concepten als ‘*borrowed size*’ en ‘netwerkkraft’ juist naar voren brengt (Meijers et al., 2016; Van Oort et al., 2015). In hoeverre ICT een impact heeft op de ruimtelijke spreiding van agglomeratievoordelen, zoals het hebben van keuze uit een grote variëteit aan restaurants, is dus belangrijk om te weten. Wanneer agglomeratievoordelen zich niet spreiden of laten substitueren door informatie(technologie) maar sterk ruimtelijk geconcentreerd zijn, dan ligt verdere concentratie voor de hand. Wanneer ICT wel zo’n substituerend effect heeft komen echter heel andere ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen in beeld, waarin het verbinden van kleinere en (middel)grote plaatsen centraal staat.

We komen in onze conclusie (paragraaf 5) terug op deze planologische richtingenstrijd na onze empirische analyse van de centrale vraag van dit paper: hoe, en in hoeverre beïnvloedt het online delen van restaurant ervaringen de ruimtelijke spreiding van een gevarieerd restaurant aanbod? Allereerst presenteren we een overzicht van de ontwikkeling van de restaurantsector in Nederland (paragraaf 2), met bijzondere aandacht voor de ruimtelijke spreiding van restaurantkeukens over het land door de tijd heen. Vervolgens presenteren we in paragraaf 3 een conceptueel model dat het delen van restaurant ervaringen koppelt aan de variëteit aan restaurantkeukens in een plaats. Het empirisch testen van dit model staat centraal in paragraaf 4.

## ***2. Achtergrond: exotische restaurants in Nederland***

Het restaurant – gedefinieerd als eetgelegenheid met een keuzemenu – is van origine een stedelijk fenomeen. Een van de eerste beschrijvingen van een restaurant dateert van de 13<sup>e</sup> eeuw, en komt uit een verhandeling over de Chinese stad Hangchow (Kiefer, 2002). In Europa is de opkomst van restaurants begonnen in Parijs, rond 1765 (Gault and Millau, 1969; Spang, 2000). Deze opkomst werd versterkt door de Franse Revolutie; koks die voorheen in dienst waren bij de aristocratie raakten werkloos en velen begonnen restaurants. Wat hielp was dat in tegenstelling tot de oude adel, de *nouveaux riches* het juist helemaal niet erg vonden om al etende gezien te worden. Zodoende nam de restaurant industrie een vlucht in laat-18<sup>e</sup>-eeuws Parijs. Vanuit Parijs sijpelde het restaurant concept langzaam door naar andere Europese (hoofd-)steden, allereerst naar Brussel en later ook Amsterdam waar in 1853 6 restaurants geregistreerd waren (Van Voskuilen, 2013).

Het hebben van een gevarieerd restaurant aanbod is in Nederland van oudsher ook een stedelijke aangelegenheid. De eerste Chinese restaurants ontstonden rond 1920 in havensteden als Amsterdam en Rotterdam. Aangejaagd door een overschot aan Chinese koks als gevolg van de mondiale crisis in de jaren 1930, en een toenemende vraag naar Aziatische maaltijden door teruggekeerde kolonisten uit Indonesië, groeide de Chinese restaurantsector explosief: in 1965 bedroeg het aantal Chinese restaurants in Nederland 225 (Rijkschroeff, 1998). Andere etnische restaurants volgden gedurende de jaren 1960 en 1970 als gevolg van de arbeidsmigratie uit Zuid-Europa (Italiaans, Grieks, Spaans, Turks), en dekolonisatie (Suriname).

Voorts kenmerkt de verscheidenheid van het aanbod van restaurants in Nederland zich door cultuurspecifieke aspecten. Zo is er sprake van structurele *keukenvervaging* tussen verschillende keukens. Het onderscheid tussen de Nederlandse-, Belgische-, en Franse keukens is bijvoorbeeld niet altijd even zichtbaar. Dit is niet in de laatste plaats te wijten aan de relatief povere culinaire historie van Nederland, waardoor restaurateurs zich al in een vroeg stadium genoopt zagen om Franse en Belgische recepten (en producten) te gebruiken (Klosse, 1989). Een zelfde *vervaging* is van toepassing op de Chinese-, Indonesische-, en (in mindere mate) de Surinaamse keukens.

Ten slotte is het huidige restaurant landschap in Nederland niet alleen het gevolg van marktkrachten. In de jaren 1980 is bijvoorbeeld wettelijk bepaald dat per 10.000 inwoners in een gemeente zich slechts één Chinees restaurant (in *vreemde* handen) mag vestigen. Tegenwoordig zijn gelijksoortige regels van kracht die voorzien dat immigranten die een bedrijf willen beginnen in Nederland enkel een verblijfsvergunning krijgen als het bedrijf een *wezenlijk Nederlands belang* dient.<sup>1</sup> Europese burgers zijn daarentegen vrij om een restaurant te openen in Nederland sinds het Verdrag van Rome.<sup>2</sup> De Lange (2016) geeft aan dat deze vrijheid in de praktijk ook toevalt aan Amerikaanse en Japanse ondernemers, vanwege innige handelsrelaties. Zowel de uitzonderingen voor bedrijven die een wezenlijk Nederlands belang dienen, als de handelsverdragen die voorzien in schier-ongebreedelde markttoegang bevorderen de aanbodverscheidenheid van de Nederlandse restaurant industrie.

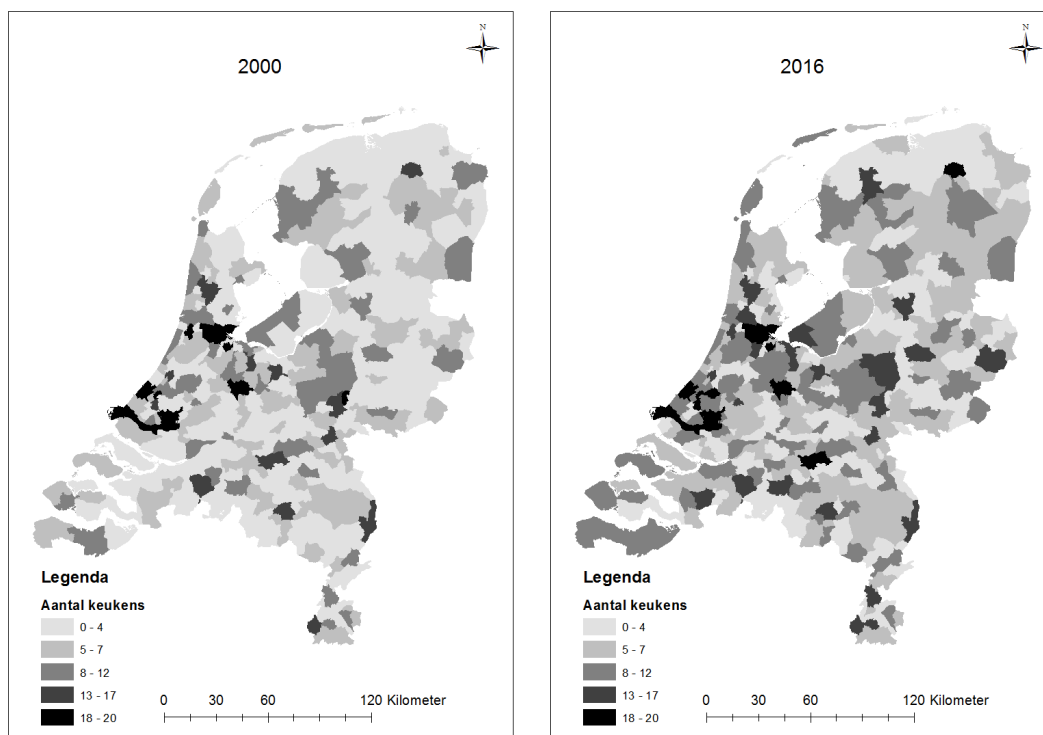
Zoals gezegd lijkt het aanwezig zijn van een variëteit aan restaurantkeukens vooral een grootstedelijk fenomeen. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat de spreiding van verschillende restaurant keukens beantwoordt aan een *centrale-plaatsen* logica (Schiff, 2015). Dit houdt in dat er een duidelijk hiërarchisch patroon is, waarbij de grootste steden de meeste, en meest zeldzame restaurant keukens huizen. De achterliggende denkwijze is hierbij dat voor elke zeldzamere keukenvariëteit een grotere *kritieke massa* aan potentiële klanten nodig is. De huidige dynamieken in de geografie van restaurant keukens in Nederland suggereren echter dat de relatie tussen stedelijke grootte en aanbodverscheidenheid in de restaurantsector tanende is. Als bijvoorbeeld wordt gekeken naar de geografie van het keukenaanbod in Nederlandse gemeenten tussen 2000 en 2016, met behulp van gegevens gebaseerd op het horecabedrijvenregister,<sup>3</sup> wordt duidelijk dat de verschillen tussen stad en platteland afnemen (zie Figuur 2). Vergeleken met 2000 zijn er in 2016 substantieel minder gemeenten waar minder dan vijf verschillende restaurant keukens aanwezig zijn. De gemeenten met de meeste variëteiten, tussen 18 en 20 soorten keukens, zijn nog altijd voornamelijk de stedelijke gemeenten in de Randstad.

---

<sup>1</sup> Artikel 13 sub B, Vreemdelingenwet.

<sup>2</sup> Treaty Establishing the European Economic Community, Mar. 25, 1957

<sup>3</sup> De data is afkomstig van HorecaDNA, en bevat informatie over het aantal restaurants, verdeeld over 20 keukens categorieën, waaronder een internationale- en een restcategorie.



**Figuur 2:** De geografie van restaurant variëteit in 2000 en 2016. (Bron: HorecaDNA)

In de volgende paragraaf presenteren we een conceptueel model dat de ogenschijnlijk groter wordende ontkoppeling van omvang van plaatsen en de aanwezigheid van restaurantkeukens verklaart door de opkomst van ICT en het online delen van restaurant ervaringen.

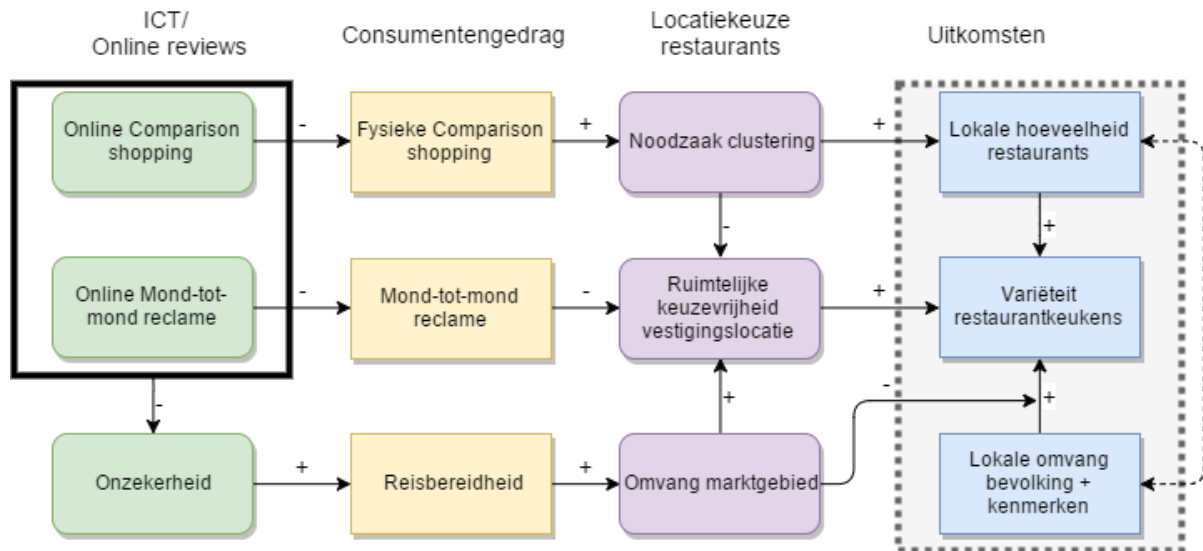
### ***3. Conceptueel model: Reviews en ruimte***

Het effect van de innovaties in ICT van de laatste twintig jaar (breedband internet, mobiele communicatie, 3G, etc.) op de verscheidenheid van lokale producten is nog nauwelijks onderzocht, en eerste resultaten geven een gemengd beeld. Anenberg & Kung (2015) stellen (gebaseerd op Sinai & Waldfogel (2004)) dat internet: (1) het *verscheidenheidsvoordeel* van steden kan verlagen, door het samenbrengen van voorheen niet verbonden consumenten in dezelfde markt; en (2) het verscheidenheidsvoordeel van steden kan verhogen door meer informatie te verschaffen over lokale producten en daarmee het verscheidenheidsaanbod te stimuleren. Zij tonen vervolgens aan dat in de Verenigde Staten, met betrekking tot de *food truck* markt, de komst van (draadloos/3G) internet heeft gezorgd voor een gevarieerder aanbod in steden.

Waar Anenberg & Kung (2015) een manier belichten waarop internet het stedelijke verscheidenheidsvoordeel in de hand werkt, onderzoeken wij een mogelijke manier waarop dit voordeel teniet wordt gedaan, waarmee de verschillen tussen stedelijke en minder stedelijke gebieden worden genivelleerd. De effecten van ICT op de lokale aanbodverscheidenheid werken met name via de invloed op de locatiekeuze van restaurants. Voldoende lokale vraag is een belangrijke factor in de locatiekeuze van restaurants, en dit leidt er toe dat de meeste, en meest zeldzame restauranttypes veelal in steden te vinden zijn (Schiff, 2015). Onze hypothese is dat de informatie die beschikbaar is via recensiewebsites er voor zorgt dat consumenten bereid zijn om verder te reizen voor restaurants, vergeleken met een situatie waarin geen gebruikersrecensies beschikbaar zijn. Dit komt doordat informatie over details van het lokale aanbod, zoals kwaliteit en keukensoort, op verder gelegen

plekken toegankelijk is geworden. Met de komst van websites zoals Iens.nl kost het namelijk niet méér moeite om het restaurantaanbod van een stad op 10 kilometer afstand te inspecteren, dan het aanbod direct om de hoek.

Figuur 3 presenteert ons volledige conceptueel model. De tekens boven de lijnen geven aan of de relatie positief (+) of negatief (-) is. Hieronder wordt het model verder toegelicht.



**Figuur 3:** De ruimtelijke impact van het delen van ervaringen in restaurants op de ruimtelijke spreiding ervan.

De basis van ons model vormt de traditioneel sterke relatie tussen de omvang van een plaats en het aanbod aan restaurants en restaurantkeukens (grijze blok aan de rechterkant). Wij stellen dat de relatie tussen lokale omvang en variëteit aan verandering onderhevig is doordat het delen van restaurantervaringen (groene blokken) leidt tot een grotere vrijheid in restaurantkeuze van consumenten (gele blokken) en daarmee aan de aanbodzijde (paarse blokken) tot een ander vestigingsgedrag van restaurants. Aan de vraagzijde zien we dat reviews tot meer informatie over restaurants leiden, waardoor de onzekerheid over de bestemming afneemt. Zogenaemde ‘ruimtelijke informatie fricties’ worden weggenomen. In de eerste plaats vervangen reviews de mond-tot-mond reclame waar restaurants het traditioneel van moesten hebben. Mond-tot-mond reclame is per definitie zeer lokaal. Het vereist *face-to-face* contact, en kan alleen maar gaan over restaurants waar men daadwerkelijk geweest is (en die kans is groter als ze nabij gelegen zijn). Het effect ervan wordt echter minder ten gunste van het effect van online reviews. In de tweede plaats vervangen online reviews het fysieke *comparison-shopping*: mensen die uit eten willen gaan zochten vaak een plaats op waar meerdere restaurants dichtbij elkaar gelegen zijn, om na een vergelijking pas een keuze te maken. Online reviews vormen een virtuele manier van *comparison-shopping* en halen het keuzemoment naar voren, namelijk voordat er een fysieke verplaatsing plaats vindt. Aan de aanbodzijde leidt dit tot een tweetal ontwikkelingen. De reisbereidheid van consumenten neemt toe, en daarmee het marktpotentieel van veel locaties, waardoor restaurateurs een grotere keuze aan locaties hebben die voldoende klanten kunnen opleveren. Gecombineerd met de verminderde noodzaak tot clustering voor *comparison-shopping*, is het aannemelijk dat restaurants zich meer over de ruimte zullen spreiden. In de volgende paragraaf wordt dit model verder empirisch onderzocht.

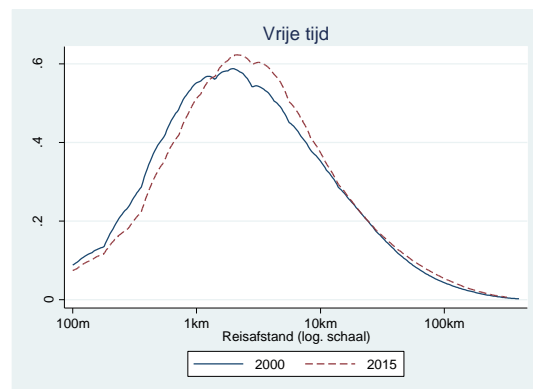
## 4. Resultaten

Allereerst verkennen we of er gedurende de laatste jaren inderdaad sprake is van een toename van de reisbereidheid voor vrije-tijdsvoorzieningen (waaronder restaurants worden geschaard). Daarna bestuderen we of er inderdaad een significante ontkoppeling is tussen de verscheidenheid aan restaurant keukens en bevolkingsaantal. Vervolgens leggen we de link met het delen van informatie door een hogere penetratiegraad van Iens.nl te relateren aan de verscheidenheid van keukens in gemeenten, controlerend voor het bevolkingsaantal.

### 4.1 Reisbereidheid

Gegevens over de reisbereidheid van consumenten voor vrije tijdsdoeleinden zijn afkomstig uit de mobiliteitsonderzoeken van 2000 en 2015 (OVG 2000; OViN 2015). Deze periode valt samen met de opkomst van ICT en een snelle stijging van het delen van gebruikerservaringen. Helaas is er in de data geen specifieke motief ‘restaurants’ gedefinieerd, maar is dit onderdeel van een grotere categorie ‘vrije tijd’. In Figuur 4 is de verdeling van de reistijd voor dit motief in zowel 2000 als 2015 gestileerd weergegeven.

Figuur 4 laat zien dat in een periode van 15 jaar de reisbereidheid voor vrije tijdsdoeleinden is toegenomen. De gemiddelde stijging bedraagt 12% (van 7,5 naar 8,4 kilometer). Er is duidelijk te zien dat de verdeling naar rechts is verschoven, en dat er relatief meer vrijetijdstrips op middellange afstand worden ondernomen. Dit is geen direct bewijs voor onze stelling dat online reviews leiden tot een grotere reisbereidheid, maar het maakt op zijn minst duidelijk dat dit waarschijnlijk niet geleid heeft tot een afname van de gemiddelde reisafstand. Een ogenschijnlijk beperkte toename van de reisbereidheid van 12% is overigens van groot belang voor het marktgebied van restaurants. Een toename van de straal van een marktgebied met 12%, gerekend vanaf een bepaald restaurant, betekent een toename van de oppervlakte van dit marktgebied met ruim 25%. Een toenemende reisbereidheid kan zodoende voor aanbodverscheidenheid zorgen. Een groter marktgebied voor restaurants zorgt ervoor dat de kritieke massa benodigd voor zeldzamere variëteiten behaald kan worden met behulp van consumenten die verder weg wonen. De verhoogde reisbereidheid van consumenten beïnvloedt de locatiekeuze van restaurants door een afname van het belang van lokale bevolkingsomvang.



**Figuur 4:** Verdeling reisbereidheid voor vrije tijdsdoeleinden, in 2000 en 2015 (Bronnen: OVG 2000, en OViN 2015).

### 4.2 Omvang en variëteit

Of er inderdaad een toenemende ontkoppeling is tussen de variëteit in restaurantkeukens in een plaats en de omvang ervan is onderzocht met behulp van gegevens uit het horecabedrijvenregister van het Bedrijfschap Horeca en Catering (tegenwoordig HorecaDNA). Figuur 5 geeft een grafische weergave van de geschatte relatie tussen het inwoneraantal van een gemeente en het aanbod van keukenvariëteiten in 2000 en 2016.

Op basis van Figuur 5 kunnen we stellen dat er tussen 2000 en 2016 een significante stijging van het aantal variëteiten heeft plaatsgevonden in steden met een inwoneraantal tussen ca. 10,000 en 100,000. Met andere woorden, ook in kleinere gemeenten kan er gekozen worden uit steeds meer exotische keukens, al blijft er natuurlijk een sterk verband tussen omvang en het aantal keukens.

#### 4.3 Gedeelde ervaringen en lokale aanbodverscheidenheid

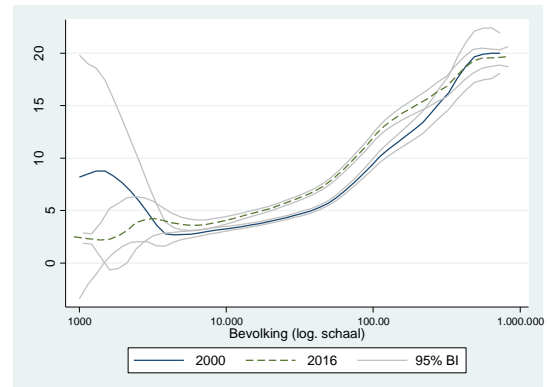
Alhoewel we tot op heden de elementen van ons conceptueel model bevestigd hebben zien worden, is de relatie met de opkomst van informatietechnologie en het delen van restaurantervaringen nog niet gelegd.

In deze paragraaf illustreren we de relatie tussen de gebruiksintensiteit van recensiewebsites en de lokale aanbodverscheidenheid van restaurants door te onderzoeken of er een aantoonbaar statistisch verband is tussen de twee. Hiervoor is op 8 september 2016 informatie over alle op Iens.nl geregistreerde restaurants verzameld met een *webscraper* tool. Met de adresgegevens van deze restaurants is vervolgens bepaald in welke gemeente deze zich bevinden. In combinatie met gegevens over alle geregistreerde restaurants in een gemeente (via HorecaDNA) is er vervolgens een variabele geconstrueerd die het aandeel op Iens.nl geregistreerde restaurants in een gemeente weergeeft.

Een meervoudige regressieanalyse stelt ons in staat om bovengenoemde relatie te onderzoeken, gecontroleerd voor factoren die zowel het aandeel op Iens geregistreerde restaurants als het aantal keukens in een gemeente beïnvloeden. Het inwoneraantal van een plaats zou bijvoorbeeld, naast het effect op keukenvariëteit (Schiff, 2015), ook van invloed kunnen zijn op het aandeel op Iens.nl geregistreerde restaurants. We corrigeren voor verschillende kenmerken van gemeenten, waaronder inwoneraantal, gemiddelde huishoudensgrootte, gemiddeld huishoudensinkomen, het aandeel hoogopgeleiden, jongeren, ouderen, en inwoners met een migratieachtergrond, en een toerisme indicator (het aantal hotelbedden).<sup>4</sup>

In Tabel 1 zijn de resultaten van twee meervoudige regressiemodellen weergegeven. Het model in kolom (1) test of er een statistisch significant lineair verband is tussen het aandeel op Iens.nl geregistreerde restaurants en het aantal keukens in een gemeente. De resultaten van dit model suggereren dat dit inderdaad het geval is, en dat elke absolute toename van 0,1 in het aandeel restaurants (10% van het totaal), gepaard gaat met een 4,4% toename in het aantal keukens in een gemeente. Dit is vergelijkbaar met het effect van een verdubbeling van het aantal inwoners op het aantal keukens, volgens dit model (4,8%).

In het model in kolom (2) wordt getest of informatietechnologie het verscheidenheidsvoordeel van steden in de hand werkt, zoals diverse studies suggereren (Anenberg and Kung, 2015; Sinai and



**Figuur 5.** De relatie tussen bevolking en het aantal restaurant keukens op gemeenteniveau, in 1996 en 2016 (Bron: HorecaDNA).

<sup>4</sup> De demografische data is afkomstig van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Informatie over hotelbedden is afkomstig van HorecaDNA. Samenvattende statistieken en andere informatie over de data zijn beschikbaar op aanvraag bij de auteurs.



Waldfoegel, 2004). Dit wordt gedaan door te onderzoeken of er een significant interactie-effect is tussen het aandeel op Iens.nl geregistreerde restaurants en het aantal inwoners van een gemeente. Een positief (negatief) interactie-effect zou namelijk inhouden dat informatietechnologie een sterker (zwakker) verband heeft met aanbodverscheidenheid in gemeenten met meer inwoners. De resultaten neigen ernaar om een negatief interactie-effect te bevestigen (enkel significant op het 90% betrouwbaarheidsniveau). Dit geeft aan dat de relatie tussen het aandeel op Iens.nl geregistreerde restaurants en het aantal keukens waarschijnlijk sterker is in gemeenten met een kleiner inwoneraantal. Dit bevestigt het beeld dat naar voren komt uit de kaarten in Figuur 2, waarin het lijkt of vooral de kleinere en minder centrale gemeenten een grotere toename van het aantal keukens hebben ervaren tussen 2000 en 2016.

**Tabel 1:** Regressiemodel. Afhankelijke variabele: # Keukens (log.).

	(1)		(2)	
	$\beta$	Std. fout	$\beta$	Std. fout
Aandeel Iens.nl restaurants	0,435***	(0,0757)	0,384***	(0,0743)
# Inwoners (log.)	0,477***	(0,0312)	0,646***	(0,101)
Aandeel Iens.nl rest. * # Inw. (log.)			-0,316*	(0,188)
Aandeel jongeren	0,239	(0,701)	0,138	(0,696)
Aandeel ouderen	0,869**	(0,344)	0,836**	(0,343)
Gem. huishoudensgrootte	-0,247**	(0,0976)	-0,202**	(0,0990)
Gem. inkomen	-0,00754**	(0,00349)	-0,00890**	(0,00377)
Aandeel westers allochtoon	0,365	(0,249)	0,351	(0,257)
Aandeel niet-westers allochtoon	0,0771	(0,226)	0,109	(0,226)
Aandeel hoogopgeleiden	0,00131	(0,00119)	0,00249*	(0,00131)
Hotelbedden (x1000)	-0,00640***	(0,00110)	-0,00512***	(0,00142)
Constant	1,104***	(0,197)	1,070***	(0,199)
Observations	390		390	
R-squared	0,708		0,711	

*Robuuste standaardfouten tussen haakjes. \*\*\*  $p < 0,01$ , \*\*  $p < 0,05$ , \*  $p < 0,1$ . Voor een heldere interpretatie van de interactie-effecten is de variabele '# Inwoners (log.)' gecentreerd op haar gemiddelde.*

## 5. Conclusie

In dit paper illustreerden we een manier waarop informatietechnologie, en meer specifiek het delen van ervaringen op internet, het verscheidenheidsvoordeel van steden kan substitueren. We stellen dat informatietechnologie de reisbereidheid van consumenten vergroot, en online *comparison-shopping* faciliteert. Dit leidt tot meer ruimtelijke vrijheden in de vestigingsplaatskeuze van restaurants.

Met behulp van verschillende gegevens tonen we aan dat sinds 2000: (1) het gebruik van recensiewebsites voor restaurants fors is gestegen; (2) de reisbereidheid voor vrijetijdsvoorzieningen is toegenomen, en daardoor het marktgebied voor restaurants; en (3) de relatie tussen de aanbodverscheidenheid van restaurants en de grootte van een gemeente minder sterk is geworden. Met een regressiemodel tonen we aan dat (4) informatietechnologie, in de vorm van gedeelde recensies over restaurants op internet, de consumptievoordelen van agglomeratie kan substitueren. Een absolute toename van 10% in het percentage restaurants in een gemeente dat is geregistreerd op Iens.nl heeft volgens ons model een aanzienlijk effect (4,4%) op de verscheidenheid van lokale restaurants, vergelijkbaar met het effect van een verdubbeling van het aantal inwoners. Vooral in kleinere plaatsten is het delen van ervaringen op internet een manier om de consumptievoordelen van agglomeratie te substitueren.

Het feit dat door het delen van informatie op internet agglomeratievoordelen zoals lokale productvariëteit steeds minder voorbehouden zijn aan (grotere) steden en zich ruimtelijk spreiden werpt nieuw licht op theorieën over economische groei en de rol van verstedelijking daarin. Agglomeratievoordelen moeten wellicht niet langer gezien worden als een ‘nodaal’ fenomeen waarbij nabijheid essentieel is, maar eerder als een ‘zonaal’ fenomeen waarbij bereikbaarheid centraal staat. We zouden beter kunnen spreken van ‘*agglomeration externality fields*’ (Burger en Meijers, 2016), met daarin zowel stedelijke als niet-stedelijke gebieden, van waaruit men toegang heeft tot de geneugten van de stad die vrijelijk over dit veld verdeeld kunnen zijn. In plaats van het concentreren van ruimtelijke investeringen in een enkele stad, ligt het stimuleren van een efficiënte werking van zo’n *agglomeration externality field* meer voor de hand.

### **Referenties**

- Anenberg, E., Kung, E., 2015. Information technology and product variety in the city : The case of food trucks. *Journal of Urban Economics* 90, 60–78. doi:10.1016/j.jue.2015.09.006
- De Lange, T., 2016. *Wezenlijk Nederlands Belang: De toelating tot Nederland van ondernemers van buiten de EU*. Wolf Legal Publishers, Oisterwijk.
- Gault, H., Millau, C., 1969. *A Parisian’s Guide to Paris*. Random House, New York.
- Gemeente Amsterdam, 2011. *Structuurvisie Amsterdam 2040 Economisch sterk en duurzaam*.
- Glaeser, E.L., Kahn, M.E., 2004. Chapter 56 Sprawl and urban growth, *Handbook of Regional and Urban Economics*. Elsevier Inc. doi:10.1016/S1574-0080(04)80013-0
- Glaeser, E.L., Kolko, J., Saiz, A., 2001. Consumer city. *Journal of Economic Geography* 1, 27–50. doi:10.1093/jeg/1.1.27
- Hemel, Z., 2016. *De toekomst van de stad: een pleidooi voor de metropool*. Amsterdam University Press, Amsterdam.
- Kiefer, N.M., 2002. Economics and the origin of the restaurant. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly* 43, 58–64. doi:10.1016/S0010-8804(02)80042-8
- Klosse, J., 1989. *Een kwart eeuw Alliance Gastronomique Néerlandaise*. Inmerc BV.
- Leamer, E.E., Storper, M., 2001. The economic geography of the internet age. *Journal of International Business Studies* 32, 641–665. doi:10.1057/palgrave.jibs.84909988
- Meijers, E.J., Burger, M.J., Hoogerbrugge, M.M., 2016. Borrowing size in networks of cities: City size, network connectivity and metropolitan functions in Europe. *Papers in Regional Science* 95, 181–198. doi:10.1111/pirs.12181
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012. *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Struct. Infrastuct. en Ruimte 131.
- Rijkschroeff, B.R., 1998. *Etnisch ondernemerschap: de Chinese horecasector in Nederland en in de Verenigde Staten van Amerika*.
- Schiff, N., 2015. Cities and product variety: Evidence from restaurants. *Journal of Economic Geography* 15, 1085–1123. doi:10.1093/jeg/lbu040
- Sinai, T., Waldfoegel, J., 2004. Geography and the Internet: Is the Internet a Substitute or a Complement for Cities? *Journal of Urban Economics* 56, 1–24. doi:10.1016/j.jue.2004.04.001
- Spang, R.L., 2000. *The invention of the restaurant: Paris and modern gastronomic culture*. Harvard University Press, Cambridge, Massachusettes.
- Van Oort, F., Meijers, E., Thissen, M., Hoogerbrugge, M., Burger, M., 2015. *De concurrentiepositie van Nederlandse steden* 1–160.
- Van Voskuilen, M., 2013. *Van table d’hôte tot haute cuisine: Restaurants in Amsterdam in de negentiende eeuw*. Universiteit van Amsterdam.
- Vlaamse Regering, 2016. *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. Brussel.

# THEMA: GEDEELD VAKMANSCHAP

## *Inspirator*

An Rekkers, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning

## *Schets thema*

Deel met ons uw kennis en/of praktijkervaring over de betekenis van de trends rond delen naar ons eigen vakmanschap. U kunt bijvoorbeeld ingaan op één van onderstaande vragen:

- Hoe wordt u als ruimtelijke professional ingeschakeld bij projecten die voortspruiten uit de deeleconomie en andere trends op het vlak van delen? Welke competenties kan u aanleveren en/of zoekt men bij u?
- Hoe veranderen de trends rond delen onze skills rond interdisciplinair werken? Welke nieuwe skills zouden we ons aanvullend eigen moeten maken?
- Hoe haalt u als ruimtelijk professional de kennis over delen binnen in uw planproject? En welke kennis is dit dan?
- Hoe betreft u burgers, ondernemers of investeerders om gedeelde projecten voor te bereiden en te realiseren?

U vindt de papers in dit thema hierna in alfabetische volgorde gerangschikt.

Papers: *De improviserende planner /Inspiratie voor nieuwe competenties binnen gedeelde stadsontwikkeling* – Beitske Boonstra

*Voetgangersgebieden en winkelwandelstraten: Instrumenten voor binnenstedelijke transformatie?* – Kobe Boussauw

*Van Ledeberg naar Deelberg / Leidt ruimte maken automatisch tot ruimte delen?* – Marjolijn Claeys, Hannes Couvreur en Hans Leinfelder

*Delen als hefboom voor de ruimtelijke transitie van de 20ste-eeuwse wijken? / Opinie* – Debbie De Spiegeleire en Simon Verledens

*BETONSTOP? Laat me lachen !* – Arnold Desmet

*Over vaardiger worden in participeren* – Oswald Devisch, Liesbeth Huybrechts, Peter Vervoort en Ann Pisman

*Gedeelde belangen – (on)gedeelde processen? Complexe realiteit doet de huidige planningsstrategieën daveren op zijn grondvesten* – Suzanne Van Brussel



## **De improviserende planner**

*Inspiratie voor nieuwe competenties binnen gedeelde stadsontwikkeling*

***Beitske Boonstra***

### Stellingen

De opkomst van gedeelde stadsontwikkeling vraagt om een nieuwe rol van planners gericht op het scheppen van consistentie tussen een veelvoud van initiatieven, projecten en ontwikkelingen.

1. Deze vaardigheden moet men niet alleen zoeken in kennis, procesgang of instrumentarium, maar juist ook in het on(der)bewuste, intuïtieve en improviserende handelen, wat al veelvuldig tot uiting komt in de praktijk van Stadmakers.
2. Over het aanleren van vaardigheden die passen bij gedeelde stadsontwikkeling is inspiratie te halen uit moderne dansimprovisatie.

## De improviserende planner

### *Inspiratie voor nieuwe competenties binnen gedeelde stadsontwikkeling*

#### **Gedeelde stadsontwikkeling**

“*Delen is hot*”, zo stelt de PlanDag 2017. En, vraagt de PlanDag 2017 zich vervolgens af, verandert dit ook de “*manier waarop ruimtelijke professionals hun vakmanschap beoefenen*”? Moeten planners “*andere talenten en competenties*” gaan aanspreken? Terechte vragen, want als de deeltrend in onze samenleving één ding tot gevolg heeft, is dat de aansturing van ruimtelijke processen nog onduidelijker en diffuser wordt. Het delen wordt mogelijk door allerhande algoritmes, big en open data en sensoren in de leefomgeving, waardoor sturing pas in real time, op lokaal niveau en door persoonlijk gebruik vorm en inhoud krijgt. Daarnaast zien we in toenemende mate sturing vanuit persoonlijke drijfveren en lokale belangen middels buurt- of dorpscoöperaties, burgerinitiatieven, wijkondernemingen, stadmakers etc..

De traditionele ruimtelijke professional die, ondersteund door technische vaardigheden en gebiedsanalyse, ruimtelijke doelen stelt en deze middels een procesontwerp en procedurele kennis realiseert, wordt zodoende aan twee kanten ingehaald. Enerzijds raakt een deel van zijn/haar expertise vervangen door geautomatiseerde analyses en gedepersonaliseerde algoritmes, anderzijds nemen (vaak niet-professioneel geschoolde) civiele actoren een prominente rol over in ruimtelijke ontwikkeling. Ruimtelijke wordingsprocessen raken daardoor steeds minder gedefinieerd: het aantal actoren dat – bewust en onbewust, nabij of op afstand – een rol speelt in ruimtelijke processen groeit. Sturing op ruimtelijke processen vindt steeds meer in het hier en nu plaats: in “real time” en “actual space”. Actoren stellen doelen, algoritmes worden ontwikkeld, maar de ruimtelijke uitkomst van deze vele en complexe interacties blijft ongewis en onvoorzien.

De vraag is dan ook hoe planners een zinvolle rol kunnen blijven spelen in deze complexe, veranderlijke en hybride wereld? Vanuit theoretisch perspectief wijst men op begrippen als zelforganisatie, co-evolutie, adaptief handelen of actor-relationale benaderingen, of het scheppen van consistentie. Zorgen dat er geen kakofonie van initiatieven, projecten en ruimtelijke interventies ontstaat waar niemand nog wijs uit wordt, maar zorgen dat deze veelvoud aan stemmen opbouwt tot een barokke, ruimtelijke harmonie. Een harmonie waarin verschillende en onafhankelijke initiatieven samenkomen en elkaar versterken zonder hun eigen individualiteit te verliezen (Boonstra, 2015). Maar hoe doet een planner dat, dat “scheppen van consistentie”? Het gevaar van dit soort begrippen is immers dat wanneer ze niet vertaald worden naar hun betekenis voor de dagdagelijkse praktijk van stadsontwikkeling, de bijbehorende “*practices thin on the ground*” blijven (Boelens & De Roo, 2014). Met als gevolg dat planners, ondanks hun bewustzijn van complexiteit en bijgaande theoretisch begrippenkader, in de praktijk terugschieten naar de voor hun bekende “comfort zones” van traditionele plannen en procedures. Zoals regelmatig gebeurt wanneer instrumentarium gericht op het vergroten van flexibiliteit juist leidt tot *meer* rechtsgang en rigiditeit, of wanneer participatie juist uit de weg wordt gegaan *vanwege* de veelheid aan actoren. Het is zodoende niet genoeg om alleen vanuit een theoretisch begrippenkader te kijken naar nieuwe processen van gedeelde stadsontwikkeling. Ook zullen we op zoek moeten naar vaardigheden die dit op complexiteit gestoelde begrippenkader handen en voeten geven.

In gedeelde stadsontwikkeling komt het handelen in complexiteit al veelvuldig tot uiting. Met name in de praktijk van Stadmakers, waarbij lokale actoren – bewoners, ondernemers, kunstenaars – vaak zonder vooraf beschikbare eigen middelen of vastomlijnde plannen plekken van nieuwe betekenissen voorzien. Een interviewronde langs verschillende Europese Stadmakers over hun vaardigheden, opleidingen en professionele achtergronden geeft een eerste inzicht in hoe hun handelen in complexiteit er uit ziet. Dit artikel vergelijkt hun ervaringen met gangbare vaardigheden in professionele en traditionele planning aan de hand van wordingsprocessen volgens de filosofie van Gilles Deleuze. Op de vraag hoe de vaardigheden van het handelen in complexiteit vervolgens zijn aan te leren, volgt een speculatie geïnspireerd op improvisatietechnieken uit de Moderne Dans.

### ***Wordingsprocessen in een veranderlijke wereld***

Wordingsprocessen. Wat zijn dat eigenlijk, en wat wordt er mee bedoeld? De Franse filosoof Gilles Deleuze (1925-1995) onderscheid wordingsprocessen vanuit drie perspectieven, die ook goed op de praktijk van ruimtelijke planning en gedeelde stadsvernieuwing toepasbaar zijn, en die een doorkijk geven op vaardigheden voor gedeelde stadsontwikkeling.

#### **Verandering**

Het eerste perspectief op wording omschrijft Deleuze als “molair”, geïnspireerd op de scheikundige concentratiemaat van stoffen, die aanduidt wat de sterkte is van een stof als coherente eenheid. Dit perspectief ziet de dingen “zoals ze zijn”, min of meer onveranderlijk en goed gedefinieerd. Het wordingsproces behelst het ontstaan van de dingen, hun geschiedenis, houdbaarheidsdatum en hun einde. Ofwel *veranderingen* die dermate duidelijk en afgebakend zijn, dat we ze betrekkelijk eenvoudig kunnen waarnemen en meten.

Als planners hebben we veelvuldig met dit perspectief op wording te maken. Denk bijvoorbeeld aan fysiek-ruimtelijke transformaties, veranderingen in ruimtegebruik, maar ook veranderingen van organisatiestructuur, samenwerkingsverbanden, procedures. Of bijvoorbeeld ruimtelijke projecten. Deze worden bedacht, krijgen een naam, een tijdsplan en een startdatum, en transformeren stap voor stap naar daadwerkelijke fysiek-ruimtelijke ingrepen. Is de ingreep in zijn totaliteit gerealiseerd en gematerialiseerd, dan is het project ten einde. Dit perspectief op wording speelt zich in het volle bewustzijn af. We beschrijven het wordingsproces in teksten, terugkijkend op een chronologische opeenvolging van gebeurtenissen of vooruitkijkend naar gewenste toekomstige ontwikkelingen. We vangen het in tijdslijnen, overzichten, kaartbeelden en organisatieschema's.

Vaardigheden bij dit perspectief op wording betreffen voornamelijk het hebben van kennis. Kennis over ruimte, ruimtelijke processen, planningsprocedures, etc.. De professionele planner doet deze kennis vóóralles op tijdens zijn opleiding, en ondersteunt en bouwt deze gedurende zijn/haar loopbaan uit middels allerhande studies, onderzoeken, rapportages en verkenningen. Op het eerste oog lijkt dit perspectief op wording dan ook het meest belangrijk en relevant voor planners, met hun aandacht voor plannen, procedures, condities, raamwerken, fysiek-ruimtelijke transformaties etc. In de praktijk van gedeelde stadsvernieuwing geven de geïnterviewde stadmakers inderdaad aan dat kennis over ruimtelijke processen en architectuur, en zeker ook over financiële en juridische aspecten belangrijk en handig is. Echter, zo geven ze aan, deze kennis is altijd te organiseren en aan te boren indien een proces hier om vraagt (door advies in te winnen, zelfstudie, mensen al dan niet tijdelijk bij het team te

laten aansluiten), en vormt daarmee zeker geen *voorwaarde* voor stadmakers. Het scheppen van consistentie zou vanuit dit wordingsperspectief immers weer voornamelijk tot stand komen middels (structuur)plannen en –visies, ruimtelijke regels en procesafspraken. Weinig ruimte voor de beweeglijkheid en het onvoorspelbare van gedeelde stadsontwikkeling.

### **Interacties**

Het tweede perspectief op wording omschrijft Deleuze als “moleculair”, geïnspireerd op de natuurkundige som van atoommassa’s van de afzonderlijke atomen uit wiens interactie een molecuul is opgebouwd. Dit perspectief ziet de dingen niet zoals ze zijn of als afgebakende eenheden, maar op hun wording in volle *interactie* met hun omgeving. De voortdurende vibraties binnen het molecuul hebben immers niet alleen betrekking op de atomen zelf, maar genereren ook een voortdurende impact op hun omgeving, en de atomen, moleculen, hun interacties en vibraties aldaar.

Dit perspectief op wording levert een ander zicht op planning op. In plaats van plekken, processen, organisaties en projecten als op zichzelf staande en afgebakende dingen te zien, worden ze met dit tweede wordingsperspectief vloeibaar en continu. Ze komen tot stand en veranderen in voortdurende interactie met andere plekken, processen en projecten, nemen nieuwe dingen in zich op, laten dingen vallen of sluiten buiten. Aan deze wording zit geen begin of eindpunt, het één gaat over in het andere, oorzaak en gevolg raken met elkaar vervloeid. Men maakt wel degelijk keuzes en afbakeningen, en neemt besluiten op richting, tempo en intentie. Maar daarbij gaat het niet zozeer om de inhoud van het besluit, keuze of afbakening, maar veel meer om het *nemen* ervan, en de beweging, stolling en betekenis die daar dan weer uit voortkomt.

Als planner zijn we voortdurend aan dit perspectief op wording onderhevig, en sturen we voortdurend bij. We herkennen patronen in de buitenwereld, bepalen onze visie en mening daarover, geven richting aan ons handelen. We komen elkaar tegen, delen onze perspectieven, belangen, interesses in onze zoektocht naar trajecten en anderen waarmee we ons kunnen verbinden. Er ontstaan verbanden, allianties, sympathieën en antipathieën uit toevallige samenlopen van omstandigheden of uit bewust politiek handelen. Zo weten planners de betekenis en het gebruik van de ruimte te beïnvloeden. Dit perspectief op wording speelt zich deels in het bewuste af, maar voor een groot deel ook in het on(der)bewuste.

Vaardigheden die hierbij horen zijn goed te trainen. Het betreft immers vooral het “doen” van planning. Professionele planners doen ervaring op met dit handelen tijdens hun opleiding middels ontwerpstudio’s en praktijkopdrachten, en tijdens hun loopbaan in de vorm van praktijk ervaring. Hieruit blijkt dat ruimtelijke planning niet alleen voorbehouden is aan de ruimtelijk geschoolden. Menig medewerker in stadsontwikkeling, projectleiding of gebiedscoördinatie heeft een heel andere academische scholing ontvangen. Dit geldt evenzeer voor de praktijk van gedeelde stadsontwikkeling. De geïnterviewde stadmakers erkennen het belang van ervaring in dit veranderlijke handelen met continue interacties, het opbouwen van relaties, het bespelen van de media, het bedrijven van politiek, het zichzelf opwerpen als tussenpersonen etc.. Menig stadmaker ontleent de vaardigheden om hierin effectief te zijn aan zijn/haar professionele achtergrond (bijvoorbeeld in communicatie, politicologie), en bouwt deze ervaring zelf op in de loop van het leven en hun loopbaan. Echter, het scheppen van consistentie zou vanuit dit wordingsperspectief slechts het doorlopen van een goed proces met actoren behelzen. En het lijkt erop alsof gedeelde stadsontwikkeling nog om méér vraagt.



## Vluchtlijnen

Het derde wordingsproces omschrijft Deleuze als “monadisch”, geïnspireerd op de filosofie van de monad, de altijd bewegende en nooit-kenbare kleinste mogelijke eenheid. Dit perspectief op wording richt zich niet op de tastbare verandering van de dingen zelf, en niet op de interacties tussen de dingen en hun omgeving. In plaats daarvan brengt dit derde perspectief op wording de neigingen, de onbedoelde patronen in onze handelingen en ons leven, de gewoontes die we hebben, de valkuilen waar we steeds weer opnieuw in vallen, het on(der)bewuste en de transformaties die zich op dat niveau afspelen aan het licht. Vluchtlijnen als het ware, die als onzichtbare krachten ons in steeds veranderende richtingen heen en weer trekken.

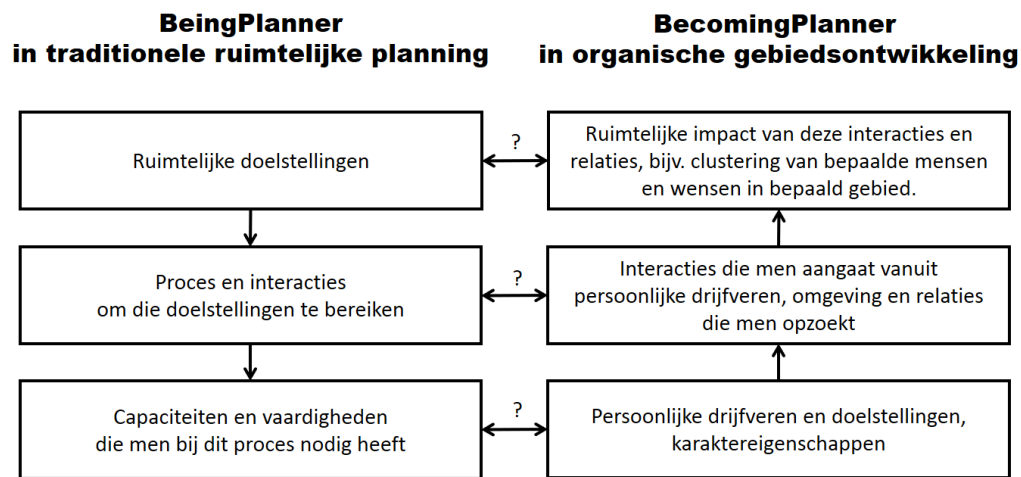
Het dubbelzinnige van de vluchtlijnen is dat ze zich diep in onze eigen, unieke persoonlijkheid bevinden, en tegelijkertijd meervoudig en generiek zijn, nauwelijks terug te brengen tot een persoonlijke dimensie. Hoe dit in elkaar steekt, is uit te leggen aan de hand van archetypes. We kennen allemaal de Planner, de Politicus, de Ondernemer, de Stadmaker etc., of hebben in ieder geval direct een beeld bij deze archetypes. We delen er mensen, inclusief onszelf, mee in. Tegelijkertijd weten we dat ieder mens meervoudig en veelzijdig is: men is stadmaker, maar *ook* eigenaar van een bureau; docent aan een hogeschool; vader; vriendin; planner; antropoloog; projectleider; onderzoeker; stedeling, noem maar op. Met andere woorden: vluchtlijnen staan op zichzelf, maar hun combinatie en interactie met elkaar maken dat wij “wij” zijn. Of eigenlijk niet “zijn”, maar continue *verworden*. Ook uitspraken als “ik ben geneigd tot onderhandelen”, “om resoluut te zijn in mijn beslissingen”, “ik hou niet van verandering”, “en ik juist wel”... kunnen dergelijke vluchtlijnen zijn. Ze zitten in eerste instantie in ons on(der)bewuste.

Net als ieder mens, heeft ook de ruimtelijke planner te maken met dergelijke vluchtlijnen. Vaardigheden die bij dit perspectief op wording horen laten zich echter niet gemakkelijk vangen of beschrijven. Ze kennen en erkennen is geen vanzelfsprekendheid. De geïnterviewde stadmakers zijn hier echter wel expliciet in: zij omschrijven hun praktijken van gedeelde stadsvernieuwing als intuïtief, gebaseerd op gevoel, als een voortdurend improviserend handelen dat achteraf moeilijk te rationaliseren is, en laten zich *voornamelijk* laten leiden door persoonlijke drijfveren, neigingen, behoeftes... Juist dit perspectief op wording is daarom interessant in de context van gedeelde stadsontwikkeling en als opening naar het scheppen van consistentie.

## *Op zoek naar passende vaardigheden*

In de traditionele ruimtelijke planning en opleidingen is echter weinig aandacht voor dit derde perspectief op wording. Men start doorgaans bij het eerste perspectief. Voor een bepaald gebied stelt men ruimtelijke (en daarmee samenhangende sociale, economische, duurzaamheids-) doelstellingen op. Hiervoor zijn ruimtelijke analyses, gebiedskennis, en kennis over algemene principes van ruimtelijke ontwikkeling nodig. Vervolgens komt het tweede perspectief op wording in zicht: men ontwerpt een proces en stelt procedures op om doelstellingen te kunnen bereiken, en gaat dit proces van interactie vervolgens ook daadwerkelijk met elkaar aan. Hiervoor zijn procesvaardigheden en inzicht in (bestuurlijke) procedures nodig. Pas in laatste instantie komt het derde perspectief op wording in beeld, en gaat men aandacht besteden aan persoonlijke vaardigheden, karaktereigenschappen en eventuele persoonlijke doelstellingen en drijfveren. Daarmee is traditionele ruimtelijke planning met name een *professionele* praktijk waarin *geschoolde* en *betaalde* mensen werken vanuit kennis over inhoud en proces.

In gedeelde stadsontwikkeling nemen stadmakers het initiatief. Dit zijn mensen die soms, maar niet noodzakelijkerwijs een professionele achtergrond in ruimtelijke ontwikkeling hebben. Hun persoonlijke doelstellingen en drijfveren, eigen karaktereigenschappen, stijl, vaardigheden en ervaringen zijn leidend – het derde perspectief op wording. Op basis daarvan gaan ze interacties aan – met andere initiatiefnemers, met de professionals vanuit de gemeente en andere stakeholders (woningbouwcorporaties, ontwikkelaars, nutsbedrijven, aannemers, uitvoerders etc.). Hoe deze interacties er precies uitzien is niet van te voren vastgelegd, maar ze ontstaan en groeien vanuit de persoonlijke interacties, en vaak vanuit een ‘klik’ tussen gedreven initiatiefnemers en betrokken professionals – het tweede perspectief op wording. Pas in latere instantie wordt men zich ervan bewust wat de ruimtelijke impact is van de interacties. Men ‘vindt’ de ruimtelijke inrichting gaandeweg, met elkaar. Het eerste perspectief op wording is dus geen doel op zich, maar “ontstaat” en wordt pas gaandeweg zichtbaar. Planning wordt zodoende eerder een cognitieve vaardigheid die ieder mens in zich heeft, verder kan aanleren en leren te beheersen (Portugali, 2011). Door iets te willen bereiken, “wordt” men in gedeelde stadsontwikkeling (soms bijna per ongeluk of onbewust) ruimtelijke planner.



**Figuur 1:** Het worden in professionele planning en in gedeelde stadsontwikkeling

Willen we het “hoe” van gedeelde stadsontwikkeling en de bijbehorende vaardigheden beter begrijpen, dan zullen we ons dus ook op dat derde perspectief van wording gaan richten. Omdat bewustzijn van de vluchtlijnen die in gedeelde stadsontwikkeling aanwezig zijn, de kans vergroot dat de betrokkenen in staat zijn om betekenisvolle relaties en interacties aan te gaan – die aansluiten op de vluchtlijnen maar die een moleculair wordingsproces mogelijk maken. Om uiteindelijk tot een gewenste fysiek-ruimtelijke verandering te komen volgens een molair wordingsproces. Ontbreekt dit bewustzijn, dan sluipt er in ieder initiatief het gevaar dat men – onbewust – alleen op eigen karakter en voorkeuren vaart, daardoor minder effectief is, of zelfs ongewenste ruimtelijke uitkomsten als segregatie, sociaal-ruimtelijke bubbels en exclusie genereert. Vanuit betrokken actoren ontstaat het gevaar dat men – opnieuw zonder dat daar bewuste keuzes aan ten grondslag liggen – het ene initiatief meer van harte ondersteund wordt dan het andere, met exclusie als onbedoeld gevolg.

Vluchtlijnen, en het benoemen ervan, maken immers zichtbaar welke betekenissen en neigingen er zijn waaraan men voorheen nog geen aandacht besteedde. Door ze te onderzoeken en te benoemen kan

dit on(der)bewuste groeien tot een sterke en unieke ontwikkelkracht. Dit bewustzijn kan er vervolgens aan bijdragen dat we inzien welke “anderen” we graag opzoeken, welke voorkeuren we hebben etc.. Vervolgens kunnen we daar gericht naar handelen *en* in differentiëren, om zo ons werk als planner of stadmaker effectiever te laten zijn. Het benoemen en bewust worden van de vluchtlijnen kan er dus voor zorgen dat men gericht consistentie en synchroniciteit met anderen opzoekt en aangaat.

Consistentie, niet in de zin van samensmelting en gelijkheid, maar als het aangaan van affect tussen personen of initiatieven. Affect als een gevoelde verandering na een ontmoeting of interactie met een ander (Deleuze, 1994; Parr, 2011; Deleuze & Guattari, 1994). Dit affect kan op verschillende manieren zijn uitwerking krijgen. Een ontmoeting kan leiden tot een toename van kracht van de een ten koste van de andere (denk aan eten, slavernij). Een ontmoeting kan leiden tot een afname van kracht voor beiden (een wederzijdse destructie). En een ontmoeting kan leiden tot een toename van kracht voor beiden. In dat laatste geval spreken Deleuze & Guattari (1994) van het ontstaan van consistentie. Consistentie dus als een ruimtelijke harmonie waarin een veelvoud van verschillende en onafhankelijke initiatieven samenkomen en elkaar versterken – zonder hun eigen individualiteit te verliezen (cf. Kwa, 2002).

Vaardigheden voor gedeelde stadsontwikkeling komen dus niet alleen voort uit nieuwe (methoden van) procesvoering, (wettelijk) instrumentarium of kennis over bijvoorbeeld financiering, maar juist ook uit dat zeer bepalende, maar grotendeels onzichtbare on(der)bewuste. Bewustzijn van uniciteit, verschil en variatie, in combinatie met de vaardigheid om een complexe dans met anderen aan te gaan (Teisman & Edelenbos, 2011). Intuïtief, adaptief en improviserend handelen speelt daarbij een grote rol.

### ***Inspiratie uit dansimprovisatie***

Maar hoe zijn dergelijke vaardigheden aan te leren? Een eerste speculatie daarover volgt hieronder, geïnspireerd op improvisatietechnieken uit de Moderne Dans.

De vergelijking tussen stadsontwikkeling en dans is geen onontgonnen terrein... Menig stedelijk denker heeft al eens parallellen benoemd tussen bewegende lichamen en de manier waarop ruimte(gebruik) zich vormt zonder vooropgezette ruimtelijke plannen of formele afspraken tussen professionals. Jane Jacobs gebruikte de term “Ballet of the Sidewalks” om te beschrijven hoe stedelijkheid tot stand komt door het samenspel van individuen en ensembles die in een continue improvisatie op elkaar reageren en voortbouwen. Niet de van te voren vastgestelde en uniforme regels over gebruik, maar juist een zich altijd transformerende ordelijkheid vormt volgens Jacobs de stad (Jacobs, 1961). Ook filosofe Elizabeth E. Grosz beschrijft hoe lichamen en de fysieke omgeving allerhande (tijdelijke) assemblages en interacties met elkaar aangaan die het stedelijk landschap transformeren – en hoe het menselijk lichaam op zijn beurt weer wordt getransformeerd door datzelfde stedelijke landschap (Grosz, 1992). Filosofe Gail Weiss gaat nog een stap verder door te beschrijven hoe de *stijl* waarmee ieder individueel menselijk lichaam zich door de ruimte beweegt deze ruimte samenbindt en betekenis geeft (Weiss, 2005).

Daarnaast lijkt er in de Moderne Dans sprake te zijn van een trend die ook in hedendaagse vormen van stadsontwikkeling te vinden is. De Moderne Dans ontstond begin Twintigste Eeuw uit experimenten die zich afzetten tegen het klassieke ballet waarbij perfectie en discipline de opperste idealen waren.

Grondlegger Isadora Duncan zocht haar inspiratie uit de vloeiende bewegingen van vogels, dieren, de wind, golven, en de traditionele dansvormen van mensen uit primitieve en agrarische samenlevingen. Uit een veelvoud van opeenvolgende experimenten ontstonden verschillende scholen en stijlen met ieder hun eigen bewegingsrepertoire en techniek. Denk aan de expressionistische dans van Graham, de bewegingsleer van Laban en het meer postmoderne werk van Cunningham dat er – net als Laban – vanuit ging dat iedere beweging in potentie dans is, en ieder individu in potentie een danser. Tegenwoordig mixen choreografen de bewegingen en technieken uit de (Post)Moderne dans volop met andere stijlen, zoals jazz, hiphop, klassieke ballet, yoga, pilates etc. Daarnaast is er een trend gaande om in toenemende mate gebruik te maken van niet-professionele dansers. Er zijn choreografen die met een mix van professionals en amateurs werken, zoals Olivier Dubois (*Les Mémoires d'un Seigneur* ou *l'Homme Disparu*) en Sharon Fridman (*Caída Libre*), en choreografen die zelfs geheel en al met amateurdansers werken, zoals Ives Thuwis (*Melancholia*), Jan Martens (*The Common People*) en Nicole Beutler (*Liefdesverklaring*). Waar volgens deze choreografen de verfijnde lichaamsbeheersing van de professional een kloof tussen het publiek en de performance creëert, brengen de ongetrainde (van de straat of uit het publiek geplukte) lichamen van de amateurdansers directheid, intuïtie en authenticiteit naar de performance. Ook maken vastgelegde choreografieën steeds vaker plaats voor performances gebaseerd op slechts enkele organisatie-parameters, waarbinnen dansers zowel gecontroleerde en onbewuste, en individuele en collectieve bewegingen tot een divers *en* harmonieus geheel weten te brengen. Juist deze trend lijkt op gedeelde stadsontwikkeling waarin particulier initiatief, wijkcoöperaties, stadmakers etc. een grote rol spelen.

Door de hele experimentele geschiedenis van de Moderne Dans is improvisatie zeer belangrijke – het steeds opnieuw herontdekken van de mogelijkheden van het eigen lichaam en het onverwachte samenspel dat ontstaat wanneer deze dansende lichamen interacties met elkaar aangaan. Drie begrippen werpen licht op hoe men in Moderne Dansers de vaardigheid tot improviseren bijbrengt.

Duncan vond inspiratie bij de beeldhouwkunst van oude Grieken, die in haar ogen de natuurlijk beweging van de mens tot kunstvorm verheven hadden. Duncan en haar dansers bootsen de houdingen van Griekse beelden veelvuldig na, waarbij men niet zozeer zocht naar de perfecte representatie van die houdingen, maar juist naar manieren waarop men die houdingen eigen kon maken, emotioneel kon belichamen en bezielen. “Embodiment” noemde men dat: houdingen en bewegingen die men in de omgeving aantrof onderzoeken, ter discussie stellen en daarmee transformeren. Ofwel, het eigen maken van de impulsen uit de omgeving en daar een empathische en transformationele relatie mee aangaan. Deze empathische en transformationele relaties ontstonden doordat in het nabootsen het eigen innerlijke gevoel en de subjectieve beweging van ieder individu leidend moesten zijn. In de klaslokalen van de Vrije Dans bevonden zich dan ook geen spiegels, en de dansers werden aangemoedigd om met ogen dicht te bewegen. Dans moest vorm krijgen door lichamelijke en subjectieve gewaarwordingen, en niet middels een vaststaand bewegingsideaal of norm. Hiervoor moesten dansers een zesde zintuig leren inzetten waarbij ze hun eigen intuïtie in te zetten als een bron voor innovatie leerden inzetten. Het vinden van en vasthouden aan de eigen, authentieke subjectieve perceptie en stijl. “Kinesthesia” noemde men dat (Sirotkina & Smith, 2016).

Door de diversiteit aan dansers en het samenspel van embodiment en kinesthesia krijgt collectieve dans geenszins het karakter van een “unison” of “corps de ballet” (waarin alle dansers exact dezelfde bewegingen maken op hetzelfde moment). De groepsdans bestaat juist uit een veelvoud aan interpretaties en persoonlijkheden die toch met elkaar in harmonie lijken. Geen van te voren door

choreografie vastgestelde harmonie, maar één die continue verandert, transformeert middels een open, democratische en non-hiërarchisch proces. Met slechts enkele parameters als uitgangspunt (de ruimte, het aantal deelnemers etc.) en door het meebrengen van subjectiviteit en interpretatie komen er nieuwe, collectieve bewegingen tot stand die anders onvoorzien waren gebleven, en die op zichzelf weer nieuwe vrijheden en mogelijkheden genereren. Daarbij dienen de dansers wel de vaardigheid te hebben om naar elkaars bewegingen te luisteren en daarop af te stemmen. Het ritme en de harmonie in de groep ontstaan immers niet door het simpelweg kopiëren van elkaars bewegingen, maar door “attunement” – de dansers zorgen ervoor dat hun individuele bewegingen in continue co-evolutie zijn met de veranderende bewegingen in de omgeving. Cruciaal bij deze attunement is de ademhaling. Juist door ademhaling – ondersteund door muziek – vloeien omgeving en lichaam in elkaar over en worden de dansers zich verhoogd bewust van het samenspel tussen zichzelf en hun transformerende omgeving. Door attunement zijn de dansers in staat om hun individuele bewegingen te laten co-evolueren met elkaar tot een divers en veranderende groepsharmonie.

### ***Conclusies***

De afstand tussen de disciplines moderne dans, choreografie en stadsontwikkeling is momenteel nog groot, en de aandacht voor het onbewust handelen in gedeelde stadsontwikkeling klein. Met dit paper wil ik beargumenteren waarom dit veld wel degelijk aandacht verdient. Begrippen als kinesthesia (het vinden van en vasthouden aan je eigen, authentieke subjectieve perceptie en stijl), embodiment (het eigen maken van de impulsen uit je omgeving en daar een empathische relatie mee aangaan) en attunement (het laten co-evolueren van individuele bewegingen tot een divers en veranderende groepsharmonie) geven immers een veel rijkere dimensie aan het jargon van “adaptief handelen” of een theoretisch concept als “consistentie”. Wellicht kan juist de Moderne Dans, in al zijn ontwikkelingen en vormen, zodoende een nieuw en rijk perspectief bieden op de vaardigheden en capaciteiten die men in hedendaagse vormen van gedeelde stadsontwikkeling nodig lijkt te hebben...

Daarmee is dit paper geen pleidooi voor het afschaffen van planingsonderwijs gericht op het eerste en tweede perspectief op wording, geenszins. De lagen hebben elkaar immers nodig. Alleen richten op de vluchtlijnen en de improviserende, intuïtieve en adaptieve vaardigheden die daarbij horen zou net zo zinloos zijn als het volledig eraan voorbij gaan. Juist door de verschillende wordingsperspectieven aan elkaar te verbinden is men in staat om betekenisvolle relaties en interacties met elkaar aan te gaan, die uiteindelijk leiden tot een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Juist het heen en weer bewegen en schakelen tussen alle drie de wordingsperspectieven en vaardigheden die daarbij horen, kan gedeelde stadsontwikkeling succesvol laten zijn. Dit paper is daarmee wel een pleidooi voor meer aandacht voor het derde perspectief op wording, en vaardigheden die voorbij gaan aan ruimtelijke, technische en proces-expertise. Om de vaardigheden in het derde wordingsperspectief beter te leren kennen en te ontdekken hoe deze te versterken zijn, is echter nog veel aanvullend onderzoek nodig. Universiteit Gent (AMRP) start hier binnenkort een meerjarig onderzoek naar, en zoekt daarbij naar partners.

## ***Referenties***

Boelens, L. & De Roo, G. (2014), Planning of undefined becoming: First encounters of planners beyond the plan, *Planning Theory*, 15 (1), 42-67

Deleuze, G. (1994), *Difference and Repetition*, London, Continuum

Deleuze, G. & Guattari, F. (1994), *What is Philosophy?*, London/New York, Verso

Manning, E. & Massumi, B. (2014), *Thought in the Act – Passages in the Ecology of Experience*, University of Minnesota Press, Minneapolis/London

Parr, A. (ed.) (2011), *The Deleuzian Dictionary Revised Edition*, Edinburgh University Press, Edinburgh

Portugali, J. (2011), *Complexity, Cognition and the City*, Heidelberg, Springer

Kwa, C. (2002), Romantic and Baroque Conceptions of Complex Wholes in the Sciences. In: J. Law & A. Mol (eds.), *Complexities – Social Studies of Knowledge Practices*, Durham, London, Duke University Press:, 23-52

Teisman, G.R. & Edelenbos, J. (2011). Towards a perspective of system synchronization in water governance: a synthesis of empirical lessons and complexity theories, *International Review of Administrative Sciences*, 77 (1), 101-118

Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York

Grosz, E.A. (1992), Bodies/ Cities, In: Colomina, B. (ed.), *Sexuality and Space*, Princeton Architectural Press, pp. 241-254.

Weiss, G. (2005), Urban Flesh, *Philosophy Today*, 49 (Supplement):116-127

Sirotkina, I. & Smith, R. (2016), The Sixth Sense of the Avand-garde: dance, kinaesthesia and the arts in revolutionary Russia.

Boonstra, B. (2015), *Planning Strategies in an Age of Active Citizenship: A Post-structuralist Agenda for Self-organization in Planning*, PhD Thesis, InPlanning, Groningen

## **Voetgangersgebieden en winkelwandelstraten:**

*Instrumenten voor binnenstedelijke transformatie?*

### ***Kobe Boussauw***

- *De meeste gedocumenteerde, economisch succesvolle cases van autovrij gemaakte kernwinkelgebieden wijzen op een gemiddelde toename van het aantal bezoekers, van de omzet van kleinhandel en horeca, en van de huurprijzen.*
- *Succesfactoren zijn de aanwezigheid van een bepaalde kritische massa van bewoners in het stadscentrum, de aanwezigheid van een performant openbaar-vervoernetwerk, een relatief lage mate van autoafhankelijkheid van de stad, en een flankerend beleid gericht op het ontmoedigen van suburbane en perifere grootschalige kleinhandel.*
- *Ketenwinkels, voornamelijk in de sector kledij en aanverwanten, net als restaurants, hebben doorgaans baat bij een voetgangerszone, wat vaak niet het geval is voor handelaars in dagdagelijkse producten en volumineuze goederen.*
- *Minder succesvolle voorbeelden zijn ook minder vaak bestudeerd en gedocumenteerd, waardoor er in de literatuur mogelijk disproportioneel veel aandacht is voor de succesfactoren, terwijl faalfactoren onderbelicht worden.*

Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research  
Pleinlaan 2, 1050 Brussel / kobe.boussauw@vub.be

## **Voetgangersgebieden en winkelwandelstraten:**

### *Instrumenten voor binnenstedelijke transformatie?*

#### ***Inleiding***

Een systematische inventaris van de introductie van verkeersvrije centrumzones of voetgangersgebieden in zowel kleine als grotere steden is ons niet bekend. Hoewel de praktijk in Duitse en Britse steden vandaag een vanzelfsprekendheid geworden is, zijn er toch een aantal naoorlogse voorbeelden die in de literatuur vaak terugkomen. Zo staat de Lijnbaan in Rotterdam (1953) bekend als de eerste doelbewust gebouwde winkelwandelstraat, die in 1959 gevolgd werd door het handelscentrum van de Britse 'new town' Stevenage. Uiteraard kennen ook deze projecten precedentes in de vorm van de typische binnenstedelijke winkelgalerijen zoals die in de negentiende eeuw in heel wat Europese steden werden ontwikkeld (waaronder bijvoorbeeld de Sint-Hubertusgalerijen in Brussel).

De overgrote meerderheid van de vandaag bekende voetgangersgebieden werden echter ingevoerd als onderdeel van een pakket beleidsmaatregelen met als doel het stadscentrum nieuw leven in te blazen en stedelijk verval tegen te gaan, als tegenwicht tegen de gevolgen van intensieve suburbanisatie en stadsvlucht. Een voetgangersgebied wordt dan voornamelijk gezien als het toevoegen van een extra troef die aan de binnenstad een concurrentieel voordeel moet opleveren ten opzichte van suburbane ontwikkelingen. Door de binnenstad een specifieke niche te laten bezetten binnen het kleinhandelslandschap, blijft op die manier een deel van de omzet, en daardoor ook van de investeringen (in bijvoorbeeld het onderhoud van het patrimonium en de openbare ruimte) in de binnenstad.

#### ***Controverse***

De introductie van een voetgangersgebied is een beleidsmaatregel die achteraf slechts zelden weer wordt teruggeschroefd, zelfs al rapporteert Faulk [2006] over verschillende Noord-Amerikaanse projecten die achteraf toch werden herzien omdat ze onvoldoende succesvol bleken te zijn. In het licht van deze vaststelling is het interessant om te zien dat protest van handelaars tegen verkeerssluwendende maatregelen volgens sommigen bijna een natuurwet lijkt te zijn [Castillo-Manzano et al., 2014]. In het geval van het Kopenhaagse Strøget bijvoorbeeld ontving de voor stadsplanning bevoegde schepen doodsb bedreigingen, en bij de opening van hetzelfde voetgangersgebied waren er belangrijke protestacties van zowel automobilisten als uitbaters van voornamelijk luxewinkels in de straat. Een tegenvoorbeeld is het door Flyvbjerg [1988] grondig gedocumenteerde 'Aalborg project', ook in Denemarken, waar handelaars zelf - overigens succesvol - pleitten voor een uitbreiding van het (aldaar reeds sinds 1962 bestaande) voetgangersgebied. Ook in Lyon (1978) kwam het voetgangersgebied er mede op initiatief van de handelaars.

Gezien de controverses die de introductie van voetgangersgebieden sowieso met zich meebrengt, is het belangrijk om meer inzicht te krijgen in de socio-economische effecten van het verkeersvrij maken van centrumgebieden, onder andere om beter te kunnen anticiperen op mogelijke problemen, en om draagvlak te creëren voor bijkomende maatregelen in functie van een meer leefbare stad.



## ***Bestaand onderzoek***

Ondanks de veelvuldige aanwending van het verkeersvrij maken van centrumstraten in zowel kleinere als grotere steden, voornamelijk maar zeker niet uitsluitend in Europa, is er weinig systematisch onderzoek bekend naar de socio-economische effecten.

Bestaand onderzoek is vaak slechts op één enkele case gericht, en is methodologisch zelden vergelijkend qua opzet. Bovendien is het kenmerkend voor voetgangersgebieden, net zoals voor quasi alle soorten stedenbouwkundige interventies, dat de impact erg contextafhankelijk is. Karakteristieken van de stedelijke structuur, zoals de bevolkingsdichtheid in het centrum, de omvang van de agglomeratie, de connectiviteit van het openbaar-vervoernetwerk, het beschikbaar inkomen en de koopkracht van de omwonenden, het klimaat, alsook lokale culturele aspecten, maken dat een gelijkaardige maatregel in de ene stad een heel ander effect kan sorteren dan in de andere. Een tweede restrictie eigen aan het bestaande onderzoek is de beperkte verspreiding van publicaties. Het is aannemelijk dat heel wat onderzoeken door gemeentelijke overheden werden besteld en uitgevoerd, en daardoor niet werden gepubliceerd. Bovendien is het logisch dat lokale consultancyrapporten vaak in de lokale taal werden opgesteld, en daardoor alleen al minder toegankelijk zijn. In wat volgt hebben wij ons dan ook noodzakelijkerwijze beperkt tot bronnen in het Engels en het Frans die bovendien voor desk-research beschikbaar zijn. Hoewel de bovenstaande overwegingen betekenen dat onderzoek dat in een specifiek land werd uitgevoerd niet noodzakelijk representatief is voor het land, hebben wij in wat volgt toch een geografische indeling gehanteerd.

## ***Enkele cases: ambities, randvoorwaarden en valkuilen***

Het eerste bekende voorbeeld van de introductie van een voetgangersgebied die past binnen de in de inleiding geschetste definitie is Strøget in Kopenhagen (Denemarken), dat in 1962 verkeersvrij werd gemaakt, en onder andere via de publicaties van de Deense stedenbouwkundige Jan Gehl een belangrijke impact heeft gehad op de verspreiding van het stedenbouwkundige concept van een verkeersvrij stadscentrum. Sinds de tweede helft van de jaren 1960 vond het concept dan ook ingang in tal van steden in Europa, en in het bijzonder in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.

Ook buiten Europa vinden we voorbeelden. In Noord-Amerika, waar stadscentra traditioneel veel meer op autobereikbaarheid zijn gericht, zijn voetgangerszones nooit erg populair geworden. Dat staat echter in contrast tot enkele bekende, relatief vroege, voorbeelden in Zuid-Amerika, zoals de Calle Florida in Buenos Aires, Argentinië (sinds 1971), of het winkelgebied van de Rua XV de Novembro in het Braziliaanse Curitiba (sinds 1972). In heel wat Aziatische steden zijn winkelstraten die niet voor auto's toegankelijk zijn van oudsher een vertrouwd fenomeen, voornamelijk dankzij smalle straten die autoverkeer eenvoudigweg onmogelijk maken. Niettemin wint ook daar het concept van formele winkelwandelstraten aan belang, wat aangetoond wordt door gevallen in onder andere Turkije, China (inclusief Hong Kong), Japan, Zuid-Korea, en Thailand.

In België werden de kiemen gelegd in Luik met het verkeersvrij maken van de Rue Neuvise in 1965 in het stadscentrum, eigenaardig genoeg in de periode die er voorafging aan de aanleg van grootschalige autoinfrastructuur. In de rest van het land duurde één en ander iets langer: in Gent werd in 1974 voor het eerst een centrumstraat afgesloten voor het verkeer, Leuven volgde in 1975. Sindsdien hebben verkeersvrije zones zich overal in het land mondjesmaat uitgebreid. Zo werd de Brusselse Grote Markt in 1991 verkeersvrij, gevolgd door onder andere de Meir in Antwerpen (in 1992), en de Brugse Grote Markt (zij het gedeeltelijk) in 1995.

In wat volgt bespreken en interpreteren we een aantal gepubliceerde studies rond de lokale economische impact van voetgangersgebieden. De cases zijn behoorlijk divers qua achtergrond,

waarbij het zwaartepunt in West-Europa ligt, maar ook Turkije, Hong Kong, en de Verenigde Staten komen aan bod.

### **Verenigd Koninkrijk**

Bromley et al. [2003] bestuderen het effect van investeringen in de omgevingskwaliteit in kleinere Britse stadscentra. In het Verenigd Koninkrijk wordt revitalisering van de binnenstedelijke handelscentra door de overheid als complementair beschouwd aan het voeren van een restrictiever beleid ten aanzien van de ontwikkeling van suburbane kleinhandel. Het afbakenen van een voetgangersgebied is slechts één mogelijke maatregel uit een waaier van opties die betrekking hebben op mobiliteit, het versterken van de lokale identiteit, het aanbieden van een diversiteit aan stedelijke functies, en het op een aantrekkelijke manier inrichten en onderhouden van het openbaar domein. De troef van het verkeersvrij maken is dan voornamelijk te vinden in het reduceren van verkeersoverlast in het winkelgebied.

Bromley et al. [2003] richten zich niet op winkelwandelstraten op zich, maar wel op stadscentra die voorwerp zijn geweest van een herwaarderingstrategie, die in veel gevallen ook een voetgangersgebied omvatte. Doorgaans leiden dergelijke gesubsidieerde investeringen tot een tijdelijke versterking van het vertrouwen van de handelaars, en dus ook tot private investeringen in bijvoorbeeld het onderhoud van handelspanden. Eénduidige conclusies over economische effecten ontbreken echter. In een aantal gevallen bleek er na de investeringen wel degelijk sprake te zijn van een duurzaam heroplevingseffect (onder meer gemeten aan de hand van de evolutie van de huurprijzen), terwijl dat in andere gevallen niet zo leek te zijn.

Bromley et al. [2003] deden eigen onderzoek in Llanelli, een kleine stad in Wales waar het traditionele handelscentrum vernieuwd werd, onder meer door een winkelwandelstraat in te richten, en versterkt werd met een nieuwe binnenstedelijke shoppingmall. Een reeks van enquêtes en interviews wees uit dat de handelaars het versterken van het kleinhandelsapparaat zelf (i.c. de bouw van de nieuwe shoppingmall) veel luider toejuichten dan de investeringen in het openbaar domein. Het bereiken van een zeker kritische massa in termen van winkelaanbod (waarbij een groot aantal winkels zich op wandelafstand van elkaar bevinden) werd als de allerbelangrijkste factor beschouwd, veeleer dan het voetgangersvriendelijk maken van de straat, of het voorzien van parking of kwalitatief openbaar vervoer.

### **Duitsland**

Hass-Klau [1993] onderzoekt de effecten van een aantal vooroplopende winkelwandelprojecten in West-Duitsland, opgezet in de periode 1967-1970, waar 83% van de winkels een omzetstijging rapporteerde, terwijl ook hotels (+ 28%) en restaurants (+ 63%) het beter deden dan de referentiezaken buiten het voetgangersgebied. In 1976 leverden deze cijfers in Duitsland zelfs de basis voor een rechterlijke uitspraak, die concludeerde dat het invoeren van een voetgangersgebied een duidelijk voordeel vormt voor de eigenaars van de aanpalende panden.

Hass-Klau [1993] geeft echter toe dat dergelijke ontwikkelingen geval per geval moeten worden bekeken, en niet geïsoleerd kunnen worden van regionaal-economische trends, andere stadsontwikkelingsprojecten, bereikbaarheid, ontwerpdetails, en de bevolkingsdichtheid op wandelafstand. Bovendien zijn niet alle handelszaken in het stadscentrum even centraal gelegen ten opzichte van het voetgangersgebied: de zaken die iets meer perifeer gesitueerd zijn, lijken in sommige gevallen toch negatieve effecten te ondervinden van de autovrije zone.

Met betrekking tot leegstand, blijkt dat er relatief meer winkelpanden te huur staan naarmate het verkeer in de straat drukker wordt, terwijl de laagste leegstandcijfers in verkeersvrij gebied worden opgetekend.

Hass-Klau [1993] stelt verder dat er na het autovrij maken van een gebied een overgangperiode van één tot twee jaar in acht moet worden genomen, waarbinnen een omzetsdaling kan worden verwacht. Na deze periode mag gemiddeld echter een stijging van de omzet worden verwacht, die grotendeels ten goede komt van de eigenaars van de winkelpanden, die een hogere huurprijs kunnen vragen.

## **Frankrijk**

Ook in Frankrijk hebben tal van steden de voetgangerszone geïntegreerd in hun stadsvernieuwingsstrategie, met La Rochelle en Rouen als koplopers (in 1970 en 1971), terwijl ook Lyon vrij vroeg (1978) een aantal straten verkeersvrij maakte, grotendeels op vraag van de in het stadscentrum gesitueerde handelaars zelf.

Een relatief gedateerd onderzoek door Bourjaillat & Rabilloud [1989] brengen de evolutie van de kleinhandelsstructuur in het voetgangersgebied van Lyon in kaart in de periode 1977-1987. De belangrijkste conclusies van het onderzoek luiden dat de binnenstedelijke kleinhandel zich na de invoering van het voetgangersgebied grotendeels heeft kunnen handhaven (hoewel het totale aantal handelszaken lichtjes was gedaald), dat reeds bestaande vormen van specialisatie zich versterkt hebben, en dat een deel van de geobserveerde wijzigingen in de structuur reeds zichtbaar waren vóór het autovrij maken van het gebied. Niettemin werd er een duidelijke afname van het aandeel voedingswinkels en woongerelateerde handelszaken waargenomen, terwijl kledingzaken en restaurants een merkelijke toename vertoonden. Gemiddeld genomen nam de specialisatiegraad toe, bijvoorbeeld in de sector van de voedingswinkels.

In een nog ouder onderzoek gaat Mérenne-Schoumaker [1981] gelijkaardige transformaties na in Aix-en-Provence, Bordeaux, Lille, Limoges, Le Mans (Frankrijk), aangevuld met Luik (België) en telkens één straat in Quimper, Lyon (Frankrijk), en Brussel (België - Nieuwstraat). Globaal kan op basis van dit onderzoek gesteld worden dat het autovrij maken wel degelijk een effect heeft op de evolutie van de kleinhandelsstructuur, en dat met name handelaars in volumineuze goederen, zaken die vaak moeten leveren, en handelaars in dagdagelijkse producten (zoals gewone voeding) lijken te verdwijnen. In de eerste twee gevallen is de gewijzigde verkeerssituatie de rechtstreekse oorzaak van de afname, terwijl in het laatste geval de stijgende huurprijzen vaak niet langer opwegen tegen de potentiële winstmarges die gerealiseerd worden bij de verkoop van niet-gespecialiseerde producten. Kledingzaken (en aanverwanten) en restaurants doen het doorgaans goed in de bestudeerde voetgangersgebieden.

In een actualisatie van de studie [Mérenne-Schoumaker, 1983] wordt de nadruk gelegd op de omzetsstijging van heel wat horecazaken door het uitbreiden van terrassen in de verkeersvrije zone. Mérenne-Schoumaker [1983] maakt ook melding van een belangrijke afname van de zelfstandige handelaars ten voordele van ketenwinkels. Nochtans is het belangrijk in acht te nemen dat er in de jaren 1980 nog geen sprake was van de dominantie van internationale ketenwinkels in binnenstedelijke handelscentra zoals wij die vandaag kennen. Tenslotte moet benadrukt worden dat de waargenomen trends sterk afhankelijk zijn van de lokale context en van het type voetgangersgebied, waardoor enige nuance dus in acht moet worden genomen.

## **Zweden**

Net zoals in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk zijn voetgangerszones in Zweden erg populair, zowel in grote als in kleine steden. Sandahl & Lindh [1995] onderzochten de socio-economische effecten van binnenstedelijke herwaarderingsprojecten in zes kernwinkelgebieden, waarvan er twee verkeersvrij werden gemaakt (namelijk Jönköping-Oost en in Örebro-Zuid). In de voetgangerszone van Jönköping-Oost werd van 1990 tot 1992 de grootste omzetstijging (+10-15%) genoteerd, terwijl ook Örebro-Zuid bovengemiddeld groeide (+5-10%), en de huurprijzen van de daar gelegen winkelpanden een gelijkaardige trend vertoonden.

Van beide projecten wordt Jönköping-Oost als het meest geslaagde geëvalueerd, onder meer op basis van de combinatie van een voetgangersgebied met een verbeterd busaanbod, georganiseerd parkeren, en de aanwezigheid van centrummanagement. Deze elementen ontbreken in het project Örebro-Zuid, maar worden door de auteurs nochtans essentieel geacht voor het succes van de voetgangerszone. Nog een belangrijke conclusie van Sandahl & Lindh [1995] is de vaststelling dat een belangrijk deel van de gegenereerde meerwaarde bij de pandeigenaars terecht komt, met wie dan ook een billijke overeenkomst zou moeten worden gesloten voor het dragen van tenminste een deel van de kosten die aan centrumherwaardering worden gependend.

## **Spanje**

Manzano et al. [2014] bestuderen de recente uitbreiding van de voetgangerszone van Sevilla tot buiten het historisch centrum, maar leiden hun eigen analyse in aan de hand van een literatuuroverzicht, gericht op het in kaart brengen van de voor- en nadelen van voetgangersgebieden. Enigszins generaliserend stellen Manzano et al. [2014] dat de voordelen zich enerzijds situeren in de verbetering van de lokale omgevingskwaliteit (met de nadruk op geluidsoverlast en luchtverontreiniging) en anderzijds in een stijging van de omzet van de lokale kleinhandel, die daarnaast ook hogere opbrengsten voor de verhuurders van winkelpanden met zich meebrengt. Als nadelen noemt Manzano et al. [2014] het mogelijke aanzwellen van de verkeersstromen net buiten de voetgangerszone, een mogelijk verlies van lokale identiteit ten gevolge van de mogelijk toenemende interesse van en overnames door ketenwinkelbedrijven, en een trend naar monofunctionaliteit waardoor het voetgangersgebied na sluitingstijd mogelijk erg desolaat wordt. Bovendien bestaat er een risico dat, in geval de bereikbaarheid van het winkelgebied onvoldoende verzekerd is, dat potentiële klanten andere, beter bereikbare bestemmingen zullen opzoeken. Een andere algemene conclusie van deze auteur is dat het verkeersvrij maken van straten hoe dan ook tot controverse en tegenstand leidt.

De eigenlijke analyse richt zich op het consumentengedrag van de gebruikers van twee recent verkeersvrij gemaakte straten in een dichtbevolkte woonbuurt in Sevilla, die zich nochtans buiten het toeristische centrum bevindt. Twee jaar na het verkeersvrij maken rapporteerde een derde van de respondenten dat zij de straten in kwestie vaker bezochten, de helft maakte melding van een toename in lokale aankopen, en bijna twee derde gaf aan vaker gebruik te maken van de aanwezige horeca, dit ondanks de economische crisis waaronder de stad in die periode zwaar leed.

## **Turkije**

In Istanboel bestudeerden Dokmeci et al. [2007] de impact van het verkeersvrij maken van Istiklal Caddesi, de hoofdstraat van het centrale stadsdeel Beyoglu. Tot in de jaren 1960 was Istiklal Caddesi de centrale handels- en winkelstraat bij uitstek, een rol die grotendeels teniet ging in de daaropvolgende decennia onder invloed van decentralisatie, verkeersoverlast, en het wegvallen van investeringen. In 1990 werd de straat autovrij gemaakt, werd er een nieuwe tramlijn (bediend door 'vintage' tramstellen) doorheen gelegd, en werd binnen wandelafstand een groot parkeergebouw

opgetrokken. In 2000 werd de straat door middel van een nieuwe metrolijn verbonden met het nieuwe zakencentrum van Istanboel. Dokmeci et al. [2007] beoordelen het project als succesvol, aangezien de kleinhandel en horeca een heropleving kenden in synergie met de bezoekersaantallen die toenamen tot zowat 1 miljoen voorbijgangers per week.

Op basis van een eerder verkennende analyse van de grondprijzen in de hoofdstraat en in de aanpalende buurten, besluiten Dokmeci et al. [2007] dat de herwaardering, met inbegrip van het invoeren van het voetgangersgebied, tot een belangrijke comparatieve toename in grondprijzen heeft geleid in het voetgangersgebied, met name op die plaatsen waar de aanwezigheid van een metrostation belangrijke voetgangersstromen creëert.

Cömertler [2007] ontwikkelde een ‘hedonisch huurprijsanalysemodel’<sup>1</sup> voor woningen in de onmiddellijke omgeving van de Forbes Pedestrian Way, een in 1997 verkeersvrij gemaakte winkelstraat in een dichtbevolkte buurt in Izmir, die zich echter buiten het historisch centrum bevindt. In het dichtbevolkte Izmir legt Cömertler (2007) sterk de nadruk op de bijdrage van de winkelwandelstraat aan de omgevingskwaliteit voor de omwonenden. De verkeersvrije straat wordt eerst en vooral als een stuk openbare open ruimte met een hoge gebruikswaarde beschouwd. Deze waardering vertaalt zich dan ook niet onverwacht in hogere vastgoedprijzen in de onmiddellijke omgeving van de wandelstraat. Het is opmerkelijk dat Cömertler [2007] geen onderzoek doet naar de huurprijzen van de winkelpanden, en hiermee duidelijk meer belang hecht aan het wandelgebied als deel van een kwalitatief stedelijk openbaar domein, veeleer dan als anker voor een dynamisch stedelijk winkelgebied.

## **Hong Kong**

In Hong Kong werden sinds 2000 verschillende straten verkeersvrij gemaakt. Wong [2014] onderzoekt voor drie verschillende voetgangerszones welke de impact is op de structuur van de kleinhandel. De onderzoekshypothese luidt dat bepaalde kleinhandels- en horeca-activiteiten door de stijgende huurprijzen in voetgangersgebieden uit de markt worden geprezen. Deze hypothese werd gevoed door een eigen literatuuroverzicht waaruit blijkt dat kleinere zelfstandige winkels en restaurants, net zoals zaken gericht op kleinschalige dienstverlening in winkelwandelstraten minder concurrentieel zijn, ten voordele van met name ketenwinkels die kledij, schoenen, en sieraden verkopen.

Hoewel Wong [2014] geen longitudinaal onderzoek uitvoert, lijkt zijn momentopname van een waaier aan verschillende winkelgebieden de hypothese grotendeels te bevestigen. In de permanent autovrije winkelwandelstraten die in de studie werden opgenomen ligt het aandeel ketenwinkels een stuk hoger (tot 93% in de wijk Mong Kok) dan in de niet-verkeersvrije winkelstraten (in Mong Kok: 48%). De zaken in de winkelwandelstraten zijn bovendien overwegend op consumentenverkoop gericht (gemiddeld 90% van alle zaken), met de nadruk op persoonlijke verzorging, juwelen, elektronica, en kledij. Dienstverlening is grotendeels afwezig, en ook horeca-uitbatingen zijn erg zeldzaam in de winkelwandelstraten. Beide types activiteiten komen dan wel overvloedig voor in aanpalende, niet-verkeersvrije straten (gemiddeld zowat 40% van de zaken in de niet-verkeersvrije straten).

Hoewel Wong [2014] het achterliggende transformatieproces niet bestudeert, maakt hij wel een anekdotische melding van een zaak die de gestegen huurprijs niet langer kon betalen na invoering van het voetgangersgebied, en zich genoodzaakt zag te verhuizen.

---

<sup>1</sup> Bij hedonische modellering probeert men de bijdrage van omgevingseffecten in de marktwaarde van vastgoed te isoleren.

## **Verenigde Staten**

Hoewel de bovenstaande cases een doorgaans rooskleurig beeld schetsen van de impact van het verkeersvrij maken van centrale winkelgebieden als deel van een stedelijke herwaardingsstrategie, moet opgemerkt worden dat de minder succesvolle voorbeelden ook minder vaak bestudeerd en gedocumenteerd zijn. Daardoor is er in de literatuur mogelijk disproportioneel veel aandacht voor de succesfactoren, terwijl faalfactoren onderbelicht worden.

Niettemin maakt Faulk [2006] melding van de oorspronkelijke populariteit van voetgangersgebieden in de jaren 1970 in de Verenigde Staten. Hij stelt echter: “In two decades time, while there are still a few examples of successful pedestrian malls in existence, most communities (including Fourth Street in Louisville, Kentucky) have opened the streets back up to vehicular traffic. Pedestrian malls did not meet the original goal of bringing people downtown and reversing the decline of downtown retail.”

Hoewel geen systematisch onderzoek bekend is naar geflopte voetgangersgebieden in de Verenigde Staten, is bijvoorbeeld de lijst op de betreffende Wikipedia-pagina [Wikipedia, 2016] opvallend kort: het gaat om het centrale winkelgebied in Boston, een handvol straten in New York City, en hier en daar een straat in een keur aan steden waaronder Santa Monica (Los Angeles) en San Francisco.

Faulk [2006] ziet dan ook weinig heil in voetgangersgebieden als deel van een stedelijke herwaardingsstrategie in de Verenigde Staten. Het hele ruimtelijke systeem van de meeste Noord-Amerikaanse steden is in zo'n sterke mate gericht op autobereikbaarheid en op grootschalige, suburbaan gelegen kleinhandel, dat het quasi onmogelijk lijkt om potentiële bezoekers ertoe te bewegen hun auto aan de rand van het winkelgebied achter te laten en hun activiteiten te voet of met het openbaar vervoer te organiseren. Een bijzonder lage binnenstedelijke bevolkingsdichtheid, typisch voor Noord-Amerikaanse steden, ondermijnt bovendien de benodigde kritische massa aan bezoekers die in staat zijn om het gebied te voet of met het openbaar vervoer te bereiken. Niet toevallig bezitten de steden waar wel verkeersvrije straten voorkomen (Boston, New York) een eerder traditionele, vooroorlogse structuur, met inbegrip van een significante binnenstedelijke populatie en een degelijk openbaar-vervoernetwerk.

Kenmerkend voor de Noord-Amerikaanse manier van denken over de rol van de voetganger in de binnenstad is het pleidooi van Robertson [1993] voor een systeem van ‘skywalks’ of voetgangersbruggen die de verschillende in hoogbouw ondergebrachte binnenstedelijke activiteiten, waaronder winkelcentra, met elkaar en met de haltes van het openbaar vervoer moeten verbinden. Op die manier worden conflicten met het autoverkeer vermeden en worden investeringen in zuiver publieke (anders dan semipublieke) ruimte voor voetgangers overbodig.

## ***Conclusies***

Ondanks de contextafhankelijkheid, wijzen de meeste gedocumenteerde cases op een gemiddelde toename van zowel het aantal bezoekers, van de omzet van kleinhandel en horeca, en van de huurprijzen in kernwinkelgebieden die autovrij werden gemaakt. Op basis van hun metastudie hebben Whitehead et al. [2006] het over een toename van gemiddeld 32% in aantal bezoekers, van 17% voor wat betreft omzet, en van 22% voor wat betreft huurprijzen. Daar staat echter tegenover dat de niet-succesvolle, vaak weer afgeschafte projecten, doorgaans niet gedocumenteerd zijn.

Het opvallend beperkte succes van winkelwandelstraten in de Verenigde Staten doet vermoeden dat de ruimtelijke structuur van de stad een erg belangrijke succesfactor is. De aanwezigheid van een bepaalde kritische massa van bewoners in het stadscentrum, de aanwezigheid van een performant openbaar-vervoernetwerk, een relatief lage mate van autoafhankelijkheid, en een flankerend beleid gericht op het ontmoedigen van suburbane en perifere grootschalige kleinhandel zijn elementen die bijdragen tot het commerciële succes van een voetgangersgebied.

Bovendien lijkt het autovrij maken van een centrumgebied pas succesvol te zijn als het om een actie gaat die deel uitmaakt van een hele korf van kernversterkende maatregelen. Met name een flankerend beleid rond bereikbaarheid, waarbij het openbaar vervoer versterkt wordt en randparkings worden voorzien, wordt belangrijk geacht [Sandahl & Lindh, 1995]. Opvallend is ook dat de omvang van het winkelaanbod zelf cruciaal is voor de bezoekersstromen, en wellicht belangrijker is dan de inrichting van het openbaar domein [Bromley et al., 2003]. De opening van een nieuw binnenstedelijk winkelcentrum, onmiddellijk aansluitend bij de bestaande voetgangerszone, kan het succes versterken, zeker als op die manier de ontwikkeling van bijkomende suburbane kleinhandel wordt vermeden. Daarnaast worden ook de kwaliteit van de openbare ruimte, netheid, sociale veiligheid, en een coördinerende centrummanager als extra troeven genoemd.

Opvallend is dat er relatief weinig onderzoek bekend is naar de effecten van het verkeersvrij maken op de structuur van de kleinhandel, en met name naar het type activiteiten dat mogelijk niet verenigbaar is met het concept van het voetgangersgebied. Yip [2014] suggereert nochtans dat de succesvolle invoering van een voetgangersgebied kan leiden tot de verhuis van kleine, zelfstandige zaken, voornamelijk in de sectoren horeca en dienstverlening. De belangrijkste reden is niet zozeer de gewijzigde verkeerssituatie, als wel discrepantie tussen de mogelijke omzetsijging, en de huuropbrengsten die door de pandeigenaars worden verwacht. Ook Sandahl & Lindh [1995] suggereren dat een groot deel van de gerealiseerde baten bij de pandeigenaars terecht komen, en dat de handelaars zelf dus niet noodzakelijk in het winnende kamp te vinden zijn. Ouder onderzoek van Mérenne-Schoumaker [1981, 1983] wijst anderzijds op een toenemende specialisatiegraad van handelaars in voetgangerszones, op het verdwijnen van verkopers van volumineuze goederen, en op een groei van kledingzaken en aanverwanten, en van restaurants. Het aandeel ketenwinkels lijkt snel toe te nemen, terwijl het waargenomen succes van de restaurants deels te danken is aan de toegenomen mogelijkheid om terrassen uit te baten.

## ***Bibliografie***

- BOURJAILLAT, V. and RABILLOUD, H., 1989. Les rues piétonnes lyonnaises ou le renforcement de la spécialisation commerciale au service de la centralité? In: *Revue de géographie de Lyon*. 1989. Vol. 64, no. 2, pp. 99–110.
- BROMLEY, R., HALL, M. and THOMAS, C., 2003. The impact of environmental improvements on town centre regeneration. In: *Town Planning Review*. 2003. Vol. 74, no. 2, pp. 143–164.
- CASTILLO-MANZANO, J. I., LOPEZ-VALPUESTA, L. and ASECIO-FLORES, J. P., 2014. Extending pedestrianization processes outside the old city center; conflict and benefits in the case of the city of Seville. In: *Habitat International*. 2014. Vol. 44, pp. 194–201.
- CHIQUETTO, S., 1997. The environmental impacts from the implementation of a pedestrianization scheme. In: *Transportation Research Part D*. 1997. Vol. 2, no. 2, pp. 133–146.
- CÖMERTLER, S., 2007. *The Impact of Pedestrianization on Residential Property Rental Values*. Doctoral Thesis in Engineering and Sciences. İzmir. İzmir Institute of Technology.
- DOKMECI, V., ALTUNBAS, U. and YAZGI, B., 2007. Revitalisation of the main street of a distinguished old neighbourhood in Istanbul. In: *European Planning Studies*. 2007. Vol. 15, no. 1, pp. 153–166.
- FAULK, D., 2006. The process and practice of downtown revitalization. In: *Review of Policy Research*. 2006. Vol. 23, no. 2, pp. 625–645.
- FLYVBJERG, B., 1988. *Rationality and Power: Democracy in Practice*. Chicago: The University of Chicago Press.
- HASS-KLAU, C., 1993. Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK. In: *Transport Policy*. 1993. Vol. 1, no. 1, pp. 21–31.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER, B., 1981. Structure commerciales des rues et centres piétonniers: Essai de comparaison de quelques cas français et belges. In: *Bulletin de la société Belge d'études géographiques*. 1981. Vol. 50, no. 2, pp. 135–144.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER, B., 1983. Les activités commerciales dans les secteurs piétonniers: structure et évolution. In: *Analyse de l'espace*. 1983. No. 2, pp. 19–37.
- ROBERTSON, K. A., 1993. Pedestrianization strategies for downtown planners: Skywalks versus pedestrian malls. In: *Journal of the American Planning Association*. 1993. Vol. 59, no. 3, pp. 361–370.
- SANDAHL, J. and LINDH, C., 1995. Impact of improving the attractiveness of town centres. In: *Transport Policy*. 1995. Vol. 2, no. 1, pp. 51–56.
- WHITEHEAD, T., SIMMONDS, D. and PRESTON, J., 2006. The effect of urban quality improvements on economic activity. In: *Journal of Environmental Management*. 2006. Vol. 80, no. 1, pp. 1–12.
- WONG, H., 2014. *Impacts of Pedestrian Schemes on the Types of Retailers*. Doctoral thesis in urban planning and design. Hong Kong. The University of Hong Kong.
- , 2004. Pedestrian zone. In: *wikipedia.org* [online]. 11 January 2004. [Consulted on 16 August 2016]. Available at: [https://en.wikipedia.org/wiki/Pedestrian\\_zone](https://en.wikipedia.org/wiki/Pedestrian_zone)



## **Van Ledeberg naar Deelberg**

*Leidt ruimte maken automatisch tot ruimte delen?*

*Marjolijn Claeys, Hannes Couvreur en Hans Leinfelder*

Ruimtelijke planning heeft nood aan niet-plannende ‘intermediairen’ die de ruimtevraag van bewoners op de tekentafel van de ruimtemakers brengen, en omgekeerd. Alleen zo lijkt ruimte maken ook te leiden tot ruimte delen.

Marjolijn Claeys  
Ledebergstraat 94, B-9050 Gent-Ledeberg

Hannes Couvreur  
Hoveniersstraat 19, B-9050 Gent-Ledeberg

Hans Leinfelder  
Hilarius Bertolfstraat 20, 9050 Gent-Ledeberg

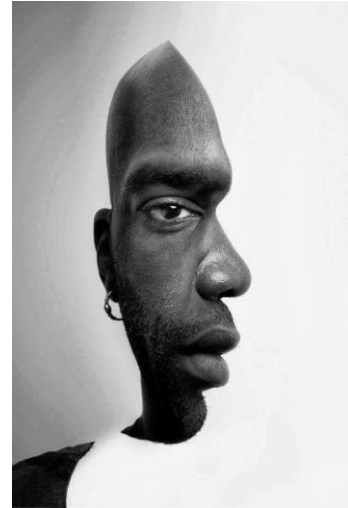
Voorland bvba  
Dok Noord 4 C102, B-9000 Gent  
+ 32 472 60 91 83 / marjolijn@voorland.be  
Superbly Human  
Hoveniersstraat 19, B-9050 Gent-Ledeberg  
+ 32 472 50 90 76 / info@superblyhuman.be  
KU Leuven-Faculteit/Departement Architectuur  
Onderzoeksgroep PLEN  
Hoogstraat 51, B-9000 Gent  
+32 491 62 13 25 / hans.leinfelder@kuleuven.be

## Van Ledeberg naar Deelberg

*Leidt ruimte maken automatisch tot ruimte delen?*

### *Planners/verhalers met een Janushoofd*

Wat hier voor u ligt, leek aanvankelijk een gemakkelijke uitdaging. Het zou toch best haalbaar moeten zijn voor twee ruimtelijke planners en één oplossingsgerichte gespreksfacilitator om objectief te reflecteren over een stadsvernieuwingsproject in hun eigen woonbuurt?! Het bleek echter niet zo eenvoudig voor de rationele planner/verhaler in onze ene hersenhelft om over ‘Ledeberg Leeft’ in dialoog te treden met de emotionele bewoner in onze andere hersenhelft. Wat zich in de praktijk in vele planningsprocessen vaak voordoet tussen overheid en burgers, bleek zich nu ook in onze hoofden af te spelen! Zou Janus, de Romeinse god met de twee aangezichten, evenveel kopzorgen gekend hebben?



Vanuit onze oplossingsgerichte ingesteldheid beslisten we daarom bij het ontwerp van deze paper het geweer van schouder te veranderen en voluit te gaan voor de schizofrenie. Beide dimensies in onze persoonlijkheden kregen de kans om, onafhankelijk van elkaar, een eigen gedachtegang te ontwikkelen. Bijgevolg ontvouwdend zich twee andere verhalen over eenzelfde werkelijkheid, zonder dat het ene verhaal daarbij het andere dreigde te onderdrukken. Merkwaardige vaststelling is dat de twee perspectieven finaal toch lijken te convergeren, zij het enigszins in verschillende bewoordingen.

Een speelse invalshoek in onze gedachte-oefening bestond erin om de twee verhalen in dialoogvorm te ontwerpen. De ‘professionals’ in onze drie gespleten persoonlijkheden correspondeerden met elkaar in mails van circa 250 woorden. De drie ‘bewoners van Ledeberg’ chatten als facebookvrienden over hun dagelijkse observaties in evenveel woorden. Dit zette ons aan om, vanuit de ene of de andere dimensie van onze persoonlijkheid, to-the-point te blijven en eveneens de andere twee auteurs – expliciet of impliciet – uit te dagen tot een reactie.

Voorliggende paper is met andere woorden de weerslag van een, in ieder geval voor onszelf, inspirerend en leuk experiment... ’t Was eens iets anders. De lectuur ervan biedt zich bovendien op twee manieren aan. Een eerste, eenvoudige vorm bestaat erin de mailwisseling en de facebookchat als afzonderlijke stukken te lezen. Een tweede, complexere maar misschien ook avontuurlijkere manier om deze paper te lezen bestaat erin om de mails en chats door elkaar heen te lezen. Om u vrij te laten in uw keuze, zullen de mailwisseling en de chatsessie elkaar daarom afwisselen. De tweede leesstijl geeft wellicht meer inzicht in onze, en wellicht ook uw, gespleten persoonlijkheid. Om het Janusgevoel volledig te maken, hebben we de paper bewust een open of, beter nog, geen einde gegeven.

## *Het verhaal van de 'professionals'*

**Van: Hans Leinfelder** □ **Verzonden: woensdag 8 maart 2017** □ **Aan: Hannes Couvreur; Marjolijn Claey**s □ **Onderwerp: Ledeberg Leeft**

Dag Marjolijn en Hannes,

ik vind de komst van de PlanDag 2017 naar Ledeberg echt wel spannend. Wat zullen deze kenners over 'onze' buurt in de Gentse 19e eeuwse gordel denken? De aankondiging op de website legt de lat ook wel hoog. Het stelt dat het stadsvernieuwingsproject 'Ledeberg Leeft' over meer dan stenen alleen gaat: "Het draait in de eerste plaats om mensen!" Om die reden heeft Stad Gent, nog volgens de website, gekozen voor een brede, geïntegreerde aanpak met aandacht voor het ruimtelijke, het socio-economische en het socio-culturele verhaal. De zes doelstellingen – meer en mooier groen, hogere woonkwaliteit, vlotter en veiliger verkeer, vernieuwde toegangen, meer en actievere dienstverlening, en meer ruimte voor ontmoeten – vertaalden zich in zestien deelprojecten.

Wellicht maken net die deelprojecten me bezorgd nu ik weet dat er heel wat planners naar Ledeberg afzakken. Net als in andere stadsvernieuwingsprojecten primeren vooral stedenbouwkundige projecten: nieuwbouw, renovaties, groenaanleg en -inrichting, nieuwe publieke ruimten, heraanleg van de Brusselsesteenweg en enkele woonstraten, ... Ondanks de ambitie om 'Ledeberg Leeft' om mensen te doen draaien, lijken de projecten toch grotendeels achter tekentafels te zijn bedacht en vooral uit stenen en groen te bestaan. Als ik dagelijks het gebrek aan ontmoetingen in de daartoe ontworpen ruimten vaststel, doet dit me twijfelen aan onze (te?) prominente rol en verantwoordelijkheid als planners/ontwerpers in stadsvernieuwingsprojecten. Zijn we voldoende in staat om de juiste ruimte om te ontmoeten te detecteren, op de juiste plek en met het juiste programma? Ik ben benieuwd naar jullie mening.

Groeten, Hans

**Van: Hannes Couvreur** □ **Verzonden: dinsdag 14 maart 2017** □ **Aan: Hans Leinfelder; Marjolijn Claey**s □ **Onderwerp: Re: Ledeberg Leeft**

Dag Hans,

ik deel je bezorgdheid. "Het draait in de eerste plaats om mensen." Zo'n zinnetje zegt alles en ... niets. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat veel van wat met plannen en ontwerpen te maken heeft en wat daarrond verteld wordt, zich (noodgedwongen) ophoudt in het hypothetische. Plannen in een complexe omgeving lijkt me per definitie een oefening in omgaan met het onkenbare, een oefening in niet-weten. Een oefening in vragen stellen. Daar is op zich niets mis mee. Het wordt wél een probleem als concepten, ideeën, theorieën en aannames a priori de status van natuurwet krijgen. Want dan gaan ze ruimtemakers in de weg zitten om écht te leren wat werkt en niet werkt. Misschien is het wel typerend dat er zo vaak gesproken wordt over ruimtelijke projecten, over ontwerpen, over plannen en instrumenten als iets wat "een antwoord" moet bieden op een aantal vragen en uitdagingen. Alsof het met die projecten dan voorgoed "klaar" moet zijn, gefikst, opgelost.

Als plannen toch zo vaak anders uitgevoerd worden dan ze vooropgesteld zijn (of anders blijken te werken dan eerst gedacht werd), als niet-weten en daar slim uit leren zo'n belangrijke onderdelen zijn van het werk dat ruimtemakers doen, wordt die verantwoordelijkheid voor dat leren dan niet al te

makkelijk afgeschoven op ... tja, op wie? Op academici? Op volgende generaties? Op buurtbewoners? Op gebruikers? Blijven ruimtemakers wel lang genoeg omkijken naar hun projecten? Of nemen ze te gemakkelijk de vlucht vooruit naar het volgende project? En kunnen ze op zo'n manier echt wel wijzer worden? Kunnen wij op zo'n manier echt wel betere ruimtemakers worden?

Hartelijke groeten, Hannes

**Van: Marjolijn Claeys** □ **Verzonden: vrijdag 17 maart 2017** □ **Aan: Hannes Couvreur; Hans Leinfelder** □ **Onderwerp: Re: Ledeberg Leeft**

Dag Hans en Hannes,

het stadsvernieuwingsproject 'Ledeberg Leeft' heeft gezorgd voor een mooier openbaar domein. Dit deel van de stad is vernieuwd en heeft op stedenbouwkundig/architecturaal vlak zeker een kwaliteitsslag gemaakt. De ambitie om 'het in de eerste plaats om mensen te laten draaien', lijkt (nog) niet gehaald. Het heraanleggen van de ruimte geeft maar beperkt aanleiding tot een ander gebruik van deze ruimte. Misschien overschat ik de impact die stedenbouw op het leven van mensen kan hebben? Jan Gehl (2016) toont in zijn boek 'Steden voor Mensen' nochtans met internationale voorbeelden aan dat een grotere aandacht voor de menselijke dimensie van een stad, tot een groter gebruik van de stedelijke ruimte leidt. Ook hij ziet het verbeteren van de kwaliteit van de publieke ruimte als de hefboom voor het creëren van ontmoetingsruimte. Zijn centrale stelling daarbij is wel dat er meer plaats moet zijn voor de mensen en minder voor de auto. Misschien zit daar in Ledeberg het knelpunt? Bij de heraanleg van de straten rond de Hilarius Bertolfstraat wordt wel het principe van het woonerf gehanteerd, maar toch blijft de auto hier een prominente plaats binnen het straatbeeld innemen. De auto blijft een obstakel in het gebruik van de straten als speel- en ontmoetingsruimte. Dit voorbeeld toont wellicht ook net aan dat de ambitie en intenties van 'Ledeberg Leeft' oprecht zijn, maar dat er tussen droom en daad, veel wetten en praktische (bewoners)bezwaren in de weg staan. Het stadsvernieuwingsproject in Ledeberg is ook nog niet helemaal afgerond en ik blijf hoopvol uitkijken naar de projecten die nog op stapel staan (en dan vooral de Standaertsite). Hopelijk zorgen deze projecten voor nieuwe ontmoetingsruimte en een ander, meer gedeeld gebruik van de stedelijke ruimte in Ledeberg.

Vriendelijke groeten, Marjolijn

**Van: Hans Leinfelder** □ **Verzonden: maandag 20 maart 2017** □ **Aan: Hannes Couvreur; Marjolijn Claeys** □ **Onderwerp: Re: Ledeberg Leeft**

Dag Marjolijn en Hannes,

ik vind de verschillen in jullie antwoorden best treffend – en grappig. In de mail van Hannes, de 'praatjesmaker', tel ik negen vraagtekens. Hij daagt 'ruimtemakers' uit om hun eigen rol te bevragen, te leren uit hun 'mislukkingen'. De mail van Marjolijn, de 'ruimtemaakster', telt maar twee vraagtekens en bevat – hoe kan het ook anders – ook een voorstel tot verklaring: het ligt wellicht aan

## Het verhaal van de bewoners van Ledeberg



**Marjolijn Claeys**

8 maart om 20:04

Hey, het was daarnet aan Delhaize – zo in de vlucht op de fiets – niet echt de moment voor een babbeltje, maar ik wou je eigenlijk nog eens spreken over de Plandag. Spreken we eens af? Het kan bij jou of bij mij. Of misschien moeten we toch eens aan het bankje aan Delhaize afspreken of zo?

De gedachte overviel me namelijk dat het een beetje een absurde situatie is. Wij zien elkaar in Ledeberg steeds bij jou of bij mij thuis, in de private ruimte dus. Zelfs nu we er aan denken om een artikel te schrijven over de gedeelde, publieke ruimte in Ledeberg. Ligt het aan ons? Maken wij onvoldoende gebruik van de ruimte in Ledeberg? Of toch ook aan de ruimte die er is in Ledeberg? We moeten het hier toch eens over hebben



Leuk



Reageren



Delen



**Hans Leinfelder** Voltijdse tweeverdieners met kinderen, hé. Ons leven lijkt soms een refrein van Herman Van Veen ‘Opzij, opzij, opzij!’. Gelukkig delen we vaak de trein ;-) voor babbeltjes. Ik zag het bankje aan Delhaize wel zitten. Tot vanochtend! Op terugweg van boodschappen in Delhaize zag ik twee mannen op de bank zitten en een net gekocht half-literblik Jupiler opentrekken. Ongetwijfeld “weten deze mannen waarom”... Ik heb niet gewacht tot het blik leeg was, maar ik vermoed dat ik het terug kan vinden in de plantenbak achter de bank, naast de chipszakjes, potjes en dekseltjes, ...

Op mijn dagelijkse fietstocht van huis naar werk en terug, passeer ik de bank, de plantenbak en de eenzame boom die de Stad er neerzette. Ondanks de afmetingen wordt de bank meestal kort gebruikt door eenzaten die er een biertje, Red Bull, pudding of zak chips verorberen. Bij gebrek aan vuilnisbak werpen ze de verpakking achteloos achter zich weg. De Stad plaatst bewust geen vuilnisbakken om sluikestorten te vermijden. Een beetje naïef?! Die versleten matras die er ooit drie weken heeft gelegen, zou toch niet in de vuilnisbak gepast hebben ...



Vind ik leuk · Beantwoorden ·



**Marjolijn Claeys** Okay, het bankje aan Delhaize was niet mijn beste voorstel. Maar we zouden toch ergens in Ledeberg moeten kunnen afspreken!? Was dat niet één van de ambities van de stadsvernieuwing in Ledeberg: meer ruimte voor ontmoeten ontwikkelen? Met de heraanleg van het Keizerspark, het Centrumplein, de Brusselse steenweg, ... is de bestaande publieke ruimte vernieuwd, maar is er niet echt méér ruimte voor ontmoeten. Het lijkt mij dat deze parken vandaag op dezelfde

de nog te prominente plaats van de auto... hoewel Marjolijn zelf aangeeft dat ze de impact van de stedenbouw op het leven van mensen misschien wel overschat. Piet Saeys kritiek (1995) op het geloof van de ruimtelijke planning in de 'maakbaarheid van de samenleving' is zeer nabij.

De gemene deler in jullie mails lijkt me de vaststelling dat de Stad opnieuw vanuit de vastgeroeste vooronderstelling is vertrokken dat ingrepen in de publieke ruimte automatisch tot de gewenste veranderingen in de samenleving zouden leiden. Jullie stellen eigenlijk dat vernieuwing van de publieke ruimte een middel is en geen doel! Ontwerpen zonder te weten of de meeste bewoners al dan niet bereid zijn om een eind te stappen van de woning naar de eigen wagen, is met andere woorden tot mislukken gedoemd. Net zoals het plaatsen van zitbanken zinloos is als niemand echt de behoefte voelt om op die plaats even te pauzeren of een praatje te maken.

Ik wil nog meer chargeren... Misschien heeft de Stad zich, ter goeder trouw, ook laten misleiden door die minderheid aan hogeropgeleiden die zich in het burgerinitiatief 'Ledeberg doet het zelf' groeperen?! Hiermee stel ik in vraag met welk recht bepaalde burgers zich het label 'initiatief' toemeten om in die hoedanigheid over de leefomgeving van een veel grotere groep Ledebergenaars met de Stad te overleggen.

Groeten, Hans

**Van: Hannes Couvreur** □ **Verzonden: vrijdag 24 maart 2017** □ **Aan: Hans Leinfelder;**  
**Marjolijn Claey**s □ **Onderwerp: Re: Ledeberg Leeft**

Dag Marjolijn en Hans,

dit doet me denken aan Joost van den Vondel, die de befaamde woorden van Shakespeare als volgt verwoordde: "De weereld is een speel toneel. Elck speelt zyn rol en kryght zyn deel." Dit geldt even goed voor ons kleine deeltje van de wereld, Ledeberg. Ledeberg wordt voortdurend gedeeld en herverdeeld door iedereen die zich in die ruimte beweegt. Het is per definitie een gedeelde ruimte waarin we allemaal ruimtemakers zijn, waarin we voortdurend ruimte maken en waarin ook voortdurend sprake is van ontmoeting. Ontmoeting is voor mij niet enkel een goed gesprek. Het samen rijden, het samen elkaar passeren is voor mij ook een ontmoeten op de scène.

Vraag is of 'Ledeberg Leeft' (a) de mensen in Ledeberg voldoende ruimte geeft om ruimte te maken voor kwalitatieve ontmoetingen en of ze (b) voldoende toegerust zijn om met de ruimte die ze krijgen ook ruimte voor kwalitatieve ontmoeting te creëren.

Het verhaal van de Standaertsite is een mooi voorbeeld van hoe burgers voldoende ruimte opeisen om ruimte te maken voor kwalitatieve ontmoetingen. Toen het nieuws bekend raakte dat de terreinen van de voormalige doe-het-zelf-zaak verkocht zouden worden, ontstond al snel een netwerk van mensen en organisaties die eigenlijk de stad op haar stadsvernieuwingsbelofte aangesproken heeft om ruimte te creëren voor ontmoeting en om dit verhaal in de eerste plaats om mensen te laten draaien. Ook de buurttuin Den Hof, resultaat van samenwerking tussen buurtwerkers van Samenlevingsopbouw en buurtbewoners, is een mooi voorbeeld van hoe burgers onderbenutte ruimte terug opeisen om ruimte te maken voor kwalitatieve ontmoeting.

Er zijn echter ook schrijnende voorbeelden van gebrek aan verantwoordelijkheidszin voor het eigen ruimtemakerschap. Wat te denken van de vuilnisbelt die achterblijft als de zondagsmarkt op het Ledebergplein vertrokken is of van de manier waarop het Keizerspark en het nieuwe park aan het Centrumplein vaak worden achtergelaten? Alsof de enige vorm van ruimte maken die burgers moeten opnemen het 'consumeren' van de ruimte is. En dat het verzorgen van de ruimte een taak is voor 'de

manier functioneren als voor de nieuwe aanleg. Ook de vernieuwing van de hoekwoningen blijft meestal beperkt tot een nieuwe, meer kwalitatieve woning die slechts indirect een meerwaarde levert voor het openbaar domein. Ledeberg is in een nieuw jasje gestoken. Ga ik te ver om te zeggen dat dit nieuwe jasje vandaag lijkt op 'de nieuwe kleren van de keizer'? Ledeberg is mooier geworden, maar veel impact op het gebruik van de ruimte lijken de nieuwe kleren niet te hebben. Tenzij misschien, bij de nieuwe hoekwoningen aan de Kleine Kerkstraat-Hoefijzerstraat? Misschien is dat een idee om af te spreken?



**Hannes Couvreur**

9 maart om 10:23



Ontmoetingen zat in Ledeberg! Ik zie voor mijn deur voortdurend ontmoetingen tussen de Turkse mannen hier in de straat, bij de kapper, aan de moskee in de Langestraat, aan het café achter de kerk, op de bankjes op het Ledebergplein en al wandelend daar overal tussenin. Idem voor de bezoekers van de Afrikaanse kerk wat verder in de straat. Er zijn de volkscafés in rond het plein, hipsterhuis De Rokkebolle. Er zijn de nachtwinkels waar ook spontaan ontmoetingen ontstaan. Er is het muurtje voor de school van onze kinderen en zo kan ik nog een tijdje doorgaan...

👍 Leuk

💬 Reageren

➦ Delen

overheid'. We beseffen als burgers nog te weinig dat wat buiten onze deur ligt, onze woonkamer is. We spreken elkaar nog te weinig aan op de verantwoordelijkheid om zorg te dragen voor de gedeelde ruimte. Wat dat betreft kan er — al dan niet met behulp van slim en vooral 'lerend' ontwerp — nog heel wat gebeuren.

Hartelijke groeten, Hannes

**Van: Marjolijn Claeys** □ **Verzonden: maandag 27 maart 2017** □ **Aan: Hannes Couvreur; Hans Leinfelder** □ **Onderwerp: Re: Ledeberg Leeft**

Dag Hans en Hannes,

Het ontwerp van de publieke ruimte is inderdaad een middel en geen doel. De infrastructuur van de publieke ruimte en dus ook de stedenbouwkundige ontwerpen zouden 'het samen leven – de samenleving' moeten faciliteren. De vraag die wij ons blijven stellen, is hoe kan je dit goed doen? Het ontwerpen en inrichten van de publieke ruimte wordt als een taak van 'de Stad' beschouwd en wordt opgenomen door 'professionals' die (meestal) geen gebruikers van deze publieke ruimte zijn. Het leven, delen en ontmoeten in deze publieke ruimte gebeurt door een heel diverse groep van bewoners die (meestal) niet de professionele taal van de stedenbouw spreken. Hannes stelt dat elke actie die deze burgers ondernemen, meebouwt aan de publieke, gedeelde ruimte. Hij wijst ook terecht op de verantwoordelijkheid van elke burger hierin. Maar is iedereen voldoende toegerust om dit effectief op te nemen? Is het legitiem om de verantwoordelijkheid voor het ontwerp van de publieke ruimte bij burgers te leggen? Houdt dit niet het risico in, zoals Hans aanhaalt, dat slechts een beperkte groep 'het burgerinitiatief' opneemt, maar zich wel voordoet als spreekbuis van de hele gemeenschap? De overheid, in dit geval de Stad, blijft voor mij toch de verantwoordelijkheid houden om een visie op de stedelijke ruimte te ontwikkelen die het beter samen leven voor iedereen faciliteert. De Stad is verondersteld te handelen in functie van het algemeen belang. De vraag is of en vooral hoe zij zich bewust kan worden van dit 'algemeen belang'? Misschien is hier een andere benadering van het ontwerpen voor nodig? Een benadering die veel meer uitgaat van het experiment, van het testen en laten beleven door bewoners van ingrepen in de ruimte, vooraleer zij effectief worden uitgevoerd. De Leefstraten van het Lab van Troje zijn hier eigenlijk een mooi voorbeeld van ([www.leefstraat.be](http://www.leefstraat.be)). En misschien is er ook nood aan een soort 'brugfiguren' of 'intermediaren' zoals het Lab van Troje die burgers en stad dichterbij elkaar brengen?

**Van: Hans Leinfelder** □ **Verzonden: donderdag 30 maart 2017** □ **Aan: Hannes Couvreur; Marjolijn Claeys** □ **Onderwerp: Re: Ledeberg Leeft**

Dag Marjolijn en Hannes,

met de 'intermediaren' hebben we, denk ik, de nagelkop gevonden om op te slaan! In de pleidooien om co-evolutie tot stand te brengen tussen overheid en burger, lijkt de panacee vaak de 'nieuwe' ambtenaar te zijn: een ambtenaar die zijn ivoren kantoor verlaat en, wars van bureaucratie, zich onder de burgers mengt en verwachtingen detecteert, noteert en faciliteert. Er wordt niet alleen veel verwacht van deze ambtenaren, het maakt ook abstractie van het feit dat zij deze observaties moeten herschreven zien te krijgen in stroeve overheidsgrammatica. Het finale resultaat blijft even ongrijpbaar voor de burger. De





**Marjolijn Claey**s Je hebt gelijk: Ledeberg Leeft! Massa's ontmoetingen op een doordeweekse Ledebergse dag en al zeker op zondag. Maar heeft het stadsvernieuwingsproject Ledeberg Leeft meer ruimte gemaakt voor deze ontmoetingen? De Afrikaanse kerk, om maar iets te noemen, zit in een oud winkelpand en tegelijk staat de kerk op het Ledebergplein meestal leeg. We hebben wel een gloednieuw dienstencentrum en een mooie welzijnsknoop, dat is waar. Maar zijn dat ook de ruimtes waar de ontmoetingen plaats vinden?

Vind ik leuk · Beantwoorden ·



**Hans Leinfelder** Dit doet me terugdenken aan twee pijnlijke bewonersvergaderingen over de invulling van de Standaertsite. Een van de eerste vragen kwam van de carnavalsverenigingen die ruimte zochten voor het werken aan en opslaan van hun praalwagens. Hun vraag werd door mondige burgers weggehoond. Op de tweede sessie vroegen Turkse jeugdverenigingen om op de site pleintjes te voorzien voor straatvoetballertjes. Deze wens werd afgedaan als te dominant ruimtegebruik. Ik stemde mee tegen. Er is nu een geslaagd ontwerp voor een buurtpark waar in het dichtbebouwde Ledeberg zeker nood aan is, maar de vraag naar ruimte van de carnavalsverenigingen en straatvoetballertjes kreeg binnen Ledeberg Leeft geen antwoord! De stadsvernieuwing is er (nog) niet in geslaagd om twee dagelijkse behoeften te beantwoorden... Ik vraag me soms af of de (terechte) wens naar hippe socio-culturele plekken voor een minderheid hogeropgeleiden van binnen en buiten Ledeberg - zoals fietswerkplaatsen en naaiateliers in een groene omgeving - geen voorrang kreeg op de nood aan 'ordinaire' maar functionele ontmoetingsplaatsen voor een meerderheid aan minder begoede en opgeleide Ledebergenaars?

Vind ik leuk · Beantwoorden ·



**Marjolijn Claey**s Ledeberg Leeft heeft inderdaad veel gedaan, maar misschien net niet dat: meer 'ordinaire' ontmoetingsplaatsen voorzien. De bomen en banken op de straathoeken zorgen voor mooier, groener straatbeeld, maar zijn niet gekoppeld aan de plaatsen waar de ontmoetingen plaatsvinden. Er is in het stadsvernieuwingsplan gewerkt op de straathoeken, maar niet op de plaatsen waar het ontmoeten plaatsvindt zoals de schoolpoort, het Ledebergplein, de ingang en fietsenstalling van Delhaize, ... Eigenlijk staat de bank aan Delhaize gewoon niet op de juiste plek, ontbreekt er een plaats aan de schoolpoort, aan de bushalte voor het Dienstencentrum, ... Maar binnenkort wordt er met een burgerbudget misschien wel een 'portaal' en ontmoetingsruimte aan de inkom van de Bibliotheek gemaakt. Dat wordt de perfecte ontmoetingsplek voor een babbel over het schrijven van papers!

Vind ik leuk · Beantwoorden ·

volgende vraag is of ruimtelijke planners kunnen fungeren als intermediair. Het lijkt me dat planners te veel vertrekken vanuit die eigen ruimtelijke expertise. De ingrepen van ‘Ledeberg Leeft’ zijn vooral stedenbouwkundig, grijpen wel in de publieke ruimte in, maar slagen er niet in om het “om de mensen” – en hun dagelijkse zorgen en vreugdes – te doen draaien.

Wanneer zou de eerste opleiding voor professionele ‘intermediairen’ worden ingericht? Of moeten we met z’n allen naar Den Haag vandaag? Die stad experimenteert er met een uit verkozen burgers samengestelde ‘Denktank’ die met andere burgers en bewonersgroepen in gesprek gaat over hun buurt.

Groeten, Hans

### ***Referenties***

Den Haag (2017). Plan voor toekomst Westbroekpark en Scheveningse Bosjes. Geraadpleegd op 24 maart 2017: <https://www.denhaag.nl/home/bewoners/to/Plan-voor-toekomst-Westbroekpark-en-Scheveningse-Bosjes.htm>

Gehl, J. (2016). Steden voor mensen. Vanden Broele Uitgeverij, Brugge.

Saey, P. (1995). Omtrent de maakbaarheid van de samenleving door ruimtelijke planning. *Planologisch Nieuws*, 15 (2), p. 159-167 en *Planologisch Nieuws*, 15 (4), p. 279-299.

## **Delen als hefboom voor de ruimtelijke transitie van de 20ste-eeuwse wijken?**

*Opinie*

*Debbie De Spiegeleire en Simon Verledens*

De 20ste-eeuwse wijken in een stad staan voor grote uitdagingen. Het woningpatrimonium is verouderd, het openbaar domein veelal eenzijdig gericht op de auto en vaak ontbreken voorzieningen op fiets- of wandelafstand. Verschillende beleidsdocumenten tonen ideeën voor een gepaste verdichtingsstrategie voor deze wijken. Daarbij zetten ze meer in op nabijheid en functievermenging. De vraag is of het delen van ruimte, van auto's, van energie ... kan bijdragen tot deze transitie en op welke manier we hier als ruimtelijk planner op kunnen inspelen.

Stad Gent / Dienst stedenbouw en ruimtelijke planning  
Botermarkt 1 9000 Gent  
dsrp@stad.gent

## **Delen als hefboom voor de ruimtelijke transitie van de 20ste-eeuwse wijken?**

### *Ervaringen in stadsvernieuwingsprojecten in de 19de-eeuwse wijken*

De Stad Gent experimenteert samen met de Gentenaars al meer dan tien jaar met initiatieven waarin het delen van ruimte centraal staat. De projecten beginnen vaak als tijdelijke invullingen. Het is een manier om bewoners te betrekken bij de stadsvernieuwing en om een draagvlak te creëren. Deze initiatieven, de betrokkenheid van de buurtbewoners en een goede communicatie met de rest van de stad dragen bij aan de slaagkansen van de stadsvernieuwing.

In het bijzonder in de stadsvernieuwingsprojecten zet de Stad projecten op waarin delen centraal staat. Die Gentse stadsvernieuwingsprojecten situeren zich tot nu toe in de 19de-eeuwse wijken: Zuurstof voor de Brugse Poort, Bruggen naar Rabot, Ledeberg Leeft, En Route in Sint-Amandsberg en Muide Meulestede Morgen.

In de Brugse Poort werd zuurstof gecreëerd door enkele parken als gedeelde groene publieke ruimte aan te leggen. In Bruggen naar Rabot werd een industriële stortplaats omgetoverd tot een levendige ontmoetingsplaats. De Welzijnsknoop in Ledeberg bevat een zorgcluster waarbij verschillende partners zijn samengebracht en optimaal de ruimte delen en in Sint-Amandsberg zoeken de initiatiefnemers hoe een voormalige industriële wasserij-site een centrale plek kan worden waar gedeelde ruimte is voor creativiteit en buurtinitiatieven. Het zijn maar enkele van de deelprojecten waar delen een rol speelde.

Bij deze voorbeelden had de Stad Gent een sterk initiërende rol. Gaandeweg zijn daarnaast steeds meer burgerinitiatieven gegroeid die het delen van ruimte centraal stellen. Zo zetten bij het recente stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen de bewoners en andere wijkpartners reeds van in de conceptfase mee de bakens uit.

Misschien wel het bekendste Gentse voorbeeld van een burgerinitiatief met een sterke nadruk op het delen van ruimte zijn de leefstraten. Tijdens de zomermaanden toveren bewoners verschillende straten om tot een levendige ontmoetingsplek met grasmatten, planten, een kinderspeeltuin; de tijdelijk heringerichte ruimte maakt een hele reeks activiteiten mogelijk die onmogelijk zijn wanneer de straten enkel gebruikt worden voor het (auto)verkeer.



*Leefstraten @archief Leefstraten*

Het succes van deze deelinitiatieven hoeft niet te verwonderen. Er is in de 19de-eeuwse wijken vaak een tekort aan groen en ontmoetingsplekken, de leefkwaliteit van de doorgaans kleine woningen is soms ondermaats, er is de grote parkeerdruk op het openbaar domein ...

Deze noden leiden vaak tot oplossingen waarbij het delen van ruimte een rol speelt. Een centrale buurtparking die de parkeernood kan opvangen, een nieuw wijkpark als alternatief voor een beperkte private buitenruimte, het delen van vergaderzalen, gedeelde ruimtes voor evenementen, meer collectieve woonvormen enzovoort. Eén voor één voorbeelden die een optimaler ruimtegebruik mogelijk maken in een omgeving waar ruimte schaars is.

### ***Transitie van de 20ste-eeuwse wijken***

In het voorontwerp van Ruimte voor Gent, de Gentse structuurvisie met tijdshorizon 2030, schuift de Stad Gent een verdichtingsstrategie op maat naar voor voor de 20ste-eeuwse wijken. De strategie houdt onder meer rekening met de morfologie van die 20ste-eeuwse wijken Enerzijds is er de historisch gegroeide kern van de wijk met (soms nog aanwezige) gemeenschapsfuncties, winkels en voorzieningen en een relatief goede openbaarvervoersverbinding. Anderzijds zijn er de zones daar rond die veeleer planmatig zijn aangelegd: dit zijn de verkavelingen uit de tweede helft van de twintigste eeuw; de bewoners zijn er samen met hun woningen oud geworden, zodat ze nu dikwijls onaangepast wonen. Ze gebruiken de ruimte vaak extensief en monofunctioneel: de nadruk ligt op wonen met een eigen tuin. Deze verkavelingen zijn niet op maat van de mens ontworpen maar wel op maat van de auto: brede straten, weinig voetpaden, een onveilige fietsinfrastructuur. Publieke ontmoetingsplaatsen zijn er nagenoeg niet of ze worden ondermaats gebruikt en ze hebben weinig verblijfskwaliteit. Hier wordt weinig ruimte gedeeld.

De ruimtelijke transitie van deze wijken is noodzakelijk, maar ze vergt een stapsgewijze aanpak met respect voor de eigenheid van de plekken. De ontwikkeling en groei van deze plekken vraagt om begeleiding en een ontwerp op maat van de plek.

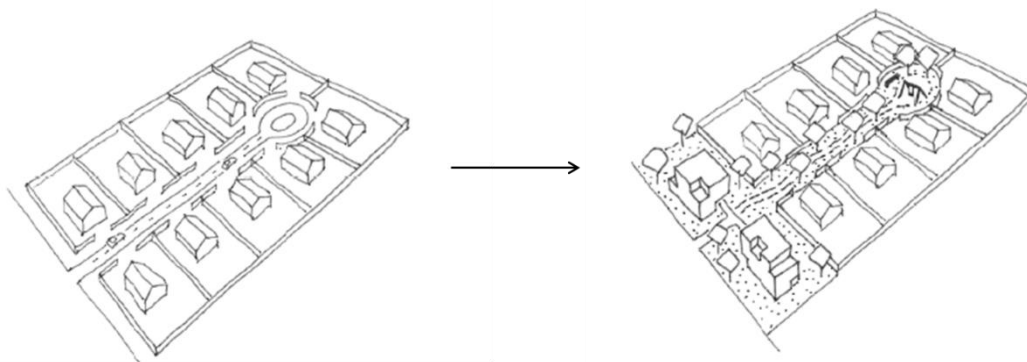
We zijn overtuigd dat het delen van ruimte bij die transitie een belangrijke rol kan spelen én dat we daarvoor kunnen putten uit de ervaringen en evoluties in de aanpak van stadsvernieuwingsprojecten in de 19de-eeuwse wijken.

## *Delen als hefboom?*

We kunnen het delen van ruimte er op verschillende manieren aanmoedigen. Zo stimuleren we microcentraliteit in de 20ste-eeuwse wijken, door verschillende functies samen te brengen. We creëren er ruimte en gelegenheid voor ontmoeting.

De publieke ruimte moet een ontmoetingsplek op mensenmaat worden. Door doodlopende straten, te brede straten of onbestemde groene pleintjes om te vormen tot buurtpleintjes, speeltuintjes, volkstuintjes of petanquebanen worden kinderen gestimuleerd om samen te spelen en ouders om contact te leggen. Het aandeel publieke ruimte wordt niet verkleind, maar gebundeld en efficiënter benut. Zo ontstaat binnen een ‘onbestemd’ weefsel toch een centrumgevoel, een ontmoetingsplaats.

We introduceren andere, meer collectieve woonvormen en maken die nieuwe woonvormen mogelijk door de regelgeving te evalueren en indien nodig aan te passen. Die transitie vergroot niet alleen de leefkwaliteit en de sociale cohesie, maar creëert ook op energetisch vlak mogelijkheden: het maakt kleine collectieve systemen mogelijk die maximaal gebruikmaken van zonne-energie of warmtepompen.



*Verdichtingsstrategieën in de 20<sup>ste</sup> eeuwse wijken \_ studieopdracht BUUR in opdracht van Stad Gent*

Bovenstaande ingrepen zijn vertrouwd terrein voor de ruimtelijk planner. Deze fysiek ruimtelijke ingrepen kunnen de ruimtelijke transitie ondersteunen, stimuleren en begeleiden. De ruimtelijk planner zoekt ook de juiste partners om de bestaande wettelijke, technische en fiscale belemmeringen die deze evoluties in de weg staan, weg te werken.

Hedendaagse ruimtelijke planning steunt echter niet alleen op ruimtelijk ontwerp, maar is ook een mensgerichte planning die rekening houdt met het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte en de dynamiek die daarvan uitgaat. Dat houdt ook in dat burgers de stedelijke ruimte actief mee mogen maken (coproductie). Hier ligt in de 20ste-eeuwse wijken meer dan ooit de uitdaging.

In tegenstelling tot de 19de-eeuwse wijken waar het delen van ruimte, auto's enzovoort deels wordt gevoed door de nood aan ruimte, is dit anders in de 20ste-eeuwse wijken.

De ruimtelijke transitie kan hier enkel slagen als er ook een gedragsverandering ten opzichte van eigendom plaatsvindt. De basis van ons eigendomssysteem dateert uit de tijd van Napoleon, de individuele en collectieve vermogensontwikkeling is hieromheen gebouwd. Alle duurzaamheidsinzichten wijzen er echter op dat evolutie van eigendom naar gebruik als basis voor een

duurzame samenleving de logische stap is. Dit betekent een nieuwe relatie tussen producenten en consumenten, maar ook tussen burgers onderling.

Daarbij moeten we ons bewust zijn van de sociale omslag die zich afspeelt in de 20ste-eeuwse wijken. De bewoners van de 20ste-eeuwse wijken zijn steeds minder een homogene groep. Er zijn oudere en jongere bewoners, ook mensen van andere culturen komen er wonen ... Die bewoners hebben een aantal gelijke waarden, maar ook waarden waarin ze van elkaar verschillen.

### ***Lessen uit het verleden?***

We kunnen de ervaringen met de stadsvernieuwingsprojecten in de 19de-eeuwse wijken zonder meer inzetten in de beoogde ruimtelijke transitie van de 20ste-eeuwse wijken.

De noodzakelijke gedragsverandering maakt dat we de ingeslagen weg van coöperatieve stadsvernieuwing verder moeten bewandelen en exploreren. Daarbij moet aandacht zijn voor elke doelgroep. We moeten zowel nieuwe als oudere bewoners van de 20ste-eeuwse wijken aanspreken en gezamenlijke uitdagingen zoeken waar meerdere doelgroepen een meerwaarde in zien: een gezonde en kindvriendelijke leefomgeving, levenslang wonen in eigen wijk, versterken van de sociale cohesie, een publieke ruimte die aanleiding geeft tot ontmoeten ...

Verder moet net zoals in de stadsvernieuwingsprojecten voldoende ruimte zijn voor experiment en tijdelijke ingrepen. Tijdelijke ingrepen laten vaak zien dat mensen de ruimte anders en beter willen en kunnen gebruiken. Voorbeeldprojecten op het openbaar domein of geïnitieerd door de overheid kunnen als blikopener werken.

Tot slot zal de transitie moeten gebeuren met voldoende aandacht voor de kwaliteiten van de 20ste-eeuwse wijken en met respect voor de eigenheid van die wijken. Enkel zo kan de draagvlak verbreden voor de noodzakelijke duurzame transitie en de vooropgestelde verdichtingsstrategie.





## **BETONSTOP? Laat me lachen !**

*Arnold Desmet*

### **Stellingen**

- De strategische doelstelling in het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen over de vermindering van het ruimtebeslag (betonstop genoemd) tegen 2040 is absoluut niet onderbouwd, is niet realistisch is niet adequaat en beschouw ik vanuit mijn 50 jarige ervaring als ruimtelijk planner in het politieke en ambtelijke beleidsveld van de ruimtelijke ordening als een politieke fantasie.
- De betonstop is geen strategische doelstelling, maar hoort inherent tout court bij elk ruimtelijk beleid die naam waardig. Het is geen strategie voor te houden dat de Vlaamse regering een goed ruimtelijk beleid gaat voeren. Het is de verdomde plicht van elk ruimtelijk beleid daarbij de principes van effectiviteit, efficiëntie en zuinig beheer voorop te stellen, zowel bij het beveiligen van de open ruimte als bij de rendementsverhoging in onze steden en de dorpen.

Arnold Desmet

Auteur en juridisch expert ruimtelijke ordening

Mail: [arnold.desmet@telenet.be](mailto:arnold.desmet@telenet.be)

Steenstede 24, 8793 Waregem

## **BETONSTOP? Laat me lachen !**

### ***Inleiding***

In het korte bestek van deze bijdrage wil ik enige duiding en mijn mening geven over de ‘betonstop’. Het is niet mijn bedoeling een gefundeerde wetenschappelijke analyse te maken van deze nieuwe strategische doelstelling van de Vlaamse regering, maar eerder om door bedenkingen en vraagstelling een kritische nuancering mogelijk te maken.

Ooit schreef ik in een verslagboek van de ‘Planologische Discussiedagen’ een bijdrage met als titel ‘De Planotripter’. De planotripter stond voor de plan- of de planningsvergruizer. Vanuit een facetmatige aanpak hebben de politiciers onze ruimte in Vlaanderen verdeeld in hokjes en bestemmingen waar iedere sector zijn speelveld kreeg. Maar die sectoren ontwikkelden een eigen dynamiek en aanvaardden de hegemonie of het overkoepelende karakter van de ruimtelijke ordening niet meer. Elke belangrijke sector bouwde een eigen ruimtelijke planning uit. De ruimtelijke ordening verloor grotendeels haar eigenheid en werd als kleine broertje geïntegreerd in een leefmilieu- of omgevingsbenadering.

De eerder spontane ordening van ons land werd sinds 1962 overdonderd met een wetgeving op de ruimtelijke ordening en het leefmilieu, met plannen van aanleg, met planniveaus, met structuur-, beleids- en uitvoeringsplannen, met visies, screenings en rapporten. Kortom de ruimte is opgedeeld in een onzichtbaar overingewikkeld weefsel. Het is van alle tijden dat de ruimte moet gedeeld worden. De overheid maakte het zichzelf en de burger quasi onmogelijk om nog belangrijke projecten en infrastructuurwerken te realiseren. De burger snapt het helemaal niet meer.

Met de betonstop wil onze politieke elite een gedwongen volksverhuizing organiseren. Onze ruimte zal herverdeeld en gedeeld moeten worden! Het communisme achterna. Onze Vlaamse bouwmeester Leo Van Broeck is duidelijk: “*Vrijstaand of halfopen bouwen, zou bij wijze van spreken strafbaar moeten zijn.*” Gelukkig overschatten onze politiciers hun time span. In 2040 zal er op een of andere PlanDag een grap verteld worden die begint met: “In 2017 werd er in Vlaanderen een betonstop afgekondigd, maar...”. Om de beschikbare beperkte ruimte leefbaar te houden is er maar één echte oplossing, namelijk maatregelen te nemen om onze bevolking niet meer te laten toenemen. De betonstop is maar een lapmiddel.

### ***De betonstop***

Alle kranten schreven er artikels over. Vele Vlaamse politiciers legden stoere verklaringen af. Voor- en tegenstanders beginnen zich te roeren. Iedereen praat erover, maar niemand – op enkele specialisten na – beseft wat de ‘betonstop’ eigenlijk inhoudt of waar het project vandaan komt of vraagt zich af of een dergelijke visie realistische slaagkansen heeft en oplossingen biedt voor de gestelde problemen.

### ***Onze ruimtelijke planning***

Sinds 1962 hebben wij een Stedenbouwwet die een rist plannen voorzag: streek- en gewestplannen, algemene- en bijzondere plannen van aanleg, bouw- en verkavelingsplannen. Deze plannen waren bedoeld om in cascade de bestemming en de bouwmogelijkheden van iedere m<sup>2</sup> vast te leggen. Ruimtelijke concrete plannen dienen voorafgegaan te worden door een beleidsvisie op elk niveau en

onderdeel van een plangebied. Die visie werd en wordt uitgedrukt in survey's, ruimtelijke structuurplannen en meer recent in beleidsplannen.

Het drama voor de ruimtelijke ordening in Vlaanderen bestaat er in dat wij pas in de jaren 70 met het opmaken van plannen begonnen zijn zonder dat ze voorafgegaan waren door een passende globale beleidsvisie, nadat door een quasi spontane groei van onze dorpen en steden de ruimtelijke ordening (of wanorde) zo goed als onomkeerbaar vast lag. Wat de planners en de politiciers nu nog proberen, is dokteren aan de symptomen en dromen van een herordening van onze ruimte, maar daar is het grotendeels te laat voor. Bovendien hebben ze de regelgeving over die planning zo ingewikkeld gemaakt dat het zowel voor de overheid zelf als voor de burger uiterst moeilijk geworden is om die plannen en projecten goedgekeurd te krijgen, denk maar aan Oosterweel, Uplace, Eurostadion, enz..

### ***Oorsprong van de 'betonstop'***

In 1997 werd het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen goedgekeurd, later volgden de provinciale en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Die plannen geven elk voor hun niveau de bestaande en de gewenste ruimtelijke structuur weer, die dient als kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Die structuurplannen vormen alsdan de basis voor het ruimtelijk beleid via onder andere verordenende uitvoeringsplannen. Structuurplannen zijn dikke boeken met veel informatie, prognoses en telkens enkele bindende bepalingen, die voor de burgers onleesbaar zijn en ook niet gelezen worden.

Een structuurplan is immers geen concreet plan. Nu moet elk gemeentelijk structuurplan (boek) zich richten naar het hoger provinciaal boek dat tevens compatibel moet zijn met het RS Vlaanderen (600 blz.). In werkelijkheid vindt men in al die boeken ongeveer dezelfde slaapverwekkende literatuur terug. De ruimtelijke uitvoeringsplannen moeten conform zijn aan de structuurplannen. Die uitgebreide teksten bieden echter voor elk wat wils. Er zitten voor ieder niveau stof, interpretaties en afwijkingsmogelijkheden in om bijna elk plan zowel te kunnen goed- als afkeuren. Politieke willekeur en opportunisme.

### ***Beleidsplan Ruimte Vlaanderen***

Omdat die structuurplannen ook aan slijtage onderhevig zijn, vond de Vlaamse Regering dat ze geleidelijk aan dienen herzien te worden met een andere aanpak onder de nieuwe naam van 'Beleidsplannen'. Deze actualisatie zal gebeuren volgens haar huidige visie op de ruimtelijke ordening, die thans volledig ingekaderd wordt in een benadering vanuit het leefmilieu en de omgeving. In deze context ontwerpt de regering het 'Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)'.

Dat BRV zal nog in openbaar onderzoek komen, maar maakt u geen zorgen van de 19.000 bezwaarschriften tegen het RSV werd er toen ook geen enkel weerhouden, zelfs het mijne niet!!!

Welnu in de procedure voor het opmaken van het BRV is er na het Groenboek ook een Witboek BRV voorzien: "*Het Witboek BRV is een beleidsverklaring van de Vlaamse Regering die de strategische beleidslijnen schetst voor de ruimtelijke ontwikkeling voor de komende decennia*". Het nu goedgekeurde Witboek BRV bevat een strategische visie die een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn (strategische doelstellingen) omvat. Bij die strategische visie worden er

ruimtelijke ontwikkelingsprincipes en een perspectief voor de toekomst met strategische doelstellingen naar 2050 geschetst.

De ‘betonstop’ is niet meer en niet minder dan één van die strategische doelstellingen naar 2050 toe. Het Witboek kan teruggevonden worden op de website van ‘Ruimte Vlaanderen’.

### ***De strategische doelstelling ‘betonstop’ genoemd***

*‘Het verminderen van het bijkomend ruimtebeslag. Het bijkomend gemiddeld dagelijks ruimtebeslag wordt tegen 2040 tot nul hectare teruggedrongen. Dit moet gebeuren door het ruimtelijk uitbreiden te verhinderen en het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag te verhogen.’*

- Het **ruimtebeslag** wordt als volgt gedefinieerd:

‘Ruimte, ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur, recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen maken hier ook deel van uit evenals infrastructuren en sommige bermstroken en taluds.’ Het ruimtebeslag moet afnemen en de druk op de open ruimte moet verminderen.

- Het **‘ruimtelijk rendement’** verhoogt wanneer meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte georganiseerd worden zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit.

Vlaanderen heeft sinds de start van de industriële revolutie steeds nieuwe terreinen aangesneden, om tegemoet te komen aan de behoefte aan nieuwe woongelegenheden, werkplekken, voorzieningen, ... Het ruimtebeslag bedraagt vandaag 33%. 14% van Vlaanderen is ook effectief verhard. Elke dag neemt in Vlaanderen het ruimtebeslag met zes hectaren toe. Dit wordt voor waarheid verkondigd, maar blijkt een Trumpiaanse vaststelling te zijn. In 2040 mag er geen nieuw ruimtebeslag meer plaatsvinden. Het BRV wil het stopzetten van bijkomend ruimtebeslag mogelijk maken. Het doel is harde ruimtelfuncties zo veel mogelijk een plaats te geven binnen het goed gelegen bestaand ruimtebeslag. Met andere woorden moet de betonstop de resterende niet bebouwde ruimte in Vlaanderen beter beschermen door de bewoning en de economische infrastructuur te concentreren op de best gelegen en best toegankelijke plaatsen.

### ***Hoe wil de Vlaamse Regering de betonstop realiseren?***

In hoofdlijnen zullen er in Vlaanderen een aantal woonuitbreidingsgebieden met reservebouwgronden en watergevoelige gebieden geschrapt worden. Tevens wil men de mensen aanmoedigen om kleiner te gaan wonen, vooral in de stads- of dorpskernen. Voor wie zijn bouwgrond verliest, voorziet men een ruil- of compensatiesysteem. De verappartementisering en de trend naar kleinere bouwpercelen zal aangemoedigd worden. Voor ongeveer 134.000 hectare (havengebieden, bedrijfsterreinen en bepaalde woonwijken) van het bestaande ruimtebeslag met een grote hergebruiks- en reconversie potentie wordt een rendementsverhoging gezocht.

Voor de betonstop baseert de Vlaamse regering zich vooral op een studie van Vito die stelt dat de helft van de bouwgronden zeer slecht gelegen zijn en dat 36.000 ha grond voor wonen en werken alleen met de auto te bereiken valt. Et alors! Wie zegt dat een bouwgrond slecht is omdat hij alleen met de auto bereikbaar is, wat zegt hij dan over al die panden in steden en dorpen die ook niet meer met de auto bereikbaar zijn? Waarom stelt de overheid dan geen 36.000 ha bouwgrond ter beschikking die ook

zonder auto bereikbaar is? Waarom becijferde de overheid nooit het verschil in de infrastructuurbijdragen tussen landelijke bewoners en deze van de steden en de dorpscentra? De infrastructuur van de landelijke verkavelingen wordt betaald door de verkavelaars en doorgerekend aan de kopers (wegen, tv, elektriciteit, gas, groenvoorzieningen, gratis grondafstand en nog andere lasten), waar in de steden en de dorpscentra dit alles gratis door de overheid voorzien en ter beschikking wordt gesteld.

De overheid moet dringend werk maken van een wijziging van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening om bij elke aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning een voorafgaand 'betonstoprapport' verplicht te maken, waarbij de 'betonstopindex' de toename of de vermindering van het ruimtebeslag concreet weergeeft! Elke gemeente moet een betonstopregister bijhouden en op gewestniveau wordt een administratie opgericht die alles coördineert. In het licht van de vereenvoudiging van onze regelgeving die bij elke codexwijziging wordt vooropgesteld, kan dit tellen!

### ***Wat zegt het Witboek over zonevreemde activiteiten en bebouwing?***

Zonevreemde bestaande bebouwing kan worden ingezet voor wonen, werken of harde recreatie als de draagkracht van de open ruimte niet wordt overschreden, als er geen onaanvaardbare mobiliteitsdruk wordt geschapen en als er geen noemenswaardige bijkomende verharding of ruimtebeslag plaatsvindt. Het hergebruik van vrijgekomen agrarische bebouwing voor andere functies zal strik gekoppeld worden aan kwaliteitseisen en voorwaarden die het ruimtebeslag actief terugdringen bv. door de sloop van bijgebouwen, het verminderen van volumes en verharde oppervlaktes bij herbouw.

Eigenlijk is dit niets nieuws gezien de bestaande restrictieve reglementering op de zonevreemde constructies quasi op dezelfde basisprincipes is gebaseerd. Door deze criteria bij de strategische doelstelling te accentueren en in te bouwen wil de Vlaamse regering blijkbaar het de zonevreemde bewoners en gebruikers van die gebouwen nog moeilijker maken om er zich te handhaven. De mislukte droom van de socialisten onder de ministers Baldewijns en Stevaert de open ruimte vrij te maken van zonevreemde bebouwing of om het de bewoners moeilijk te maken om er te blijven, blijkt door de nieuwe bewindvoerders hernomen te worden. De SPA ging er toen strategisch van uit dat zonevreemde bewoners niet tot hun kiespubliek behoren en de partij zich door die actie als de beschermer van de open ruimte kon profileren. De overheid blijkt opnieuw te vergeten dat zij zelf al die gebouwen zonevreemd gemaakt heeft en niemand anders! Minister Joke Schauvliege, bezielster van de betonstop, blijkt ook te vergeten dat ideologisch gezien de verdere verstedelijking en verdichting haar partij geen stemmen zal opleveren, integendeel!

Deze stille ingreep komt opnieuw neer op een verdere beknotting van de basisrechten voor de zonevreemde constructies onder de mom van de betonstop.

### ***De 'betonstop' is geen strategische doelstelling***

Het komt belachelijk over dat de overheid, die als beleidsvoerder de plicht heeft een degelijk beleid te voeren, zichzelf tot strategisch doel stelt aan een goede ruimtelijke ordening en planning te gaan doen, wat nogal evident is en behoort tot de essentie van elk beleid!

De betonstop, gezien als het vermijden van nodeloos ruimtebeslag, het leefbaar houden van onze dorpen en steden, het maximaal behouden en beschermen van onze open ruimten, het efficiënt

verdelen en delen van onze beperkte ruimte volgens onze economische en maatschappelijke behoeften en noden, kan iedereen onderschrijven, gezien het de evidentie zelf is dat dit vervat ligt in elk ruimtelijk- of omgevingsbeleid die naam waardig.

Met de betonstop wil de regering ook ons grote mobiliteitsprobleem helpen oplossen. Dit is compleet in tegenspraak met het feit dat er voor een betere mobiliteit zeker ook een extra ruimtebeslag nodig zal zijn voor infrastructuurwerken!

De betonstop, gezien als een strategische doelstelling, waarbij de overheid zichzelf in naam van het volk van Vlaanderen tot doel stelt een goed ruimtelijk beleid te zullen voeren, is een lachertje.

### ***Welke toekomst heeft de betonstop?***

De structuurplannen zullen overgaan in beleidsplannen, maar in werkelijkheid zal er aan onze ruimtelijke ordening niet veel veranderen. Het zullen dikke boeken blijven met dromerige en drammerige fantasieën over een ideaal ruimtelijk Vlaanderen. Ruimtelijke planning vond veel inspiratie in de communistische planeconomie. Het is de ultieme droom van veel planners en politici om de macht te behouden over onze ruimte. Voor hen zou idealiter de overheid eigenlijk eigenaar moeten zijn van alle gronden, die ze alsdan in gebruik toebedelen aan alle sectoren en personen volgens vastgestelde behoeften. Maar we zagen wat het communisme daarmee heeft gedaan!! De betonstop is een vorm van plandictatuur en een verdere eigendomsaantasting.

De visie over de betonstop zit vol tegenstrijdigheden. Bv. De overheid zal om de economie te stimuleren nieuwe grote infrastructuren aanleggen, 100 miljoen extra voor fietsroutes >> geen bijkomend ruimtebeslag. De verappartementisering en verdichting van onze dorpen en steden >> verminderde woonkwaliteit en leefbaarheid.

Het Witboek BRV wordt en zal niet gedragen worden door de bevolking. Het wordt opgemaakt door een zeer beperkt groepje van studiebureau's, enkele ambtenaren en politici die mee dromen. Gelukkig is de time span van onze politici en trouwens van iedereen zeer beperkt. De time span is de capaciteit die men heeft om vooruitziend rekening te houden met geplande activiteiten en doelstellingen. Time span is meer dan het langetermijndenken of het maken van prognoses of voorspellingen. Studies wijzen uit dat dit voor de meeste mensen maar enkele uren is, voor goede managers enkele dagen tot een week en voor politici tot de volgende peiling. Na nieuwe verkiezingen en regeerakkoord komen er wel andere strategische doelstellingen in het beleidsplan. Tegen 2040 zal reeds veel water naar de zee gestroomd zijn. Een tip voor de betonstoppolitici: plaats de betonstop vooraan op uw partijprogramma bij de volgende verkiezingen!!! Gelukkig zullen de voorstanders van de betonstop statistisch gezien weinig kans maken om in een van de volgende regeringen te zetelen.

De betonstop is niet realistisch en valt niet te becijferen. Waar is the money om dat te betalen? Waar zijn de sancties als de overheid door zijn beslissingen toch het ruimtebeslag doet toenemen? Wie zal optreden tegen de overheid? Waar is de noodzaak om onze dorpen en steden te 'verhokken'? Wie droomt ervan in zones te wonen met dichtheden van 50 à 100 woningen per hectare, zoals in de banlieus van Parijs? De vraag stelt zich, om het in moderne termen te stellen, is er enige fact checking gebeurd naar de basisgegevens in het Witboek? Zijn het geen alternatieve feiten? Geloven de mensen nog dat wat de overheid hierover zegt overeenkomt met de waarheid? Onze overheid kan nog altijd

niet voor een passende prioritaire sociale huisvesting zorgen en nu wil zij de privé woningmarkt heroriënteren en het verdichte wonen als de zaligheid aanprijzen.

Waarom gaat men er niet van uit dat Vlaanderen één groot dorp is met een prachtige specifieke verwevenheid waarin het nog altijd goed is om te leven. De toestand terugdraaien zal niet gaan. De bevolking vraagt dit niet. Waarom mag Vlaanderen met zijn weinig doordachte ruimtelijke ordening, zijn lintbebouwing, zijn zonevreemde constructies, zijn dorpen en steden, met alle problemen vandien niet behouden? Waarom moet de ideologie van de Europese en vooral de Nederlandse eenheidskoek naar stedelijke- en dorpsverdichting worden nageaapt? De Vlaming voelt zich immers blijkbaar gelukkig in de huidige situatie. Anders gaan bouwen, verdichting en woningdelen zijn goede initiatieven, maar zij lossen het probleem van de bebouwingstoestand in Vlaanderen niet op.

Het probleem is dat er ruimte genoeg is in Vlaanderen voor de huidige bevolking, maar niet meer voor een significante bevolkingstoename.

### ***De oplossing voor een betonstop ligt in de 'bevolkingsstop'***

Gezien in Vlaanderen de ruimte zeer beperkt is, wordt een effectieve betonstop maar mogelijk als die samengaat met een 'bevolkingsstop.' Vlaanderen is leefbaar voor de bevolking die het nu heeft. De nog bijkomende bevolking betekent hoe dan ook een groter ruimtebeslag en minder leefkwaliteit. Er moet gekozen worden, maar niet gefantaseerd. Een bevolkingsstop vergt politieke moed. Dit kan door verder te sleutelen aan de migratieregelgeving en door bv. de kinderbijslag te beperken tot de eerste twee kinderen. De bevolkingsstop kan ook de noodzaak van de economische groei doorbreken. De vergrijzing zorgt voor een moeilijke overgangperiode door een kleinere actieve bevolking die tijdelijk moet instaan voor een grotere niet actieve. Maar na verloop van jaren komt demografisch en economisch dat evenwicht terug indien de migratie-effecten onder controle worden gehouden. De politiciers moeten de moed hebben de limieten te bepalen in het licht van de mogelijkheden van onze beperkte ruimte.

### ***Inspraak van de bevolking?***

In de procedure voor de opmaak van het BRV is er een openbaar onderzoek voorzien. De teksten van het Groenboek, Witboek en later ook deze van het ontwerp-BRV kunnen door de bevolking gelezen worden, maar werden geenszins opgemaakt in samenspraak of na bevraging van de bevolking. De betonstop ruikt naar beleidsdictatuur en kan als een populistische maatregel worden omschreven, gezien die in naam van het daarbij niet betrokken volk zal uitgevoerd worden. Opiniemakers schrijven er wel eens een artikel over. Enkele studiedagen zullen erover georganiseerd worden. Tenslotte zal er over het BRV gedebatteerd worden in de Vlaamse Regering en zal het klakkeloos goedgekeurd worden in het parlement.

De strategische doelstellingen, waaronder de betonstop, zullen niet meer gewijzigd worden omdat er enkelingen of organisaties bezwaren tegen ingediend hebben. Hoogstens worden er enkele franjes van afgevild. Het parlement, het schoothondje van de regering, volgt plichtsgetrouw de meerderheid. Bovendien zijn die strategische doelstellingen zo algemeen gesteld en zo mooi ingekleed, dat men er niet echt tegen kan zijn. Maar ondertussen verstevigd de overheid zijn machtsgreep op de ruimte en wordt het eigendomsrecht verder uitgehold. Goed om weten is ook dat de burger niet kan procederen bij de Raad van State tegen een beleidsplan.

De politiek is niet van plan om bij de opmaak van het BRV een meer intense dialoog met de bevolking te organiseren of om daarvoor een groter draagvlak te creëren. De voorziene inspraak is geen dialoog, samenspraak of enige vorm van burgerparticipatie. Burgerparticipatie kan nuttig zijn voor complexe dossiers, maar is niet aangewezen voor de betonstop, gezien de bevolking eigenlijk niet participeert aan de beslissingen van de overheid bij het toekennen van bestemmingen en het realiseren van infrastructuurwerken.

Dat de regering niet van plan is tot dialoog over de betonstop over te gaan, blijkt duidelijk uit haar beslissing van 24 maart 2017 tot principiële goedkeuring van het decreet houdende diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving. Door deze wijziging van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening wordt reeds binnen enkele maanden de bouwstop in watergevoelige gebieden uitvoerbaar (1.600 ha). Eigenaars die daardoor hun recht op bouwen verliezen, hebben recht op planschade, die in hetzelfde decreet nogmaals beperkt wordt. Wie indertijd onder de bouwstop van de duinen viel, weet dat hun planschade niet veel betekende. Waar is de inspraak over deze betonstop? Welke zin heeft veel later nog het openbaar onderzoek over de strategische doelstelling van de betonstop in het BRV?

### ***Is er een formele betonstop nodig?***

Deze regering heeft blijkbaar geen vertrouwen in zichzelf en in de marktprincipes inzake het wonen. De gevolgen van de vergrijzing en het single-wonen worden wel vastgesteld, maar de juiste conclusies worden er niet uit getrokken. Zo zal volgens het Federaal Planbureau in 2060 de helft van de huishoudens nog maar uit één persoon bestaan en zal een kwart van de bevolking een alleenwonende zijn, single of eenling. Uit deze gezinsverdunding volgt automatisch de vraag naar kleinere goed bereikbare woningen. Uit de vergrijzing volgt dat bewoners van tuin- en villawijken na hun vijftigste verhuizen naar dorpscentra en steden. Zij maken plaats voor jongeren die nog landelijk willen wonen. Door deze nieuwe vraag paste de markt zich reeds aan. Systematisch worden burgerwoningen een villa's opgekocht en vervangen door appartementen. Seniories duiken overal op. Zorgwonen en cohousing zijn in opmars.

In het licht van deze tendensen komt het de overheid toe deze te faciliteren, maar niet om zelf dictatoriaal in te grijpen. Laat de landelijke woongebieden die de overheid zelf aldus bestemd heeft voor wat ze zijn. De woonuitbreidingsgebieden en de sociale huisvesting heeft de overheid reeds onder haar controle. De overheid kan die gebieden nu al schrappen, bevriezen of laten realiseren. Daarvoor heeft de overheid geen betonstop nodig. Laat mensen die het zich kunnen veroorloven landelijk of zonevreemd wonen op de daartoe bestemde percelen. Leer leven met het feit dat sociale gelijkheid niet bestaat. Het is juist onze diversiteit die Vlaanderen aangenaam maakt en leefbaar houdt. En als het nodig is om in te grijpen of belangrijke zaken te beschermen, dient de overheid correct te handelen door te onteigenen en niet door kunstingrepen van planschade of instrumentendecreten voor oneigenlijke onteigeningen. Zoals Frank Vandenbroucke het stelde, dient het vertrouwen van de bevolking gewonnen te worden door 'Kleinarbeit': concrete aanpassingen aan concreet bestaande systemen en niet door wereldvreemde grote theorieën.

Indien de bevolking stabiel kan gehouden worden, stabiel blijft of krimpt is er in Vlaanderen geen nood om het bestaande of reeds geplande ruimtebeslag te beperken. Het belachelijke is dat met de betonstop het de overheid is die op de rug van de burgers zichzelf wil beschermen om inzake wonen en werken geen beslissingen meer te kunnen nemen die een uitbreiding van het ruimtebeslag



veroorzaken. Volgens bepaalde linkse opiniemakers is de ruimtelijke verrommeling het gevolg van de fundamentele vrijheidsgedachte van de Vlamingen om te mogen bouwen waar men wil. Dit klopt niet. De verdere verrommeling is de schuld van de overheden die sinds 1962 de ruimtelijke ordening in handen hebben. De burger kan immers geen bestemmingen vastleggen, vergunningen verlenen of infrastructuren aanleggen. Zo hebben de opeenvolgende CVP-kabinetten bv. de gewestplannen politiek vastgelegd en niet de administratie of ruimtelijke planners! Als volgens de Vito-studie “de helft van de bouwgrond zeer slecht gelegen is”, dan moet ook de schuld daarvoor bij de onkundige politiciers gelegd worden en niet bij het bouwgedrag van de bevolking.

Iedere regering die zich aandient, wil tonen dat zij de problemen gaat oplossen die de vorige niet opgelost kreeg. Uit management studies is gebleken dat men er vroeger van overtuigd was dat alle problemen kunnen opgelost worden. Thans beseft men dat op ieder domein de problemen zo groot, ingewikkeld en complex zijn dat een volledige oplossing niet meer mogelijk is en dat de oplossing er in bestaat te leren leven met en tussen de problemen. Dit geldt m.i. ook op het gebied van onze bestaande ruimtelijke ordening.

### ***Gevolgen voor de immobiliënsector***

Een deel van de immobiliënsector zou niet tegen de betonstop zijn omdat de overheid hen verblijdt met de gedachte dat ze in de dorpen en steden hoger gaan mogen bouwen. Ze blijken te vergeten welke koehandel de regering aan het organiseren is in het instrumentendecreet om zonder veel schadevergoeding of planschade een planologische ruil of de verhandeling van bouwrechten mogelijk te maken.

Wat er ook van komt de gevolgen voor deze sector zullen miniem zijn. Er zullen nog altijd huizen en appartementen moeten gebouwd, gerenoveerd en verhandeld worden. Wie eigenaar is van een zonevreemde of een landelijke woning mag zich blijvend gelukkig achten in het buitengebied. Bouwgronden zullen nog schaarser en duurder worden. Dan zal de overheid wel moeten ingrijpen om het bouwvolk tevreden te houden. De verappartementisering is in opmars en veel mensen willen kleiner wonen. Dit zal zo blijven. De markt doet hier zijn werk en de bouwsector volgt. Daarvoor is geen betonstop nodig.

### ***De betonstop is een elitaire populistische maatregel***

Populisten geven veelal een vals beeld over de huidige situatie. De actuele ruimtelijke ordening is een mislukking, Vlaanderen is onleefbaar, maar als hun visie realiteit wordt, herneemt de goeie oude tijd. Eens de betonstop een feit is, zal het weer aangenaam zijn om te wonen en te werken in Vlaanderen? Luister naar niet hun woorden, maar kijk naar hun daden! Denk eraan dat de meeste wereldhervormers in naam van het volk op basis van politiek, ideologie of godsdienst in de loop van de geschiedenis veel ellende veroorzaakt hebben. De filosofe Alicja Gescinska raadde linkse politiciers aan om zich ver te houden van al te utopische idealen, want als politiciers al te hoog zweven, maakt de burger een diepe val. Dit geldt m.i. ook voor rechtse politiciers.

De bevolking is niet geïnteresseerd in elitaire visies, maar vraagt dat er nu dagelijks een realistisch beleid gevoerd wordt: maak een zinvol gebruik van de beperkte ruimte; behoud en bescherm echt waardevolle zaken; zorg ervoor dat Vlaanderen niet overbevolkt geraakt; laat nog een beetje vrijheid over aan onze bevolking inzake woon- en leefvoorkeuren.

## ***Besluit***

De betonstop is geen strategische doelstelling, maar is een vrome maar niet realistische droom van onze Vlaamse regering. De betonstop zal volgens mij een placebo-effect hebben of volgens een definitie daarvan “het effect hebben van iets dat geen effect heeft”. Haar slag om de ruimte is begonnen, maar nog niet gewonnen.

Het komt aan de Vlaamse regering toe dagelijks een degelijk ruimtelijk beleid te voeren in concrete beslissingen, maar niet om ons voor te spiegelen dat door een dictatoriaal in te voeren betonstop wij in 2040 gelukkig verdicht en anders gaan wonen!

In Vlaanderen is een unieke verdeling van de ruimte gegroeid en gemaakt. Die verdeling is niet perfect, maar de Vlamingen houden van het leven, wonen, werken en ontspannen in die gedeelde ruimte. Daarvoor is geen betonstop nodig.

## Over vaardiger worden in participeren

*Oswald Devisch (1), Liesbeth Huybrechts (1), Peter Vervoort (2) en Ann Pisman (2)(3)*

Vaardiger worden in participatie vraagt bloed, zweet en tranen.

Een participatief planningsproces moeten inzetten op twee doelen: een projectdoel en een ruimer maatschappelijk doel.

(1) Universiteit Hasselt – Faculteit Architectuur & Kunst

(2) Departement Omgeving – Vlaams Planbureau voor Omgeving

(3) Universiteit Gent – Departement Mobiliteit en Ruimtelijke Planning

## Over vaardiger worden in participeren

### *Participatie inflatie*

#### **Een Vereniging voor Wakkere Burgers & een Kenniscentrum voor Open Overheden**

Wie strategische planning zegt, zegt participatie. Strategische planning vertrekt van de stelling dat we niet alles kunnen plannen en dus keuzes moeten maken; voor strategische locaties, strategische uitdagingen, in samenwerking met strategische spelers. Strategische planning gaat er ook van uit dat planners ter aller tijde bereid moeten zijn om deze keuzes te herzien, omdat er altijd andere locaties, uitdagingen en spelers kunnen opduiken. Dit doet Louis Albrechts besluiten dat *“much of the (planning) process lies in making the tough decisions about what is most important for the purpose of producing fair, structural responses to problems, challenges, aspirations, and diversity”* (2004, p.751). Dit betekent dat strategische planning complex is en we dit dus nooit alleen aan planners kunnen overlaten. Albrechts schrijft dan ook dat het ‘maken van moeilijke beslissingen’ om draagvlak vraagt en om het betrekken van zo veel mogelijk maatschappelijke groepen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen steunt op de principes van strategische planning. Bijgevolg is participatie een vast onderdeel van het ruimtelijk beleid. Bij de goedkeuring van het Structuurplan in 1997 gaf de Vlaamse Regering, via een omzendbrief<sup>1</sup>, advies aan gemeenten rond het tijdig betrekken van burgers en middenveld bij de opmaak van structuurplannen. Sinds 2005 is participatie wettelijk verplicht: zo bepaalt het gemeentedecreet<sup>2</sup> dat gemeenten hun burgers moeten betrekken bij het uitwerken van (ruimtelijk) beleid en hun (ruimtelijke) beslissingen moeten transparant maken. Ook het Stedenbeleid zet in op participatie. Zo beoordeelt de jury voor de stadsvernieuwingsprojecten projectvoorstellen niet alleen op hun (ruimtelijke) kwaliteit, maar ook op het participatietraject dat ze zullen inzetten. Eenzelfde geluid bij het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen dat inzet op ‘gelijkwaardig partnerschap’ en ‘geïntegreerde ontwikkeling’.

Het gevolg is een enorme toename aan participatieve projecten in Vlaanderen; meestal getrokken door een overheid, maar soms ook door burgers. Het zit dus wel goed met het draagvlak van strategische planning. Tegelijkertijd is er ook heel wat kritiek. Zo heeft deze toename geleid tot de ‘professionalisering van participatie’ (De Bie e.a., 2012): participatieprocessen die gereduceerd worden tot afgemeten momenten in een procedure, met vaste methodes en standaard vraagstellingen, overgeschreven uit participatiehandboeken. Het maken van strategische (ruimtelijke) keuzes doe je echter niet met aanstiplijsten en generieke methodes die enkel toelaten om binnen bestaande structuren te bewegen. Dit vraagt juist om het kunnen hertekenen van deze structuren. Het gevolg is schijnparticipatie. Geen wonder dat er hier en daar participatiemoedigheid optreedt.

Ondanks deze kritiek, of juist dankzij, zitten heel wat overheden en burgers met vragen over het vormgeven van participatieprocessen. Want het lijkt wel of elk initiatief telkens opnieuw het wiel moet uitvinden. Dit leidt misschien af en toe tot inspirerende praktijken, maar vooral tot veel ontgoochelingen en verspeelde energie. Guy Tegenbos<sup>3</sup> besluit daarom dat er nood is aan kennisopbouw rond participatie. *“De wakkere burgers moeten zich verenigen om deskundigheid op te bouwen, en om hun technische, strategische en tactische expertise aan te scherpen”*. Ook overheden zouden volgens Tegenbos hun kennis moeten samenbrengen in één kenniscentrum, want vandaag *“Moeten ook ministers telkens opnieuw participatieprocessen uitvinden”*.

---

<sup>1</sup> Omzendbrief RO97/02 over het gemeentelijk structuurplanningsproces, gepubliceerd op 14.03.1997

<sup>2</sup> <http://www.binnenland.vlaanderen.be/decreet/gemeentedecreet>

<sup>3</sup> De Standaard, woensdag 22 maart 2017

## **Hoe leren uit participatieprocessen?**

Hoe kunnen we nu leren uit participatieve planningsprocessen? Wat moeten we overdragen en eigen maken om vervolgens werkelijk strategisch te kunnen plannen? Wat kunnen we doen om niet weer terug te grijpen naar één van de talrijke participatie-handboeken (o/a Steyaert, 2006; Loyens & Van de Walle, 2006), om niet in de – door De Bie e.a. (2012) beschreven – schijnparticipatie-val te trappen?

Hoe kunnen we leren uit elkaars directe ervaringen in het organiseren en begeleiden van participatieprocessen, zonder deze kennis in standaard procedures, methoden en instrumenten te gieten? Welke kennis kunnen we delen? Met wie? En in welke vorm? En hoe kunnen we dan, gesteund door al deze kennis, de handboeken terug opzoeken?

Gelukkig bestaan er reeds heel wat fora die vandaag reeds inzetten op het uitwisselen van ervaringen met participatieve praktijken, al dan niet binnen het domein van ruimtelijke planning. Zo zijn er leertrajecten (vb. het Leertraject Participatiekunde<sup>4</sup>), databank van goede praktijken (vb. draaiboek Complexe Stadsprojecten<sup>5</sup>) en lerende netwerken (vb. VRP-Lab participeren<sup>6</sup>).

Deze paper bespreekt een leertraject dat opgestart is binnen het Departement Ruimte Vlaanderen (nu Departement Omgeving). Eerst situeren we het leertraject en schetsen we één van de centrale cases. Vervolgens bespreken we wat we wel en wat we niet uit deze case kunnen leren.

### ***Een leertraject voor Ruimte Vlaanderen***

#### **5 sessies, 5 cases & 5 internationale praktijken**

Sinds de invoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zet het Departement Ruimte Vlaanderen, net zoals de andere overheden, in op strategische planning. Het Departement heeft doorheen de jaren dan ook heel wat kennis en ervaring opgebouwd in het initiëren en begeleiden van participatieve planningsprocessen. Het probleem is echter dat deze kennis en ervaring vast zit bij een aantal experts, verspreid over meerdere afdelingen. Zo zijn sommigen erg bedreven in het begeleiden van de afbakening van stedelijke gebieden, anderen in AGNAS<sup>7</sup> projecten, nog anderen in complexe projecten, weer anderen in strategische projecten of Territoriale Ontwikkelingsprogramma's. Het Departement wil deze experts samenbrengen en besluit om een leertraject te organiseren met als doel het uitwisselen van ervaringen<sup>8</sup>. Het traject bestaat uit 5 sessies. Elke sessie evalueert één participatief planningsproces van een afdeling van Ruimte Vlaanderen en laat één internationale expert over zijn/haar praktijk vertellen<sup>9</sup>.

Om dit leertraject te begeleiden is een kader ontwikkeld. Elke sessie begint met het collectief doorlichten van de case van Ruimte Vlaanderen, vervolgens tekenen de deelnemers een (fictief) participatief proces uit, om dit uiteindelijk bij te stellen op basis van de input van de internationale spreker.

Welke lessen kunnen we nu uit dit leertraject trekken? Wat zou andere organisaties kunnen helpen om zelf een traject op starten om ervaringen uit te wisselen rond eigen participatieprocessen? In wat volgt, doen we een aantal suggesties door in te gaan op één case.

---

<sup>4</sup> Op initiatief van [www.levuur.be](http://www.levuur.be)

<sup>5</sup> [www.complexestadsprojecten.be](http://www.complexestadsprojecten.be)

<sup>6</sup> [www.vrp.be/nl/vrp-lab-participeren/](http://www.vrp.be/nl/vrp-lab-participeren/)

<sup>7</sup> AGNAS staat voor de Afbakening van de Gebieden van de Natuurlijke en Agrarische Structuur

<sup>8</sup> Dit leertraject is vormgegeven door de Onderzoeksgroep ArcK van de Universiteit Hasselt, in samenwerking met Jenny Stieglitz.Grafisch Ontwerp

<sup>9</sup> Voor meer informatie zie: [www.lerenparticiperen.be](http://www.lerenparticiperen.be)



**Figuur 1** Leertraject voor Ruimte Vlaanderen

## Case 2: Slim Verdichten

De case van Ruimte Vlaanderen, het Strategisch Project *Stadsregionale samenwerking slim vernieuwen*, is een samenwerking van 14 steden en gemeenten: Aartselaar, Antwerpen, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem en Wommelgem. Het project vertrekt van de prognose dat de bevolking in Vlaanderen zal groeien van 6 naar 7 miljoen en bovendien van samenstelling zal veranderen. De maatschappelijke en ruimtelijke uitdagingen die gepaard gaan met deze bevolkingsgroei, stoppen niet aan de bestuurlijke of administratieve grenzen van deze steden. *“Het strategisch project beoogt, door een bottom-up aanpak via overleg en gerichte acties, gemeenschappelijke ruimtelijke vraagstukken te definiëren en win-wins te zoeken tussen de verschillende partners van de stadsregionale samenwerking”*<sup>10</sup>.

Het project is vormgegeven als een cyclisch participatief proces waarin ambtelijk overleg, bestuurlijk overleg en experts overleg elkaar afwisselen. Elk overleg eindigt met het collectief uitzetten van de agenda van het volgende overleg. Het proces is vertrokken met het verzamelen en bespreken van eigen verdichtingsprojecten. In een tweede stap zijn lokale verdichtingsuitdagingen in kaart gebracht op zoek naar een gemeentegrensoverschrijdende uitdagingen. Bij de voorstelling van de case op het leertraject onderzochten de gemeenten hoe ze samen een eigen verdichtingskader konden uitwerken. Het project heeft tot nu bijgedragen aan kennisdeling (onder ambtenaren en besturen), aan het verscherpen van het inzicht in de eigen situatie, en aan het formuleren van gemeenschappelijke onderzoeksvragen (vb. rond het uittekenen van een verdichtingskader).

### *Wat leren we hier uit?*

#### **Procedures, aanbevelingen & succescriteria**

Kunnen we de aanpak van Slim Verdichten overnemen in een ander project, in een andere context? Kunnen we het cyclisch proces en de stappen (eigen projecten, uitdagingen, gedeeld kader) abstraheren tot een generieke procedure? Niet als het aan Filip De Rynck en Karolien Dezeure ligt. In hun boek *Participatie in Vlaamse Steden* (2009) analyseren ze, samen met een werkgroep van deskundigen en bestuurders, participatieve praktijken uit de 13 Vlaamse centrumsteden. Eén van hun conclusies (aanbeveling 26) is dat participatieprocessen altijd maatwerk zijn. Handleidingen met aanstiplijsten en hapklare recepten hebben volgens hen dan ook geen zin.

<sup>10</sup> [rsv.ruimtevlaanderen.be/RSV/Ruimtelijk-Structuurplan-Vlaanderen/Strategische-projecten/Zoek-naar-projecten/Projecten/projId/56](http://rsv.ruimtevlaanderen.be/RSV/Ruimtelijk-Structuurplan-Vlaanderen/Strategische-projecten/Zoek-naar-projecten/Projecten/projId/56)

Wat kunnen we dan wel uit de case leren? Filip De Rynck en Karolien Dezeure houden het bij aanbevelingen; 50 om precies te zijn. Ze hebben het ‘over het belang van gedeelde verantwoordelijkheid’ (aanbeveling 7), ‘over het belang van vitale coalities’ (aanbeveling 15) of ‘over betrokkenheid in het hele traject, tot en met uitvoering’ (aanbeveling 28). Een aanbeveling uit Slim Verdichten zou kunnen zijn om de deelnemers de inhoud van de volgende sessie te laten bepalen. Ook Joke Vandenabeele, sociaal pedagoog aan de KULeuven, stelt voor om generieke procedures aan de kant te leggen en om ons eerder te concentreren op het begrijpen van die condities die nodig zijn om een vruchtbaar en democratisch participatie-klimaat te creëren. Zo’n klimaat vraagt volgens haar om het introduceren van spelregels en kwaliteitscriteria. In één van haar artikels (2003) heeft ze het over legitimiteit, argumentatieve houdbaarheid, pluraliteit en effectiviteit.

Als we willen leren uit participatieprocessen moeten we dus op zoek naar aanbevelingen en succescriteria. Noch De Rynck en Dezeure of Vandenabeele geven echter aan hoe we die moeten zoeken.

### **Situaties**

Elk participatieproces mag dan wel maatwerk zijn, als we de 5 cases van Ruimte Vlaanderen naast elkaar leggen, zien we in een aantal processen dezelfde ‘situaties’ terugkeren. Denk bijvoorbeeld aan momenten van spraakverwarring; aan de moeilijkheid om bepaalde maatschappelijke groepen te bereiken; aan de uitdaging om het engagement van deelnemers vast te houden; aan het omgaan met onwrikbare machtsverhoudingen; aan de moeilijkheid om beslissingen te formaliseren; enz. Deze situaties zijn tot op zekere hoogte generiek, in tegenstelling tot het proces als geheel.

De (generieke) situatie waar het project Slim Verdichten mee worstelt, is de vaststelling dat niet elke deelnemer met eenzelfde expertise aan een participatieproces begint. Zo hebben sommige gemeenten veel ervaring met verdichten, anderen niet. Of verwachten sommigen een grote demografische groei en kunnen dus verdichten, terwijl anderen helemaal niet zullen groeien. Sommigen hebben dan weer veel ervaring met participatie, anderen niet. Deze verschillen zorgen voor spanningen. Voor een aantal gemeenten gaat het proces immers te traag, terwijl het voor anderen dan weer veel te snel gaat. Hoe geef je een participatieproces zo vorm dat het alle deelnemers aan boord houdt? Hoe houd je een proces boeiend voor allen? Zodat de enen van de anderen kunnen/willen leren.

Het terugkerende karakter van deze situaties suggereert dat er misschien meer mogelijk is dan het formuleren van aanbevelingen. Of dat we deze aanbevelingen ten minste erg concreet kunnen maken, tot op het niveau van concrete participatieve activiteiten.

### **Participatieve activiteiten**

Gerichte participatieve activiteiten kunnen helpen om een situatie aan te pakken. Een evaluatie van Slim Verdichten leert dat zij op heel verschillende fronten inzetten om alle deelnemers aan boord te houden. Zo laten zij, zoals eerder aangegeven, de deelnemers telkens de agenda van de volgende sessie bepalen. Zo dagen zij besturen uit om eigen verdichtingsprojecten voor te stellen (en werken zo aan eigenaarschap). Zo besteden zij veel aandacht aan de setting van elke activiteit (vb. een lege kantoortoren, een vernieuwd theater). Zo hebben zij de ambtenaren zo ver gekregen dat ze elkaar zullen betrekken in toekomstig onderzoek (rond verdichting). En zo kunnen de (minder ervaren) gemeenten beroep doen op ontwerpers die hen helpen bij het verkennen van verdichtingsopgaves. Deze verkenningen dienen vervolgens als referentieprojecten (ook voor de meer ervaren gemeenten). De eerste vier activiteiten liggen in lijn met de aanbevelingen van De Rynck en Dezeure. De laatste lijkt verdacht veel op een (generieke) methode die heel wat participatiebegeleiders zou kunnen helpen in het rechte trekken van processen die scheef lopen op verschil in expertise onder de deelnemers.

Dit zou betekenen dat we, bij het leren uit participatieprocessen, vooral moeten zoeken naar situaties en participatieve activiteiten.

## ***Inzetten op vaardigheden***

### **Vaardigheden**

Als voorbereiding op het leertraject is elk van de 5 cases van Ruimte Vlaanderen, samen met de coördinator gereconstrueerd, op zoek naar de voornaamste situatie waar elke case tegenaan botst en naar de participatieve activiteiten die de coördinatoren vervolgens inzetten.

Uit deze gesprekken blijkt dat dit een erg intuïtief proces is. De coördinatoren spreken over uitdagingen zoals het aanpakken van participatiemoedigheid, of ongelijke machtsverhoudingen. De reconstructies tonen hoe ze op deze situaties reageren (of anticiperen): door geplande participatieve activiteiten bij te sturen of nieuwe te organiseren. Maar ze maken ook duidelijk dat de coördinatoren zich niet altijd bewust zijn van deze beslissingen. Dat bijsturingen eerder toevallig gebeuren, omdat er zich een kans aanbiedt, of omdat het juist aanvoelt. En meestal draait het nog goed uit ook.

Dit doet De Bie e.a. (2012, p.31) besluiten dat “*via participatie wordt men vaardiger in participatie*”. Afgaande op de 5 cases blijft dit ‘leerproces’ wel erg impliciet. Daardoor loopt het erg langzaam en blijft het een individueel proces. Tenzij een collectief beslist om samen op een participatieproces terug te blikken. ‘Vaardiger worden in participatie’ blijft zo niet meer dan een bonus; iets dat je er gratis bij krijgt, maar dat nooit de inzet was.

De hypothese achter het leertraject is dat we processen van vaardiger-worden-in-participatie kunnen versnellen en sturen. Dat we, met andere woorden, kunnen leren om specifieke situaties, die voorkomen in participatieve planningsprocessen, in te schatten en aan te pakken. Wat vandaag impliciet gebeurt, moet ook expliciet kunnen. Maar nog belangrijker, wat vandaag een individueel proces blijft, moet een collectief proces worden. Alle deelnemers aan een participatieproces moeten samen vaardiger kunnen worden in het aanpakken van situaties en het doorlopen van participatieve planningsprocessen.

### **Schaven aan vaardigheden**

Maar hoe versterk je vaardigheden? Tonkens (2014) wil al vast één misverstand uit de weg ruimen. Ze heeft het over de fantasie van onbevlekt burgerschap: “*Burgerschap komt net als andere mooie dingen niet via onbevleete ontvangenis tot stand, maar via bloed, zweet en tranen*”. We zullen dus enkel vaardiger worden in participatie door te proberen, te mislukken, en nog eens te proberen. En eens we het beet hebben, moeten we blijven oefenen om op peil te blijven.

Wij interpreteren Tonkens als een pleidooi om bewust (lastige) situaties op te zoeken, of deze desnoods te creëren. Om vervolgens participatieve activiteiten te kunnen organiseren. Deze samen te ervaren. En hier dan samen over te leren. Wat werkte wel? Wat niet? En welke vaardigheid hebben we nu gewerkt?

Als we vanuit dit perspectief naar de case Slim Verdichten kijken, dan zou je kunnen zeggen dat de coördinator dit al toepast. Op het einde van elk overleg (ambtelijk, bestuurlijk of met experts) kijken de deelnemers terug en bepalen ze vervolgens de agenda van het volgende overleg. Anders gezegd, ze identificeren samen situaties en doen voorstellen voor participatieve activiteiten.

Maar, dit blijft opnieuw erg impliciet. Alsof dit de gewoonste zaak van de wereld is. Om versneld en gericht vaardiger te worden, moeten we dit proces expliciet maken. Een goed leerproces vraagt bovendien om leerdoelen en om voortdurende feedback (Koster, 2004). Wat hebben we geleerd? Word ik beter? Enkel dan willen we blijven leren, desnoods met bloed, zweet en tranen.



## Leren participeren

Vaardiger worden in participatie is niet hetzelfde als het leren organiseren van participatieprocessen. Zoals we in de vorige paragrafen argumenteren, gaat vaardiger worden over het leren omgaan met generieke situaties die voorkomen in heel wat participatieve planningsprocessen. Het gaat over niets minder dan het werken aan de kritische & actieve burgers waar het Witboek Stedenbeleid zo naar op zoek was (Boudry e.a., 2003). Corijn, één van de auteurs van dit witboek benadrukt, in een latere publicatie, het belang van ‘vaardigheden’ voor het welslagen van een (coproductief) ruimtelijk beleid: *“een voortschrijdende machtsdeling (empowerment) moet afhankelijk zijn van een toename van de expertise bij de burgers”* (2006, p.170) en bij alle andere deelnemers aan dit beleid (sic).

Eenzelfde geluid klonk er tijdens de begindagen van strategische planning in Vlaanderen. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is strategische planning geoperationaliseerd in drie parallelle sporen, met elk een eigen logica en finaliteit: visievorming (lange termijn), acties (korte & lange termijn) en participatie. Tussen de drie sporen is er uitwisseling. Albrechts (2004, p.753) schrijft hoe er aanvankelijk een vierde spoor uitgetekend was. Daar waar het derde spoor volgens hem moet inzetten op de coproductie van ruimtelijk beleid en ruimtelijke projecten, veronderstelt het vierde spoor *“a more permanent process involving the broader public in major decisions”*. Hij heeft het, net als Corijn, over een inclusief en permanent proces van empowerment waarin burgers meer inzicht krijgen in elkaars – en daardoor hun eigen - (ruimtelijke) vooronderstellingen en gedrag.

Ook Horelli (2002) komt tot een gelijkaardig besluit. Ze beschrijft hoe ruimtelijke planningsprocessen en ruimtelijke participatieprocessen fundamenteel verschillend zijn. Zo duurt een ruimtelijk planningsproces erg lang en vraagt het enorme investeringen. Het is daarom gebaat bij zekerheid en voorspelbaarheid. Een participatieproces is daarentegen onzeker en onvoorspelbaar. Het is niet duidelijk wie, wat, wanneer zal inbrengen. Maar iedere deelnemer verwacht wel dat met zijn input rekening gehouden wordt. Dit leidt, volgens haar, onvermijdelijk tot spanningen, omdat beide processen een eigen ritme volgen, een andere agenda hebben, en met verschillende verwachtingen aan het proces beginnen. Omgaan met deze spanningen, vraagt volgens Horelli, net als Albrechts, om wederzijds begrip. Ze heeft het over het collectieve leerprocessen die de deelnemers moet helpen om de verschillen tussen beide processen te begrijpen, deze te leren respecteren en vervolgens te leren zoeken naar synergiën. Waar kan nog wel over gediscussieerd worden? Wanneer? En door wie?

Als we Corijn, Albrechts & Horelli volgen, dan betekent dit dat een participatief proces niet enkel een projectdoel heeft, zoals informeren, consulteren, advies vragen of coproduceren, maar ook een emancipatorisch doel. Het eerste doel zet in op het verbeteren van de kwaliteit van een project, het tweede zet in op het sleutelen aan ‘ruimtelijk burgerschap’. En dit doe je volgens ons door het voortdurend werken aan vaardiger worden in het omgaan met participatieve situaties (zoals machtsverhoudingen, verschil in expertise, begripsverwarring, ondervertegenwoordiging). Want enkel als je deze situaties aankan, kan je volwaardig participeren.

Natuurlijk vallen beide doelen soms samen, en kan een coproductie-activiteit (spoor 3) ook bijdragen aan burgerschap (spoor 4). Maar af en toe is er nood aan gerichte emancipatorische activiteiten, los van elk project. En, zoals de drie auteurs duidelijk maken, deze activiteiten hebben enkel zin als ze ingebed zijn in een continu leerproces waarin zowel het bestuur, de administratie, het middenveld, ontwikkelaars, ontwerpers en burgers samen blijven schaven aan hun participatie-vaardigheden. Het uitwerken van zo’n leerproces vraagt, net zoals een participatieproces, om maatwerk.

## Terug naar het leertraject

Het opzet van het leertraject voor Ruimte Vlaanderen was een eerste verkenning van hoe zo'n leerproces er zou kunnen uitzien. Hoe kunnen we sneller en gericht vaardiger worden? Hoe krijgen we iedereen achter hetzelfde leerdoel? En hoe geven we motiverende feedback?

Het leertraject staat los van een lopend participatieproces en heeft dus enkel een emancipatorisch doel. De deelnemers werken allemaal voor Ruimte Vlaanderen. Het traject vindt dus plaats in 'een veilige leeromgeving'. In totaal zijn er 5 sessies. Elke sessie werkt aan één vaardigheid en aan één case van Ruimte Vlaanderen. Deze paper gaat in op 2 sessies, en dus 2 vaardigheden. Voor de helderheid van deze paper blijven we bij de case van Slim Verdichten<sup>11</sup>.

Eén sessie draaide rond het leren vaardiger worden in het plannen van een participatieve activiteit. In navolging van Tonkens (2014) stellen we voor om bewust situaties op te zoeken of te creëren en hier vervolgens participatieve activiteiten rond te plannen. Dit voorstel sluit aan bij het principe van ervaringsgericht leren (o/a Kolb, 1984) en stelt dat we uit een activiteit leren als we de volgende 'leercyclus' doorlopen: (1) we ervaren een activiteit, (2) we reflecteren over deze ervaring, (3) we conceptualiseren deze reflectie en (4) we definiëren een nieuwe activiteit rond deze conceptualisatie. En dit telkens opnieuw. Als we dit vertalen naar het leertraject, dan klinkt dit als volgt. Elk groepje deelnemers krijgt een situatie voorgeschoteld (ervaren). Deze komt uit één van de reconstructies van de 5 cases van Ruimte Vlaanderen. In het geval van Slim Verdichten is dit omgaan met verschil in expertise. Elke groep bespreekt de uitdagingen achter deze situatie (reflecteren) en moet één doel formuleren (conceptualiseren): één uitdaging die ze willen aanpakken. 'We willen de expertise van de 'zwakkere' spelers verhogen', of 'we willen op twee snelheden werken'. Ten slotte moeten ze een participatieve activiteit uitwerken (definiëren) waarmee ze dit doel willen bereiken.

We hopen dat deze stappen de deelnemers bewust maken van de (normatieve) keuzes die ze maken tijdens het uitvoeren van een participatief proces. Voor elke situatie zijn er immers meerdere doelen en meerdere activiteiten mogelijk. Die elk op zich weer andere situaties kunnen genereren. We geloven daarnaast ook dat deze stappen helpen om participatieprocessen te evalueren. Hebben we ons doel bereikt? Moeten we de activiteit de volgende keer bijsturen? Of moeten we het misschien over een volledig andere boeg gooien? Zijn we, met andere woorden, vaardiger geworden?



**Figuur 2** Plannen van een participatieve activiteit

Een tweede sessie draaide om het leren vaardiger worden in het plannen van een participatief proces. Zoals we eerder stelden, vraagt het schaven aan vaardigheden om een continu leerproces. Met één

---

<sup>11</sup> Voor een overzicht van alle sessies zie: [www.lerenparticiperen.be](http://www.lerenparticiperen.be)

activiteit creëer je geen wederzijds inzicht, laat staan wederzijds respect. In deze sessie verleggen we daarom de focus van één enkele activiteit naar een volledig proces. Onderzoek naar collectief (ervaringsgericht) leren (o/a Brown & Lambert, 2013) toont aan dat een leerproces meer impact heeft als het –opnieuw– een reeks stappen doorloopt: (1) idealen: hoe ziet elke deelnemer zijn ideale (woon)omgeving?; (2) feiten: hoe ziet deze omgeving er feitelijk uit?; (3) ideeën: hoe zou deze omgeving er kunnen uitzien? en; (4) acties: wat is haalbaar? Elk stap vraagt om minstens één participatieve activiteit, met eigen technieken, instrumenten, en artefacten. En elke stap doorloopt telkens één leercyclus. Als we dit opnieuw naar het leertraject vertalen, dan krijgt elke groepje opnieuw een situatie voorgeschoteld (ervaren) met de vraag om de achterliggende uitdagingen te bespreken (reflecteren). Anders dan in de vorige sessie moeten ze nu meerdere doelen formuleren (abstraheren) en moeten ze een volgorde bepalen. Wat moet eerst gebeuren? Wie is eerst aan zet? En wie daarna? Slim verdichten nodigt bijvoorbeeld eerst de ambtenaren uit, dan het bestuur en vervolgens de experts. De groepjes eindigen, net zoals in de vorige sessie, met het uitwerken van participatieve activiteiten voor (een aantal) doelen (definiëren). Na een pauze moeten de groepen elkaar bevragen: waarom kies je voor deze doelen? En waarom deze volgorde? Zo laat Slim verdichten de deelnemers eerst eigen projecten in kaart brengen (idealen), laat hen daarna zoeken naar gemeenschappelijke uitdagingen (feiten) en ten slotte naar een gedeeld kader voor toekomstige verdichtingsprojecten (ideeën). Uiteindelijk presenteert elk groepje haar argumenten, introduceren we de 4 stappen van collectief leren en evalueren we samen of deze terugkomen in de voorstellen. We hopen dat deze stappen de deelnemers bewust maken van het belang van procesplanning, van het scherpstellen van leerdoelen, van het bewust inzetten van activiteiten, instrumenten en expertise. Omdat het ontwikkelen van vaardigheden niet iets is wat je er zo maar bij krijgt, een bonus, maar een expertise die om toewijding en concentratie vraagt.

### ***Eerste lessen***

Eerst nog eens de centrale stelling van deze paper: binnen de context van strategische planning zou elk participatief planningsproces moeten inzetten op twee doelen: een projectdoel, gericht op realisatie, en een ruimer maatschappelijk doel, gericht op vaardigheden. We geloven dat beide doelen om een eigen proces vragen, met een eigen logica, ritme en mijlpalen. Natuurlijk kunnen beide processen elkaar kruisen, maar ze vragen om een duidelijk eigen aanpak en expertise. Op basis van dit leertraject durven we een aantal eerste, voorzichtige uitdagingen en lessen formuleren voor het werken aan dit ruimer maatschappelijk doel, aan dit ruimtelijk burgerschap.

De eerste 2 uitdagingen komen uit de aangehaalde literatuur rond collectief (ervaringsgericht) leren: het introduceren van een leercyclus (Kolb, 1984) en het werken in 4 stappen (Brown & Lambert, 2013). Dit blijken geen evidente uitdagingen. Zo maakte het leertraject snel duidelijk dat een proces zich niet in een cyclus of 4 stappen laat wringen. Soms doen zich kansen voor, of verspert een hindernis het pad naar de volgende stap. Een eerste les is dan ook dat de 2 uitdagingen eerder moeten dienen om alles in perspectief te plaatsen en bij te sturen.

Een tweede les is dat het leertraject de deelnemers helpt om anders naar hun eigen participatieprocessen te kijken. Zo vertellen ze ons tijdens de eerste sessies dat ze geen ervaring hebben met participatie. De oefeningen maakten hen echter duidelijk hoeveel beslissingen ze (onbewust) maken, en hoe innovatief sommige van deze beslissingen zijn. Neem bijvoorbeeld de minder ervaren gemeenten uit Slim Verdichten die een ontwerper kunnen inroepen en met de ontwerpvoorstellen vervolgens de meer ervaren gemeenten inspireren. Vreemd genoeg leidt dit inzicht tot ontgoocheling. De deelnemers willen nieuwe zaken uitproberen, maar krijgen de boodschap dat ze vooral bewuster moeten kijken naar wat ze al doen.

Een tweede, gelijkaardige opmerking is dat planningsprocedures volgens de deelnemers erg weinig ruimte laten voor het werken aan ruimtelijk burgerschap. Opnieuw helpen de oefeningen, en de inbreng van de internationale praktijken, inzien dat er binnen deze procedures nog heel wat ruimte voor maatwerk is. En dat je voor participatie niet altijd hoeft te beginnen van een wit blad. Ondanks deze inzichten blijven de deelnemers naar ‘exotische’ voorbeelden vragen. Een belangrijke, derde uitdaging is om deze voorbeelden daarom collectief te evalueren, om – voorbij de exotiek – te zoeken naar die principes die kunnen helpen om eigen leerprocessen te versterken. Naast uitdagingen en lessen, zitten we ook met een aantal vragen. Nu namen er enkel procesbegeleiders deel aan het leertraject. Maar zou de aanpak ook werken binnen een gemengde groep? Met burgers, het middenveld en het bestuur? Nu werken alle deelnemers voor hetzelfde departement van de Vlaamse Overheid. Dit heeft het voordeel dat ze een minimum aan expertise delen. Wat het eenvoudiger maakt om ervaringen uit te wisselen. Maar wat als dit niet het geval is? Creëert dit andere uitdagingen? Nu hebben we voor een ‘veilige’ leeromgeving gekozen, los van elk lopend participatief proces. Dit is echter een luxepositie die heel wat tijd en middelen vraagt. Om deze middelen efficiënter in te zetten, moeten we beide participatieve doelen verweven. Maar hoe bewaak je het evenwicht tussen beiden? Ook dat is voer voor vervolgonderzoek.

### ***Referenties***

- Albrechts, L., 2004. Strategic (spatial) planning re-examined. *Environment and Planning B*, 31, 743-758.
- Boudry, L. e.a. (eds.), 2003. De eeuw van de stad. Over stadsrepublicken en rastersteden. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel.
- Brown V., Lambert J., 2013. *Collective Learning for Transformational Change, A guide to collaborative action*, Oxon: Routledge.
- Corijn, E., 2006. Deelnemen is belangrijker dan winnen. In: Boudry, L. (eds.), *Inzet, Opzet, aanzet: stadsprojecten in Vlaanderen*. Garant, Antwerpen, 164-173.
- De Bie, M., Oosterlynck, S. & De Blust, S., 2012. Participatie, ontwerp en toe-eigening in een democratische stadsvernieuwing. In E. Vervloesem, B. De Meulder, & A. Loeckx (Eds.), *Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen (2002-2011) : een eigenzinnige praktijk in Europees perspectief* (pp. 29–33). Brussel: ASP nv
- De Rynck, F. & K. Dezeure, 2009. *Burgerparticipatie in Vlaamse Steden, Naar een innoverend participatiebeleid*. Uitgeverij Vanden Broele, Brugge.
- Horelli, L., 2002. A Methodology of participatory planning. In R. Bechtel & A. Churchman (Eds.), *Handbook of Environmental Psychology*. John Wiley.
- Kolb, D.A., 1984. *Experiential learning: Experience as the source of learning and development*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Koster, R., 2004. *A Theory of Fun for Game Design*. California, USA: O’Reilly Media.
- Loyens, K. & Van de Walle, S., 2006. *Methoden en technieken van burgerparticipatie: Strategieën voor betrokkenheid van burgers bij het Federaal Plan Duurzame Ontwikkeling*. Instituut voor de Overheid.
- Steyaert, S. (Red.), 2006. *Participatieve methoden: een gids voor gebruikers*. Brussel: Koning Boudewijnstichting.
- Tonkens, E. 2014. Vijf misvattingen over de participatiesamenleving. Afscheidsrede uitgesproken bij haar afscheid als Bijzonder Hoogleraar Actief Burgerschap aan de Universiteit van Amsterdam.
- Vandenabeele, J., Goorden, L. & Van Fleteren, M., 2003. *Publieksforum over genetische tests. Zit het in mijn genen? Evaluatierapport – Aandachtspunten voor de toekomst*. Koning Boudewijnstichting.

## **Gedeelde belangen – (on)gedeelde processen? Complexe realiteit doet de huidige planningsstrategieën daveren op zijn grondvesten**

*Suzanne Van Brussel*

### Stellingen

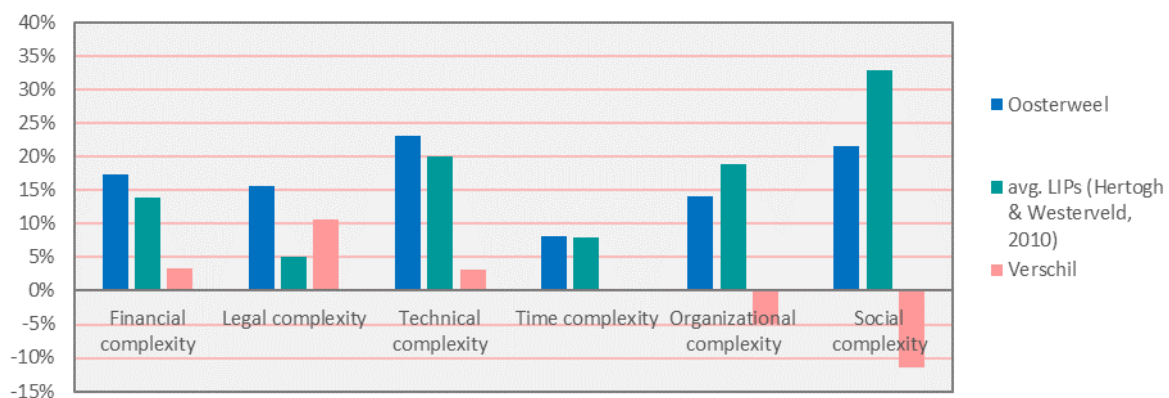
1. Huidige planningsstrategieën zijn te bevoogdend en ontwijken de reële complexiteit
2. Sociale complexiteit vergt strategieën die balanceren tussen interactie en controle, waarbij interactie de bovenhand heeft.
3. Een bemiddelaar (mediator) of intendant kan deze processen in goede banen leiden, maar is een laatste strohalm...

Suzanne Van Brussel  
Doctoraatsonderzoeker  
Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning  
Universiteit Gent  
Vrijdagmarkt 10/301, 9000 Gent  
suzanne.vanbrussel@ugent.be

## Gedeelde belangen – (on)gedeelde processen? Complexe realiteit doet de huidige planningsstrategieën daveren op zijn grondvesten

### *Al gehoord van complexiteit?*

Grote infrastructuurprojecten situeren zich op het raakvlak van ruimtelijke planning en mobiliteit/infrastructuur, en het plannen ervan verloopt vandaag niet zonder slag of stoot. Kenmerkend voor grote infrastructuurprojecten is de uitdaging om de diverse ruimteclaims en bijhorende effecten ervan voor het milieu, de gezondheid en de leefbaarheid tot een gedeeld en geïntegreerd compromis uit te werken, dat bovendien financieerbaar is. Bij het afstemmen van die claims loopt het fout bij de huidige planningsprocessen. Niet alleen door een gefragmenteerd beleid, maar bovendien ook door steeds beter georganiseerde burgerbewegingen, worden deze projecten tegengewerkt en lopen ze oeverloze vertraging op of stranden ze zelfs. Veelal zit de te plannen realiteit complexer in elkaar dan initieel gedacht. Wel, die complexiteit wreekt zicht indien ze genegeerd of gesimplificeerd wordt (Salet, Bertolini, & Giezen, 2013, p. 1993).



**Figuur 1. Aandacht besteed aan de complexiteitscomponenten bij het Oosterweelproject, het LIP Onderzoek van Hertogh & Westerveld en het verschil ertussen.**

Van alle componenten van complexiteit krijgen de technische, maar vooral de financiële complexiteit, die zorgt voor een systematische kostenonderschatting bij grote infrastructuurprojecten, het meest aandacht in de wetenschappelijke literatuur (Flyvbjerg, Garbuio, & Lovallo, 2009; Flyvbjerg & Molloy, 2012). De technocratische – ingenieursbenadering heeft nog steeds de bovenhand in veel complexe infrastructuurplanningsprocessen. Nochtans blijken het in de praktijk de sociale en de organisatorische component van de complexiteit te zijn die als prominentst in het proces worden ervaren<sup>1</sup>. Zowel het toenemend aantal actoren en het afstemmen van hun eisen (sociale aspect) als het organiseren van dat afstemmen (organisatorische aspect) vormen twee sterk onderbelichte en bemoeilijkende factoren die zorgen voor vertraging en frustratie bij het plannen en implementeren van infrastructuurprojecten. Bovendien ligt – alle transitie management inspanningen ten spijt – de beslissingsmacht nog steeds bij de gevestigde infrastructuuractoren. Niche-actoren of burgerbewegingen, die bij de transitie naar een duurzame mobiliteit onontbeerlijk zijn, staan van bij het begin aan de zijlijn toe te kijken (Paredis & Block, 2015). Zij zijn zich door de tijd heen steeds

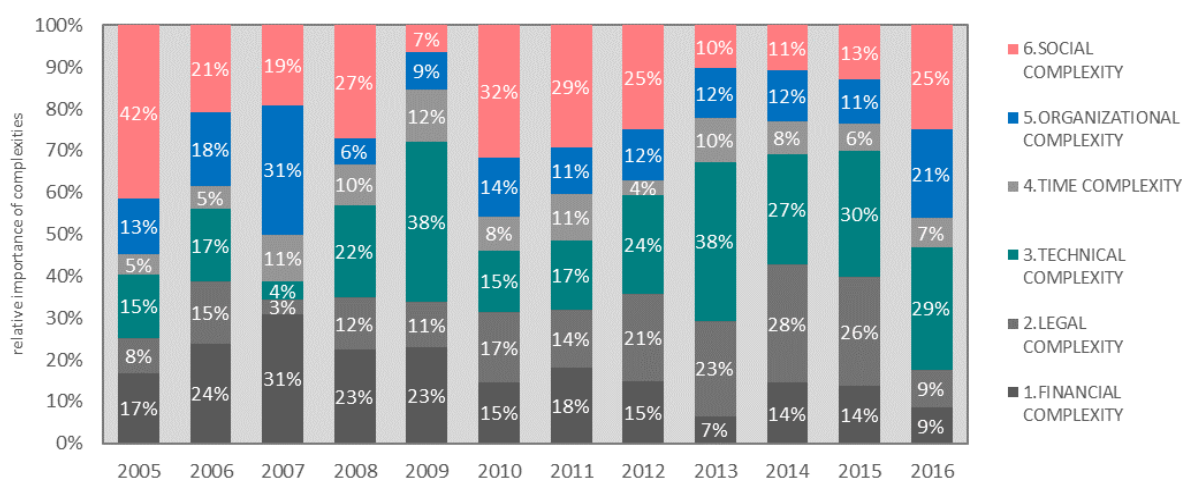
<sup>1</sup> Blijkt uit diepte-interviews uit het onderzoek naar complexiteit bij grote infrastructuurprojecten (Hertogh & Westerveld, 2010)

beter gaan organiseren en proberen steeds dwingender hun inspraak te verzekeren. De organisatorische complexiteit hangt dan weer nauw samen met de sociale component, maar focust op het afstemmen, het interbestuurlijk plannen over de bestuurlijke niveaus en beleidsdomeinen heen, en op de rolverdeling binnen planningsprocessen. Ook slaat het terug op het ontoereikend instrumentarium waarin men vandaag de dag vaak teveel tegelijk wil vastleggen (Claeys & Leinfelder, 2016; persoonlijke communicatie, F. De Rynck, 10 februari 2017). Hieraan gelinkt komt ook vanuit de bestuurswetenschappen de kritiek dat de focus van planning nog steeds ligt bij het input-output verhaal (implementatiegericht), dat teveel uitgaat van een lineaire stapsgewijze evolutie en waarbij het proces of de ‘throughput’ onderbelicht is (Teisman, 2008). Verder gebeurt de afhandeling van die grote infrastructuurprojecten nog te vaak besloten, binnen het domein van de openbare werken alleen, terwijl ze de meeste andere beleidsdomeinen ook zeer sterk beïnvloeden of er invloed van ondervinden (persoonlijke communicatie, F. De Rynck).

Net die twee componenten van complexiteit, de sociale en de organisatorische, kregen in de opvolgingsverslagen en –discussies in het Oosterweelverhaal echter veel minder aandacht<sup>2</sup> (zie Figuur 1); daar kregen de technische component (met de eeuwige tracé-discussies) en de juridische component (o.a. MER-procedures, de klachten bij de Raad Van State, etc.) relatief gezien veel meer aandacht en kreeg de sociale component slechts aandacht op momenten dat actiegroepen ‘de kop op staken’ (2005: stRaten-generaal, 2008: Ademloos, 2010: na het referendum van eind 2009, 2010-2012: de extra studies van Arup/Sum waarin de voorstellen van de actiegroepen worden opgenomen, 2016: het jaar van de bemiddelaar of intendant) (zie Figuur 2).

Dankzij die sociale complexiteit aangevoerd door de actiegroepen veranderde de scope en het basisprogramma van het Oosterweelproject, gezondheid en fijn stof werden meegenomen en er werd gekeken naar mitigerende maatregelen en naar een potentiële overkapping van het traject. Men wilde echter niet sleutelen aan het reeds ‘beslist beleid’ omtrent het gekozen tracé.

Dus hoewel er op influisteren van o.a. de actiegroepen het een en het ander veranderde, bleef de focus nog enigszins op een uitvoeringsgericht beleid. De hooflijnen, waarvan niet meer zou worden afgeweken, werden hier immers a priori genomen en dan pas gedeeld, in plaats van te delen in het beslissingsproces van bij het begin.



**Figuur 2. Het Oosterweelproject uitgesplitst naar de verschillende complexiteiten, o.b.v. coderen van de parlementaire verslagen van de opvolgingscommissies voor het Oosterweelproject (eigen verwerking).**

<sup>2</sup> Parlementaire verslagen (1 per jaar, van 2005 t.e.m. 2016) van relevante commissievergaderingen (m.n. de opvolgingsverslagen van de BAM en het Masterplan) werden thematisch- gescreend en gecodeerd naar de verschillende componenten van complexiteit, en per jaar uitgezet in een blokdiagram, zie Figuur 2.

Een vaak genoemde kritiek op de huidige planningsstrategieën is dat zij de reële complexiteit negeren of proberen deze te vatten in standaardprocedures of formules, terwijl men net nood heeft aan zeer uiteenlopende en specifieke maatwerk oplossingen (Paredis & Block, 2015; Salet *et al.*, 2013; Swyngedouw, Moulaert, & Rodriguez, 2002). Er liggen kansen bij het toelaten van complexiteit, bv. het overbruggen van barrières tussen de verschillende beleidsdomeinen onderling of samenwerkingen met andere (maatschappelijke) stakeholders. Om de complexe werkelijkheid werkbaarder te maken, wordt in de bestuurswetenschappen, maar ook in ruimtelijke planning en mobiliteit meer en meer gezocht en teruggegrepen naar concepten die complexiteit werkbaar of ten minste beter voelbaar proberen maken. Hierbij wordt de samenhang van de onderdelen (of subsystemen) belangrijk en krijgt de actie- en -reactie aandacht. Processen van zelforganisatie en het co-evolueren van de verschillende systemen en actoren bepalen hierbij de voortgang en de complexiteit wordt gedeeld.

### ***Weg met het complexiteits-complex, leren omgaan met complexiteit?!***

Afkicken van dat complexiteits-complex bij grote infrastructuurprojecten kan met de ‘**dynamische management benadering**’ die door Hertogh en Westerveld (2010) naar voor wordt geschoven. Bij de dynamisch management benadering staat het vinden van eenstemmigheid tussen de verschillende stakeholders centraal en ligt de focus eerder op het proces dan op de output. De planningsopgave en het planningsproces moeten zodanig worden gedeeld en gedefinieerd en de scope eventueel aangepast, dat alle actoren zich in het project kunnen vinden (van bij het begin). De benadering gaat uit van meer flexibiliteit en van een co-evolutie van de actoren onderling en van de actoren met het project. Het proces wordt een aaneenschakeling van op elkaar afgestemde en elkaar beïnvloedende ontwikkelingen of klik-momenten (co-evolutie). De balans tussen controle en interactie van het actorensysteem staat centraal (Hertogh & Westerveld, 2010).

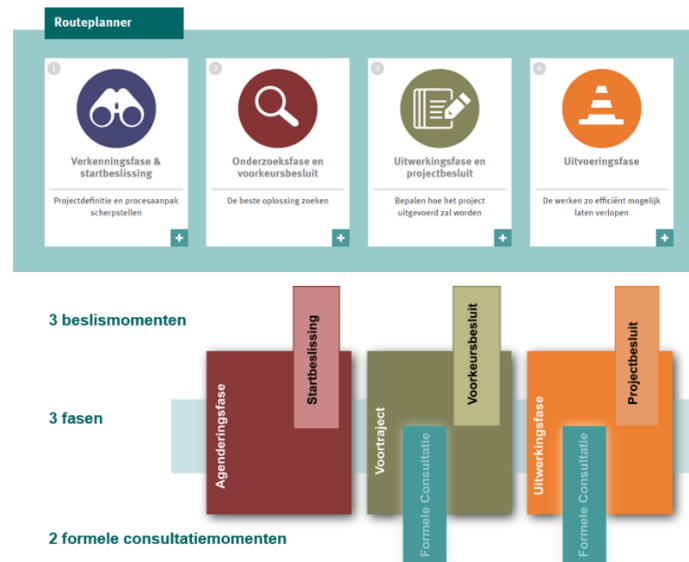
Als die balans maar moeilijk gevonden wordt, is een belangrijke rol weggelegd voor het waken over die balans en over de autonomie van het proces. Bij Hertogh en Westerveld (2010) worden een aantal noodzakelijke x-factoren geformuleerd die eigen zouden moeten zijn aan het proces. Maar de link kan ook worden gelegd naar een soort mediator (Latour, 1996) of intendant die deze bewaking op zich neemt, die alle actoren rond zich verzamelt, deze op een lijn probeert te krijgen en die door eigen toedoen het proces een toegevoegde waarde geeft en terug op co-evolutiekoers brengt. Deze actieve rol van ‘navigator doorheen complexiteit’ kan opgenomen worden door ruimtelijk planners (Boonstra, 2015; Boonstra & Boelens, 2011). Deze mediators moeten het proces een autonomie meegeven, die niet altijd door de betrokken overheden alleen kan worden gegarandeerd (persoonlijke communicatie, F. De Rynck). Maar wat vergt de rol van de overheid in zo’n complexe projecten en wat doet ze vandaag al?

### ***Moelijke omslag voor het beleid...***

Met het Decreet complexe projecten dat sinds 1 maart 2015 in werking trad, wilde de overheid een belangrijke slag maken richting een meer dynamisch planningsproces, zoals hierboven voorgesteld, waarbij complexiteit meer wordt aanvaard en misschien zelfs omarmd. De balans tussen controle en interactie zou meer doorwegen naar de interactie-kant. Maar om de noodzakelijke rechtszekerheid en de voortgang te garanderen zullen op bepaalde momenten ook beslissingen moeten worden genomen. Met dit decreet wilde men voornamelijk ook de planningstrajecten stroomlijnen. De noodzakelijke bestemmingswijzigingen en de bijhorende vergunningen kunnen dan binnen één samenhangend traject



worden verwezenlijkt en afgeleverd, wat in de ‘oude procedure’ niet het geval is. Daarnaast voorziet men zowel formele als informele participatie en wordt er op vaste momenten beslist: startbeslissing, voorkeursbesluit, projectbesluit. Tot voor het projectbesluit kan men in principe het project nog aanpassen, hoewel men eerder wel al een voorkeur aangeeft bij het voorkeursbesluit (Figuur 3).



**Figuur 3. Routeplanner complexe projecten (bovenaan) en formele procedure (onderaan)**

Maar, omdat dit nieuwe traject optioneel is en men soms de rechtszekerheid ervan betwist of de meerkosten te hoog vindt, kiest men bij de meeste strategische of complexe projecten nog steeds voor de oude (reguliere) procedure. Het voortraject, voor men de knoop doorhakt welke procedure men voor het strategische project zal kiezen, duurt vaak al 9 maanden, waarna in bijna de helft van de gevallen toch nog voor de reguliere procedure gekozen wordt. Sinds de inwerkingtreding van het decreet zijn slechts recent 7 projecten gestart, waaronder niet alleen infrastructuur-, maar ook stadsontwikkelingsprojecten (D. Stevens<sup>3</sup>, persoonlijke communicatie, 16/02/2017).

Hoewel de interactieve en de informele zijde van het nieuwe traject worden benadrukt, wachten veel experts enigszins sceptisch af, zeker wat betreft de grote complexe projecten op regionaal niveau. De nieuwe procedure geeft blijk van goede intenties en is zeker een verbetering t.o.v. het vroegere instrumentarium, maar maakt vooralsnog geen groot verschil en lijkt eerder een nieuw sjabloon, waarin de complexiteit gereduceerd wordt tot een mooi afgelijnd proces met een duidelijke fasering vanuit een nog steeds tamelijk rationeel-technisch perspectief. De ambtelijke intenties zitten wel goed, maar men begeeft zich bij de grote complexe projecten op regionaal niveau veelal in politiek vaarwater, waarbij de versnippering van op Vlaams niveau pijnlijk duidelijk wordt, partijpolitiek gaat spelen en druk wordt uitgeoefend. Als zodanig is de situatie er niet, noch de ruimte om het proces autonoom te laten verlopen, en moet de situatie eerst ontmijsd worden (F. De Rynck<sup>4</sup>, persoonlijke communicatie, 10/02/2017; T. Wassenberg<sup>5</sup>, 24/03/2017).

<sup>3</sup> D. Stevens, Adviseur complexe projecten, Departement voor Leefmilieu, Natuur en Energie. Ook nauw betrokken bij de opmaak van de planMER-Oosterweel in 2012.

<sup>4</sup> F. De Rynck, professor Publieke governance, management en financiën, Universiteit Gent

<sup>5</sup> T. Wassenberg, adviseur en adjunct-kabinetschef van Minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, Kathleen Van Brempt (Vlaamse regering 2004-2009) en op die manier nauw betrokken bij het Oosterweeldossier.

Het feit dat ondertussen slechts zeven projecten volgens de nieuwe ‘complexe projecten’-basis gestart zijn, spreekt misschien toch voor zich: zijn deze procedures niet nog steeds te bureaucratisch ingericht en te bevoogdend? (De Rynck). Om de evaluatie te kunnen maken van deze nieuwe strategie, zal men moeten wachten tot de eerste strategische projecten (gestart in dit traject) een projectbesluit bereiken.

Wat de kleinere, meer lokale complexe projecten (bv. stadsvernieuwingsprojecten) betreft is men er weldegelijk op vooruitgegaan wat betreft het delen van de processen, de creativiteit en de communicatie. Het grote aantal studiebureaus die zich specifiek richten op dat participatieproces en de projectbegeleiding en -communicatie voor het vergaren van een breed draagvlak zijn er het levend bewijs van. De grotere projecten op Vlaams niveau hebben die slag (nog) niet gemaakt (persoonlijke communicatie, F. De Rynck).

### ***Intendant van Oosterweeldossier als voorbeeld?***

Als we het Oosterweeldossier als voorbeeld nemen van een complex en moeizaam infrastructuurproject waar knelt dan het schoentje precies? We vroegen het aan enkele sleutelactoren in het Oosterweelverhaal. We polsten naar hun ervaringen met de ondervonden complexiteit en naar de sympathie voor andermans beslissingen in zo’n situaties. Een meer co-evolutionaire of dynamische management benadering werd bediscussieerd, die enerzijds genoeg flexibiliteit garandeert om tot een gedeelde visie en project te kunnen komen, en waarbij anderzijds ook tot actie kan worden overgegaan. De deelnemers werden gevraagd enkele belangrijke van deze kantelpunten in het reeds langlopende Oosterweelverhaal te identificeren en aan te geven welke factoren zij succesvol achten of niet bij het ontwikkelen van strategische projecten of grote infrastructuurprojecten.

Cocreatie, collectieve kennis, transparantie, en durven loskoppelen, vier thema’s waarbij het proces centraal staat en de output veeleer terzijde, werden door hen aangewezen als de noodzakelijk ingrediënten voor succes en zijn ook de kernwoorden waar Alexander D’Hooghe voor zijn opdracht als intendant om gekozen werd. Hij moest het oververhitte Oosterweeldossier uit de impasse halen waarin de verschillende sleutelactoren zichzelf gegijzeld zagen de afgelopen 20 jaar. Met het inrichten van superworkshops, die zoveel mogelijk verschillende actoren rond bepaalde thema’s verzamelden, slaagde hij er al snel in om een vertrouwelijke sfeer te scheppen waarin hij de actoren met in plaats van tegen elkaar kon laten werken. Hij bracht als het ware het co-evolutionaire proces weer op gang en won het vertrouwen van overheden en burgerbewegingen om zijn mandaat dat oorspronkelijk enkel de leefbaarheid van de stad en het project bevatte, te verruimen naar mobiliteit, waarmee hij initiële critici voor zijn mandaat ongelijk gaf.

Na een eerste succes in juni 2016, waarbij hij erin slaagde de actoren te laten samenwerken voor de overkapping van het zuidelijke deel van de ring, kon hij een breed gedragen overkappings-ambitienota voorleggen. Nog menig workshop later, toen hij tenslotte ook de lang uitgestelde tracédiscussie aanvatte, schopte hij het tot een toekomstverbond, waarin de verschillende partijen zich ook voor het noordelijk en meest betwiste deel van het project samen engageerden met een mix van beide zijden: de Noorderweel: een noordelijker haventracé en een *gedownscaled* versie van de Oosterweelverbinding. De burgerbewegingen zouden daarbij afzien van een lopende klacht bij de Raad Van State en zouden de verzamelde noodzakelijke handtekeningen voor een tweede volksraadpleging ook terzijde laten. Met een symbolische ring werd hun eerste verstandshuwelijk bezegeld (zie Figuur 4). Toch er moet nog veel onderhandeld worden, en wordt het engagement hier en daar met de nodige scepsis onthaalt.

Het prijskaartje blijft immers nog een sterke uitdaging, die echte garanties op de realisatie van de volledige deal ondermijnt.



**Figuur 4. Krantenkoppen en –foto’s van het ‘historisch akkoord’ in het Oosterweeldossier. Bronnen: GVA, 16 maart 2017 (links); HLN, 16 maart 2017 (rechts).**

### *Gedeelde arrangementen, intendant als laatste strohalm*

Of een dergelijke procesbegeleider altijd de oplossing moet bieden is de vraag. Het oosterweelakkoord is met recht en rede ‘historisch’ te noemen, ook al omdat het dossier *an sich* historisch is. Het is een dossier dat door zijn omvang, gewicht, politiek belang alle andere dossiers overstijgt in Vlaanderen. Maar de omvang van de betrokken burgerorganisaties kent proportioneel dan ook geen vergelijk in Vlaanderen of zelfs daarbuiten. Het heeft weinig zin om te zeggen ‘het had allemaal veel vroeger kunnen gebeuren’, want de discussie is gerijpt ondertussen en naar een hoger niveau getild, voornamelijk door de burgerbewegingen (De Rynck).

Het proces zat muurvast en het is de intendant die toen het speelveld terug heeft opengegooid, die de discussie in eerste instantie heeft afgeleid van de zuiver technische tracé-kant van het verhaal. Maar het momentum was ook daar, het verzadigingspunt was bereikt, waardoor alle actoren initieel tamelijk terughoudend, maar zich langzaam dankbaar in het overlegproces hebben gesmeten. De komst van de intendant is evenwel te danken aan Ringland, die deze nieuwe rol zelf voorstelde om de verschillende denkpijlers te verenigen en de overkapping op de agenda te krijgen.

Met het voorstel voor het aanstellen van een intendant heeft Ringland voor de burgerbewegingen eind 2015 de beleidsdeur op een kier gezet. Het momentum was daar en met Ringland en de intendant is dat momentum nu ook aangegrepen.

Maar de meeste complexe projecten hebben zich nog niet zodanig vastgereden dat het succes misschien wel gewoon kan liggen bij het delen van het proces van bij het begin. Als een aantal sterke trekkers van de betrokken administraties en de besturen ondersteund worden door externen (experten of bureaus op vlak van participatie) zowel voor het projectonderzoek als voor de participatieve aspecten in een gedeeld arrangement van internen en externen zouden de succeschansen moeten stijgen. Want het is door krachten, maar ook tegenkrachten dat het project vooruitgang boekt, en die tegenkrachten kom je (voorlopig) veel eerder tegen op het lokale niveau dan op het regionale niveau, wat die meer lokale projecten een voorsprong geeft. De balans moet dus nog meer overslaan naar interactie en het proces moet nog meer autonomie gegund worden om de slaagkansen te verhogen (De Rynck; Wassenberg).

## **Bronnen**

- Boonstra, B. (2015). *Planning Strategies in an Age of Active Citizenship. A Post-structuralist Agenda for Self-organization in Spatial Planning*. (Doctoral dissertation), Utrecht University, Groningen.
- Boonstra, B., & Boelens, L. (2011). Self-organization in urban development: towards a new perspective on spatial planning. *Urban Research & Practice*, 4(2), 99-122.
- Claeys, M., & Leinfelder, H. (2016, May 19, 2016). *Bestemmingsplannen op dieet*. Paper presented at the Plandag, Tilburg.
- Flyvbjerg, B., Garbuio, M., & Lovallo, D. (2009). Delusion and deception in large infrastructure projects: two models for explaining and preventing executive disaster. *California management review*, 51(2), 170-193.
- Flyvbjerg, B., & Molloy, E. (2012). Delusion, Deception and Corruption in Major Infrastructure Projects: Causes, Consequences, Cure s. *International Handbook on the Economics of Corruption*, 2, 81-107. doi:10.4337/9780857936523.00010
- Hertogh, M., & Westerveld, E. (2010). *Playing with Complexity. Management and organisation of large infrastructure projects*. (Doctoral Dissertation), Erasmus University Rotterdam. Retrieved from <http://hdl.handle.net/1765/18456>
- Latour, B. (1996). On actor-network theory: a few clarifications. *Soziale welt*, 369-381.
- Paredis, E., & Block, T. (2015). Transitiepraktijk van de Vlaamse overheid: meer dan een schijnbeweging? *VLAAMS TIJDSCHRIFT VOOR OVERHEIDSMANAGEMENT*(1), 11-19.
- Salet, W., Bertolini, L., & Giezen, M. (2013). Complexity and uncertainty: problem or asset in decision making of mega infrastructure projects? *International Journal of Urban and Regional Research*, 37(6), 1984-2000.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F., & Rodriguez, A. (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode*, 34(3), 542-577. doi:10.1111/1467-8330.00254
- Teisman, G. R. (2008). Complexity and management of improvement programmes: An evolutionary approach. *Public Management Review*, 10(3), 341-359.

# THEMA: GEDEELD INSTRUMENTARIUM

## *Inspirator*

Hans Leinfelder, KU Leuven

## *Schets thema*

Deel met ons uw kennis en/of praktijkervaringen over de relatie van de trends rond delen naar het (wettelijk) instrumentarium. U kunt bijvoorbeeld ingaan op één van onderstaande vragen:

- Biedt het (wettelijk) instrumentarium voldoende mogelijkheden om met de nieuwe vormen van collectiviteit ruimtelijk te faciliteren?
- Moet het klassiek ruimtelijk ordeningsinstrumentarium (bestemming en vergunning) opnieuw uitgevonden worden om beter gemeenschappelijke belangen te borgen in plaats van individuele belangen en eigendomsrechten? Hoe ga je om in bestemmingsplannen met nieuwe vormen van (gemeenschappelijk) gebruik?
- Biedt het ruimtelijk instrumentarium voldoende mogelijkheden om bestuurders, burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties te stimuleren tot gemeenschappelijke actie?
- In hoeverre resulteert het delen van ruimte ook tot een gedeelde verantwoordelijkheid en een afstemming en gemeenschappelijke (programmatorische) inzet van instrumenten en middelen?

U vindt de papers in dit thema hierna in alfabetische volgorde gerangschikt.

Papers: *Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners / Opinie* – Johan De Mol en Dirk Lauwers

*City Deals: een innovatief instrument om innovatie te stimuleren / Voorlopige resultaten van een kwalitatieve evaluatie* – David Evers en Roy Speek

*Toekomstwaarde als basis voor meervoudige investeringen / Kosten delen en extra inkomsten genereren* – Hanneke Puts en Jurgen van der Heijden



## Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners

*Opinie*

*Johan De Mol en Dirk Lauwers*

In Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) moet de mobiliteitsfunctie van het openbaar domein via stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen.  
Enkel wanneer de mobiliteit op het openbaar domein wordt verankerd, kan de leefbaarheid en levenskwaliteit van het ruimtelijk gebied worden verzekerd.

Universiteit Gent

TELIN - i-KNOW-UGent  
Sint-Pietersnieuwstraat 41 9000 Gent  
Instituut voor Duurzame Mobiliteit

[Johan.DeMol@UGent.be](mailto:Johan.DeMol@UGent.be)

[Dirk.Lauwers@UGent.be](mailto:Dirk.Lauwers@UGent.be)

<http://www.planning.ugent.be>

TELEFOON: + 32 (0) 9 264 34 10

GSM (DeMol) + 32 (0) 486 38 42 44

GSM (Lauwers) + 32 (0) 475 65 65 20

## Mobiliteitsvrees bij ruimtelijke planners

We zijn het met zijn allen eens dat ruimtelijke ordening een grote invloed heeft op mobiliteit. Buiten deze vaststelling slagen we er niet in om mobiliteit te integreren in ruimtelijke plannen. In het beste geval wordt een ruimtelijk plan verbonden met een MER of Mober waarin het gevolg van de ruimtelijke functie op mobiliteit wordt beschreven of als niet noemenswaardig effect *-geen significant negatieve effecten* -wordt beschouwd. In de stad Gent heeft men wel regels voor het openbaar domein (bv. Integraal Plan Openbaar Domein) maar mobiliteitsvoorschriften in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan zijn totaal uit den boze.

De ruimtelijke chaos in Vlaanderen heeft een grote impact op de mobiliteit. Het zou daarom van goed bestuur getuigen om functies als wonen, werken en ontspannen, ten minste te laten stromen met mobiliteit. Dergelijke afstemming is niet alleen nodig bij het plannen van nieuwe projecten maar ook binnen bestaande stedelijke weefsel moeten mobiliteit en ruimtelijke plannen op elkaar worden afgestemd.

Uiterst zelden worden in Ruimtelijke UitvoeringsPlannen (RUP) stedenbouwkundige voorschriften voorzien die een sturend effect hebben op mobiliteit. Er worden gedetailleerde stedenbouwkundige voorschriften gemaakt voor gebouwen, groene ruimtes, waterdoorlaatbaarheid van materialen, groennormen, ..., maar voor mobiliteit die zich op het publieke domein afspeelt, hoedt men zich om afdwingbare maatregelen te voorzien.

Nochtans heeft het soort mobiliteit een erg bepalende rol op de leefbaarheid van een gebied. Meestal wordt als argumentatie gegeven dat dit wel in één of ander mobiliteitsplan of circulatieplan zal worden aangeduid. Stedenbouwkundige voorschriften die mobiliteit reguleren op het openbaar domein worden telkens als niet horende bij ruimtelijke plannen, aangeduid. Alsof mogelijk aparte beslissingen via mobiliteitsplannen en ruimtelijke plannen, de leefbaarheid en verkeersveiligheid enig soelaas bieden. Stedenbouwkundige voorschriften die mobiliteitsvoorschriften voor het openbaar domein, “verankeren” worden als “not done” beschouwd.

Indien men dan een aanzet geeft – op het privédomein – werkt het in omgekeerde richting. Voor het privédomein beperken de mobiliteitsvoorschriften zich vaak tot minimale stallingnormen, dit tegen de internationale trend in om over te schakelen naar parkeermaxima. Stedenbouwkundige voorschriften waar de druk van bepaalde voertuigen wordt teruggeschroefd, zijn nauwelijks in RUP's te vinden. Dit beperkt zich tot het aantal voertuigen per wooneenheid dat verplicht moet worden voorzien. Deze vertaling van automobilititeit in RUP's maar ook in vergunningen, vertrekt van een vaststelling dat stalling per wooneenheid moet worden voorzien, zodat op deze wijze het openbaar domein niet vol staat met auto's. Deze laatste vaststelling zou stedenbouwkundige planners moeten aanzetten om in RUP's, voorschriften in te bouwen die betrekking op mobiliteit op het openbaar domein.

Het aanduiden van een voetgangersgebied wordt niet evenmin in een RUP aangeduid. Ook bij herziening van RUP's in een dergelijk gebied, worden deze leefbaarheidsverhogende aspecten niet opgenomen in een RUP. Mobiliteit en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen zijn werkelijk afgescheiden domeinen terwijl het wederzijds beïnvloeden wel bepalend is voor de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.

Zoals bij het lokalisatiebeleid – nieuwe verkavelingen, bedrijventerreinen, winkelcentra, ...- mobiliteit zou moeten meegenomen worden, zo moet dit ook bij opstellen/herwerken van RUP's van bestaande ruimtebezetting gebeuren. Zoals men in Nederland ABC-locaties als richtsnoer gebruikt om ruimte aan mobiliteit te koppelen, is dit in Vlaanderen voor nieuwe ruimteinname nog steeds niet het geval. Of het gaat om bedrijven/kantoren bij openbaar vervoerknooppunten ontwikkelen of watergebonden



bedrijven aan rivieren/kanalen, binnen stedelijke weefsels, zal men zich via RUP's moeten uitspreken over de gewenste mobiliteit voor dit gebied.

Immers, klassiek wordt een RUP aangeduid als een toekomstig gericht ruimtelijk bestemmingsplan: *De plannen in hun geheel hebben als doel ervoor te zorgen dat er een ruimtelijke harmonie is tussen wonen, recreatie, natuur, mobiliteitsinfrastructuur, economie, landbouw en andere bestemmingen en stedelijke functies.*<sup>1</sup>

Het realiseren van een ruimtelijke harmonie tussen functies, bestemmingen en infrastructuur zou logischer wijze een vertaling moeten vinden in deze RUP's. Niets is minder waar.

In feite zou het RUP ondermeer het "Omgekeerd ontwerpen" van Boudewijn Bach waarbij terug naar levens- en leefbaarheidskwaliteitseisen wordt ontworpen, moeten faciliteren. Vele van onze stedelijke patronen zijn ontwikkeld voor automobilititeit en hebben onvoldoende aandacht voor andere vervoersvormen. Bij het opmaken van RUP's voor bestaande stedelijke of dorpsgebieden zou deze levenskwaliteit moeten ingebed zitten in de stedenbouwkundige voorwaarden.

Dit betekent ondermeer dat de doorwaadbaarheid voor de auto van een gebied, autoparkeerplaatsen, kwalitatieve voet- en fietsruimte, tenminste in een ruimtelijke visie/plan moeten vertaald worden.

Deze kwaliteit kan enkel verzekerd worden indien het openbaar domein en het mobiliteitsgebruik, in stedenbouwkundige voorschriften worden opgenomen. Zoniet blijft men niet alleen veel ruimte onoordeelkundig gebruiken maar wordt de leefbaarheid daarmee niet gediend.

Het hoeft nauwelijks aangeduid te worden dat deze tweedeling in ruimtelijke en mobiliteitsplannen, een belangrijk impact heeft op de inspraak van de burger. Inspraakprocedures voor bv. Gemeentelijke mobiliteitsplannen – normaal moet er een openbaar onderzoek zijn indien er geen participatietraject<sup>2</sup> is voorzien – worden in de meeste gemeenten erg minimaal ingevuld en meestal beperkt tot wat men ambtelijke overleg<sup>3</sup> (Gemeentelijke BegeleidingsCommissie en de Regionale MobiliteitsCommissie) kan noemen. Het enorme verschil in de voorziene procedures bij het openbaar onderzoek voor RUP's staat in schril contrast met de wijze waarop de burger meestal niet terdege wordt geconsulteerd bij mobiliteitsplannen. Alles hangt af van wat het schepencollege als procedure wenst.

#### Conclusie:

Volgens ons moet in Ruimtelijke Uitvoeringsplannen de levens- en leefbaarheidskwaliteitseisen naar mobiliteit, verankerd worden.

Planning die vertrekt van een feitelijke scheiding van mobiliteit en ruimtelijke plannen, mist elke kwaliteit die in steden en dorpen zo noodzakelijk is.

---

<sup>1</sup> <https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/ruimtelijke-ordening/gemeentelijke-rups-en-bpas/wat-zijn-rups-en-bpas>

<sup>2</sup> Voor het participatietraject zijn er geen vastgestelde regels en dit kan naar het goeddunken van elk schepencollege, vrij worden ingevuld.

<sup>3</sup>

- Vaste leden zijn: de gemeente, het departement MOW (BMV), de Lijn, de initiatiefnemer en de betrokken wegbeheerder(s).
- Variabele leden die verplicht kunnen worden uitgenodigd zijn: de provincie, het departement RWO, het departement LNE, NMBS, adviesverlenende overheden in het kader van evt. verdere vergunningsprocedures
- Lokale vertegenwoordigers die een belangrijke rol kunnen hebben in de draagvlakverwerving tijdens de besprekingen in de GBC worden door de gemeente als adviserende leden benoemd. Met betrekking tot een bepaald dossier kunnen nog bijkomende adviserende leden, die evt. ook niet- lokale actoren vertegenwoordigen of vanwege hun expertise, worden uitgenodigd.

De gemeente kan in het kader van de participatie ook beslissen (de) GBC-vergaderingen open te stellen voor de bevolking of voor bepaalde focusgroepen.



## **City Deals: een innovatief instrument om innovatie te stimuleren**

*Voorlopige resultaten van een kwalitatieve evaluatie*

*David Evers en Roy Speek*

### Stellingen

City Deals zijn geen panacee voor implementatieproblemen, falende leerprocessen en het legitimatietekort in het openbaar bestuur.

De meest innovatieve City Deals stuiten op weerstand in de praktijk.

Vele City Deals worstelen met focus, ook na het tekenmoment.

Planbureau voor de Leefomgeving  
Postbus 30314 | 2500 GH Den Haag  
Email: David.Evers@PBL.NL

## **City Deals: een innovatief instrument om innovatie te stimuleren**

### *Voorlopige resultaten van een kwalitatieve evaluatie*

#### ***City deals: netwerkgovernance pur sang***

Met de opkomst van de zogenaamde netwerksamenleving (Castells, 1996) kunnen de vaste structuren van het openbaar bestuur vaak onvoldoende antwoord geven op de snel opeenvolgende technologische en maatschappelijke veranderingen. Volgens Hajer (2011: 29-30) hebben modernistische politieke instituties een driedelig probleem: er is sprake van een implementatietekort (beleid lost probleem niet op), een tekort aan het lerend vermogen (opgedane kennis en ervaringen worden niet in bestaande processen geïntegreerd) en, mede hierdoor, een tekort aan legitimiteit (burgers en organisaties vertrouwen de overheid niet meer). Netwerkgovernance is een antwoord hierop: een alternatief beleidsproces waar overheden met maatschappelijke partners samenwerken (*ibid.*).

Ook in de Nederlandse ruimtelijke ordening raakt netwerkgovernance in zwang. Het ideaal van maakbaarheid is losgelaten, de hiërarchie van plannen heeft aan betekenis ingeboet, de Rijksoverheid heeft de meeste taken gedecentraliseerd en allerlei subsidiebronnen zijn opgedroogd. Er wordt gewerkt aan een Omgevingswet die het systeem nog flexibeler moet maken. Er zijn diverse instrumenten in het leven geroepen die gelieerd zijn aan netwerkgovernance: living labs, pilotprojecten, taskforces, gebiedsateliers, en de deal: een bindende overeenkomst tussen verschillende overheidsorganen, steden en andere partners om een concreet probleem aan te pakken.

In de afgelopen jaren zijn er allerlei beleidsinitiatieven gelanceerd als deals in Nederland (onder andere Green Deals, Retail Deals en City Deals). De laatste is interessant vanwege het open karakter en link met de ruimtelijke ordening. Als onderdeel van zijn ‘Agenda Stad’ (met het bevorderen van het versterken van groei, innovatie en leefbaarheid van Nederlandse steden als doel) heeft het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) steden in 2015 opgeroepen om met ideeën te komen voor een City Deal zonder het instrument uitgebreid toe te lichten. Met resultaat: er zijn bijna honderd voorstellen ingediend over uiteenlopende onderwerpen. Op dit moment zijn er ongeveer 20 deals in uitvoering of in ontwikkeling en enkele deals zijn al afgerond. De verwachtingen zijn hooggespannen. In lijn met de innovatieliteratuur kunnen City Deals een ‘beschermde ruimte’ bieden buiten reguliere beleidsprocessen (Smith & Raven, 2012) die experimenteren, *out-of-the-box* denken en innovaties mogelijk maken. De partners in de deal vormen een netwerk dat benut kan worden om kennis uit te wisselen en innovaties op te schalen.

Zo past de City Deal binnen de gedachtengoed van netwerkgovernance. Maar is dit instrument werkelijk effectiever dan bestaande beleidsprocessen om concrete problemen op te lossen en zo het door Hajer (2011) gesignaleerde implementatietekort te overwinnen? Draagt een City Deal bij aan het beter creëren en benutten van kennis om het lerend tekort te overwinnen? Presteert dit instrument beter om de versplintering binnen het openbaar bestuur tegen te gaan en zo de kloof tussen overheid en maatschappij (het legitimiteitstekort), te overbruggen?

#### ***Een evaluatie tijdens de rit***

Omdat de uitvoering van City Deals nog in volle gang is, heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) begin dit jaar op verzoek van het Ministerie van BZK een zogenaamde *ex-durante* evaluatie uitgevoerd naar het instrument City Deal. De evaluatie is nadrukkelijk niet bedoeld om af te rekenen,

zeker omdat de inhoudelijke doelen vaak moeilijk meetbaar zijn, maar om de werking van het instrument beter te begrijpen. De evaluatie tracht de ervaringen van de betrokkenen tot nu toe te verzamelen en ordenen om de voor- en nadelen van City Deals ten opzichte van bestaande processen te meten.

Aangezien er weinig geschreven documentatie over de City Deals voorhanden is (vaak betreft dit slechts de publicatie van de Deal in de Staatscourant en enkele korte krantartikelen), leunt het onderzoek sterk op interviews met betrokken partijen. Voor de analyse is een brede selectie van 11 City Deals gemaakt op basis van fase, thema, ligging en partners. Per deal zijn semigestructureerd interviews afgenomen van ongeveer 60-90 minuten vanuit verschillende perspectieven (Rijk, steden, marktpartijen). Het hoofddoel was om een landelijk beeld te krijgen van de mate waarin het instrument experiment en innovatie bevordert. Aangezien de evaluatie ten tijde van het schrijven nog in uitvoering is worden slechts de voorlopige resultaten van de eerste 30 van de 45 interviews besproken. De analyse van de 30 interviews is gemaakt met behulp van de softwarepakket Atlas.ti. Om op een deductieve wijze antwoord te geven op de onderzoeksvraag zijn er in het programma codes aangebracht op relevante passages met betrekking tot de onderzoeksvragen zoals 'experimenteerruimte', 'innovatie' en 'open houding'. Deze onderwerpen vormden echter slechts een bescheiden onderdeel van het gesprek; veel meer zaken zijn aan de orde gekomen waar respondenten een mening over hadden. Daarom is er ook op inductieve wijze codes aangebracht op allerlei onderwerpen die op tafel zijn gekomen, zowel inhoudelijk (bijv. omgaan met marktpartijen, bijeenkomsten, middelen) als kwalificerend (bijv. makkelijk, lastig, prettig, langzaam). In totaal zijn ruim 5.000 quotes gecodeerd, meestal met meerdere codes per tekstpassage.

### ***Voorlopige resultaten***

De resultaten van de analyse worden in drie delen gepresenteerd. Ten eerste wordt de analyse van de tevredenheid met het instrument besproken. Ten tweede wordt de vraag behandeld in hoeverre de City Deal bijdraagt aan voordelen van netwerk-governance gebruikmakend van concepten uit de innovatietheorie. Ten slotte wordt gekeken naar de meerwaarde van het instrument in de ogen van respondenten evenals de struikelblokken en eventuele lessen die tijdens het proces (ex-durante) getrokken kunnen worden.

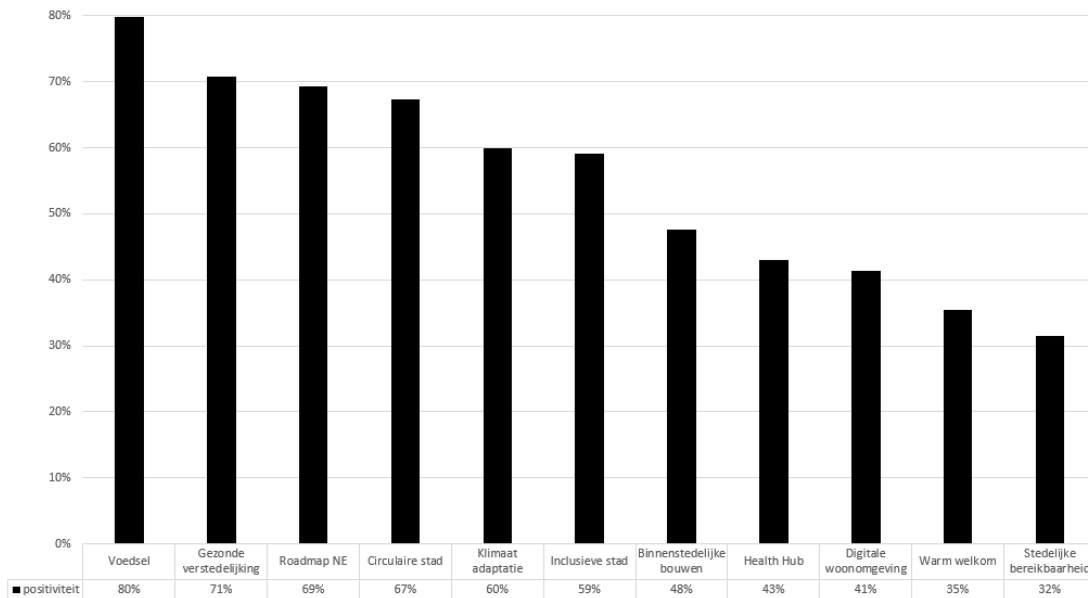
### **Tevredenheid**

De meningen over de City Deals lopen sterk uiteen. Tijdens de interviews bleek dat de meeste respondenten de algemene insteek steunen, maar dat er ook haken en ogen kleven aan het instrument. Om de tevredenheid op een systematische wijze aan te duiden is er tijdens het lezen van de interviewtranscripties veel gebruik gemaakt van de algemene codes 'positief' en 'negatief' (n=469).<sup>1</sup> Daarnaast zijn er twee verzamelcodes gemaakt die meerdere negatieve of positieve codes bevatten (bijvoorbeeld 'houding – enthousiast' als positief of 'sfeer – spanning' als negatief) om de omvang van de data te vergroten. Dit levert een verzameling van 1.073 normatieve uitspraken op over de (werking van de) City Deal die vervolgens geanalyseerd kunnen worden.

Figuur 1 laat de verhouding van positieve versus negatieve uitspraken per City Deal zien. Dit moet niet zomaar geïnterpreteerd worden als een meting van succes of nut: het geeft slechts de lading van de opinies van de respondenten weer. Het kan zijn dat respondenten de deal zelf heel erg waarderen, maar dat er allerlei praktische problemen zich voordoen die de deal bemoeilijken. Of dat er een onduidelijke periode is geweest die achteraf nuttig bleek te zijn: *"je hebt die hiccups nodig om te kunnen leren, deze zijn waardevol geweest"*. Een tweede belangrijke kanttekening is dat dit slechts een

tussenstand van twee-derde van de interviews is, met een oververtegenwoordiging van Rijksambtenaren. Als laatste moet vermeld worden dat de uitspraken niet gewogen zijn. Als iemand drie keer laat vallen dat iets ‘best lastig’ was telt dat zwaarder dan één keer ‘verschrikkelijk moeilijk’ roepen. Kortom: de resultaten in het onderstaand figuur zijn veel te grof om conclusies te trekken en vergen een nadere analyse.

**Figuur 1: percentage positieve uitspraken per City Deal**



Figuur laat wel zien dat er een grote variatie bestaat tussen de City Deals. Liefst 80% van de normatieve uitspraken in de interviews over Voedsel is positief, terwijl dit bij Stedelijke Bereikbaarheid slechts 30% is. Deze variatie is deels te verklaren door de keuze van de respondenten: beide respondenten van Voedsel waren bijvoorbeeld erg enthousiast. Om meer inzicht te krijgen in de verschillen worden drie City Deals nader bekeken: Voedsel (positief), Inclusieve stad (neutraal) en Bereikbaarheid (negatief). Om erachter te komen welke variabelen het belangrijkste struikelblokken zijn wordt per deal het aantal negatieve uitspraken die samenvallen met andere onderwerpen (co-occurrence analyse) geanalyseerd.

De grootste negatieve factor (n=30) bij Stedelijke Bereikbaarheid betreft de meerwaarde van de deal. De respondent van de Rijksoverheid vond dat steden de deal misbruikten om de reguliere beleidsprocessen te omzeilen. Andersom benoemde een respondent vanuit een van de steden de Rijksoverheid als een van de meest negatieve factoren bij deze deal door zijn fixatie op regels. Negatieve uitspraken bij deze City Deal vallen vooral samen met de codes ‘belangen van partijen’ (n=18), ‘rol Rijk’ (n=13) en ‘tegenwerking/weerstand’ (n=10), maar ook ‘onduidelijkheid’ (n=16) en ‘geld/capaciteit’ (n=12). Daarnaast is het ook vermeldingswaardig dat deze City Deal al sinds de start van de introductie van Agenda Stad op tafel ligt. Het trage proces heeft waarschijnlijk invloed gehad op de ervaringen van de respondenten binnen de deal, en deels heeft het ook de uitkomst bepaald: uiteindelijk is besloten om de City Deal te vervangen door een minder bindend samenwerkingsovereenkomst.

Bij Inclusieve Stad waren de respondenten over het algemeen zeer tevreden met het instrument en de deal zelf, maar hebben praktische problemen meegemaakt. Veruit het belangrijkste is het gebrek aan geld en capaciteit (n=13), maar ook het tekortschietend commitment van anderen (n=9) wordt

herhaaldelijk genoemd en, daaruit vloeiend, ‘tegenwerking / weerstand’ (n=9). Daarnaast zien de respondenten bureaucratie en verkokering als een barrière. De relatie met het Rijk geeft een gemengd beeld: in het begin is er ‘spanning’ tussen steden en Rijk ervaren, maar na een goed overleg zijn beide partners geworden: “[w]ij kregen echt de wind van voren dat we niet luisterden als departement en we hebben de eerste bijeenkomst als een hele nare aanval ervaren. Waar we echt in een arena van gemeentelijke mensen met z’n tweeën zaten.” Aan het belang van de doelstelling is er nooit aan getwijfeld. Anders dan bij Stedelijke Bereikbaarheid waren de respondenten overtuigd van de dringende noodzaak van een systeemverandering in de sociale sector.

Tot slot, de City Deal Voedsel is zo positief beschreven door de respondenten dat er maar weinig negatieve punten te coderen vielen. Geld werd weliswaar soms genoemd als een probleem (n=5), maar vaker niet (n=9). Negatieve uitspraken waren wel te vinden over andere City Deals die als te vaag werden gezien. Dit wordt ook beschouwd als een mogelijke risico en negatief voorbeeld. Voedsel moest niet dezelfde ‘fouten’ maken volgens de respondenten: “oké, dat gaat ons niet overkomen. Wij gaan zo snel mogelijk doorstarten om te zorgen dat de middelen en de enthousiasme is om door te gaan”. De enige echte teleurstelling betrof de ondertekening zelf: dit vond plaats bij een exclusieve high-level bijeenkomst waarbij de ambtenaren die aan de deal hadden gewerkt niet aanwezig mochten zijn. Dit werd gezien als een gemiste kans en een mogelijk risico om momentum te verliezen. Anders dan Stedelijke Bereikbaarheid is Voedsel relatief snel van de grond gekomen, een factor die wellicht positief bijdraagt aan het behouden van energie in het proces. Bovendien kon deze deal meeliften op een vernieuwingsprogramma binnen de nationale overheid om de voedselketen een belangrijker plaats te geven.

## **Innovatie**

In theorie streven alle City Deals naar innovatie en systeemverandering. Dit is ook te zien in onze selectie: Digitale Woonomgeving, Stedelijke Bereikbaarheid en Roadmap Next Economy gaan bijvoorbeeld deels over het gevolg van nieuwe technologieën voor steden. Aan de andere kant willen Warm Welkom, Binnenstedelijke Bouwen en Inclusieve Stad barrières, kokers en schotten binnen het bestaande systeem doorbreken. Circulaire Stad, Klimaatadaptatie en Voedsel willen vooral het beleid vernieuwen; Health Hub en Gezonde Verstedelijking trachten innovatieve manieren (zelfmanagement) van samenwerking te promoten.

Een doel van de ex-durante evaluatie is te beoordelen of het aangaan van een City Deal extra ruimte creëert om de beoogde innovaties te bewerkstelligen. Hierbij is gekeken naar de theorie omtrent zogenaamde *protective spaces* in de innovatieliteratuur (Smith & Raven, 2012). Deze theorie stelt dat een ‘beschermde ruimte’ nodig is om innovaties te laten groeien totdat ze met de buitenwereld kunnen concurreren. Het aangaan van een City Deal kan worden beschouwd als de start van deze beschermfase. De partners werken dan samen aan een innovatie (ongeacht of dit een inhoudelijke of beleidsmatige systeemverandering betreft) om deze te laten groeien. Volgens de innovatietheorie zijn er drie factoren die het succes verklaart: (1) het articuleren van verwachtingen en doelen, (2) leerprocessen en (3) netwerkformatie. Deze factoren worden hieronder nader toegelicht voor de gekozen City Deals.

## *Articulatie*

Volgens de innovatieliteratuur is er sprake van een goede articulatie als partijen vergelijkbare verwachtingen hebben, dat doelstellingen specifiek genoeg geformuleerd zijn om richting te geven en dat er hoogwaardig kennis beschikbaar is. Om dit te onderzoeken zijn diverse codes samengevoegd om een ‘articulatie’ verzamelcode te maken.<sup>ii</sup> Net zoals bij de vorige paragraaf is het zinvol om de

analyse op te splitsen per deal. Tabel 1 laat zien dat vooral bij Stedelijke bereikbaarheid, Health Hub en Digitale woonomgeving problemen met articulatie hadden (Warm welkom wordt hier buiten beschouwing gelaten omdat er maar een respondent is geweest).

**Tabel 1: overzicht articulatie**

	Articulatie en negatief	Articulatie en positief	Aandeel positief
Binnenstedelijke bouwen	6	4	40%
Circulaire stad	10	26	72%
Digitale woonomgeving	41	19	32%
Gezonde verstedelijking	1	2	67%
Health Hub	29	11	28%
Inclusieve stad	11	15	58%
Klimaatadaptatie	6	4	40%
Roadmap Next Economy	4	8	67%
Stedelijke bereikbaarheid	37	5	12%
Voedsel	11	24	69%
Warm welkom	4	1	20%
Totaal	167	121	42%

Het missen van een heldere focus bleek bij Stedelijke Bereikbaarheid een belangrijk struikelblok. Bij Health Hub is het doel ook onduidelijk geformuleerd waardoor het ook niet helder is wanneer het doel wordt bereikt. Enkele respondenten benadrukten dat er daardoor energie verdween uit het proces. Bij Digitale woonomgeving speelde iets anders: het articulatieprobleem ontstond mede doordat er geen discussie op gang kon komen over hoe en welke financiën moesten gaan bijdragen aan de deal. Vele partners ervoeren dat het Rijk bestaande denkkaders hanteerde en onvoldoende ruimte gaf voor het experimenteel kunnen denken. Ironisch genoeg is het juist de bedoeling van een City Deal om experimenteeruimte en innovatie te bevorderen.

### *Leerprocessen*

Om een innovatie effectief te laten groeien binnen een City Deal is leren belangrijk. Smith & Raven (2012) stellen dat de accumulatie van zogenaamde ‘eerste orde’ leermomenten (data en feiten) en ‘tweede orde’ leermomenten (het aanpassen van eigen houdingen en aannames) essentieel zijn. Beide vormen van leren zijn zichtbaar in onze analyse. Soms heeft er voorafgaande aan de City Deal een onderzoek plaatsgevonden (Binnenstedelijke bouwen, Voedsel), of is er gaandeweg de City Deal een studie uitgevoerd (Warm Welkom, Inclusieve Stad). Ook zijn er City Deals waar dit minder of niet het geval is (bijvoorbeeld Health Hub en Stedelijke Bereikbaarheid). Onderzoek bleek volgens enkele respondenten een meerwaarde te hebben voor het creëren van een gedeeld perspectief. Een voorbeeld: *“Ik ben met name ontzettend trots. Kijk er is een analyse die hebben de steden gemaakt, een analyse van honderd casussen. Ik vind dat met name de snelheid, de acceleratie daar ben ik zo trots op.”*



Daarnaast zijn ook de ‘tweede orde’ leermomenten aan de orde gekomen waar betrokkenen het netwerk gebruikt om hun eigen perspectieven te verrijken. Een voorbeeld is de deal Klimaatadaptatie waar het netwerk gebruikt wordt om zo veel mogelijk van elkaar te leren: *“De City Deals zien wij eigenlijk als lerend netwerk, dat is eigenlijk het experiment”*. Ook in Circulaire Stad staat leren centraal. Daar zijn verschillende themagroepen opgesteld en middels workshops wordt kennis uitgewisseld tussen steden: *“het is heel mooi dat ze [...] echt heel graag willen leren van elkaar”*. Het hebben van een netwerk wordt gezien als erg belangrijk voor het lerend vermogen, zoals bij de City Deal Voedsel wordt geconstateerd: *“het is een kruisbestuiving, het is een cross-over van twee hele mooie, interessante beleidsterreinen”*.

### *Netwerkformatie*

Bij een City Deal moeten meerdere steden betrokken zijn: het instrument streeft naar het stimuleren van brede netwerken. Er is geen regel voor hoe partners worden geselecteerd en/of aanhaken bij een City Deal en diverse methoden zijn bij de gekozen City Deals aangetroffen. Bij Circulaire stad is een eis vooraf gesteld dat slechts steden met een circulaire beleid mogen meedoen, bij Voedsel is de deal veel meer organisch gegroeid en de deelnemende steden in Binnenstedelijke bouwen waren gewoon de casestudies uit een voorstudie. Partnerkeuze bleek een bron van onenigheid te zijn. Uit de interviews bleek dat met name grote steden een breed netwerk als vertragend ervoeren, terwijl kleine/middelgrote steden dit als een toegevoegde waarde zagen: *“Je hebt heel veel partijen die alleen maar consuming zijn, kleine gemeenten die alleen maar komen halen en dat mag best wel tot op zekere hoogte, maar je moet ook wat brengen ook voor andere mensen”*. Respondenten van het Rijk benadrukten echter dat een samenwerking tussen steden wel nodig was om een nationale transitie te bewerkstelligen. Dit zit deels op gespannen voet met het feit dat enkele deals (bijvoorbeeld Health Hub, Binnenstedelijke Bouwen en Digitale Woonomgeving) alleen steden binnen een bepaalde regio hebben. Daarnaast heeft de City Deal ook het Rijk geholpen om dichter in contact te komen met de steden: *“het heeft ons ook weer heel veel geleerd hoe de regio in elkaar zit en wie we in de regio voor bepaalde zaken moeten hebben”*.

Naast een breed netwerk beoogt City Deals een diep netwerk te stimuleren: de persoonlijke banden moet ook sterk zijn. Aan alle respondenten is gevraagd of binnen elke betrokken organisatie de juiste persoon betrokken is bij de deal om de juiste middelen te mobiliseren die nodig zijn voor de deal (financiën, informatie, mandaat). Opvallend was dat bij elke City Deal beweerd werd dat de juiste personen waren aangesteld, maar dat er vaak te weinig tijd was voor hen om aan de deal te werken (soms omdat het niet mogelijk was om uren te schrijven op de deal). Het City Deal werk verdween dan vaak onderaan de stapel.

### **Meerwaarde en lessen**

Het instrument City Deals is nog jong maar de verdere ontwikkeling ervan is onzeker. De huidige deals kunnen worden beschouwd als experimenten waarvan het resultaat grotendeels nog niet bekend is. Het is aan het nieuwe kabinet om te beslissen of er nieuwe deals moeten komen, en in welke vorm. Aangezien de interviews direct voor de verkiezingen zijn gehouden, hebben vele respondenten zich gewaagd aan uitspraken over de meerwaarde van de City Deals als instrument, de wenselijkheid van mainstreaming ervan en suggesties om deals doeltreffender te maken.

Tijdens de interviews is niet direct gevraagd naar de meerwaarde, maar dit is vaak toch met andere woorden aan de orde gekomen en dus gecodeerd. Bijvoorbeeld: *“die publieke-private partijen die spreken gewoon een andere taal. Het uitwisselen van die talen, wat versta je er nou onder en hoe zit jij in het spel, is al winst”*. De meerderheid van de gevallen (n=161) wijzen op een duidelijke

meerwaarde ten opzichte van gevallen waar dit twijfelachtig of klein is (n=8) of geen meerwaarde heeft (n=57). Deze uitkomst is echter niet verwonderlijk gezien alle respondenten betrokken bij een City Deal zijn (en dus tijd en energie erin hebben geïnvesteerd).

De meeste respondenten staan dus relatief positief tegenover de City Deals als instrument maar kwamen tevens met suggesties voor verbetering (dit is ook een vraag geweest). Deze uitspraken zijn gebundeld en geanalyseerd (ongeveer 30 pagina's tekst). Hieruit zijn enkele algemene lessen te trekken uit de eerste ronde City Deals namens de respondenten.

- De eerste les heeft betrekking op de **focus**. Onvoldoende focus kan betekenen dat een City Deal een soort 'praatclubje' wordt. Dit is vooral aan de orde tijdens de kennismaking- en brainstormsessies aan het begin van het proces. Maar ook als er een deal ligt is het gevaar niet weg. Een respondent benadrukte hierbij: "...zorg dat de focus blijft, ook na het feestmoment van de ondertekening." Een manier is om concrete projecten te benoemen en uit te voeren; dit zorgt ook voor een zichtbaar resultaat en draagvlak met bestuurders.
- Een tweede les betreft **procesmanagement**. Er is geen garantie dat er (voldoende) geld is om het proces op gang te houden: "*als je een City Deal hebt zonder vrijgestelde projectleider en iemand van de gemeente het er een beetje bij moet doen is mijn voorspelling: dan wordt het niets.*" De deal getekend te krijgen is op zichzelf een grote organisatieopgave menen diverse respondenten. Daarnaast is het belangrijk om "*een aantal natuurlijke momenten in een city deal te creëren om druk te organiseren*". Dit laatste kan de vorm van deadlines aannemen, maar ook van 'feestjes' waar bestuurders aanwezig zijn.
- Een derde les betreft **cohesie en commitment**. Vele respondenten waarschuwen voor een City Deal van twee snelheden: "*zorg dat je de betrokken partners erbij houdt van begin tot eind. En dat je niet met bepaalde enthousiastelingen voor de troepen vooruit loopt.*" Daarnaast moet erkend worden dat elk partner zijn eigen belangen en doelstellingen heeft binnen en buiten de City Deal; dit stelt grenzen aan wat er samen bereikt kan worden. Dit speelt ook op het niveau van individuen: "*het commitment van een persoon wil niet zeggen de commitment van de organisaties of [van] de bestuurder die overtuigd moet worden*".

Deze lessen zijn natuurlijk niet eigen aan City Deals. Het zou ook herkenbaar zijn voor allerlei projecten waarin meerdere organisaties moeten samenwerken. Maar als de intentie is om dit instrument te institutionaliseren (mainstreamen), waarbij steeds meer beleidsprocessen in de vorm van 'deals' worden gegoten, zullen deze drie kritiekpunten aan belang winnen.

## **Conclusie**

De City Deal past naadloos binnen de huidige tijdsgeest. Waar modernistische politieke instituties tekort komen in termen van implementatie, leerprocessen en legitimiteit (Hajer, 2011) is dit netwerk-governance instrument bedoeld om flexibel mee te bewegen in een snel veranderende samenleving. In plaats van langetermijn beleidsprocessen en logge wetgevingstrajecten gaan stakeholders zelf een concreet probleem te lijf. De deal belooft veel, maar levert het ook?

Onze evaluatie laat een gemengd beeld zien. Het beeld dat City Deals complexiteit vermindert door doelgericht en integraal te werken kan niet overtuigend worden bevestigd. Het instrument voegt immers ook zijn eigen complexiteit en onduidelijkheid toe. Bovendien zijn niet alle City Deals voldoende helder geformuleerd of vormgegeven – soms bewust om lastige discussies over geldinbreng te vermijden – waardoor energie, commitment en mandaat wegebt. Op die manier lijkt dit instrument geen panacee om het implementatietekort op te lossen.

Tijdens de interviews is gebleken dat het netwerkkarakter gewaardeerd wordt, met name de nieuwe contacten die ontstaan op basis van gedeelde belangen (in plaats van op basis van bestaande kokers en samenwerkingsverbanden). De City Deal schept een goede mogelijkheid van elkaar te leren, zeker als er binnen de City Deal een informele, open sfeer bestaat. Het is onmogelijk te zeggen in hoeverre deze leerprocessen zonder dit instrument zou zijn ontstaan, maar de teneur is overwegend positief en de respondenten spreken wel over een meerwaarde op dit punt.

Ten slotte is het maar de vraag of dit instrument het legitimitiestekort oplost. Het publiekelijk tekenen van een City Deal door democratisch gekozen bestuurders lijkt op het eerste gezicht bij te dragen aan legitimiteit, zeker in vergelijking met onzichtbare ambtelijke trajecten. Aan de andere kant is het de vraag in hoeverre dit instrument als legitiem wordt gezien *binnen* het beleidsproces. Sommige City Deals bleken onvoldoende ‘bescherming’ te hebben tegen reguliere beleidsprocessen: er wordt vaak geen extra experimenteeruimte geboden en bijna alle deals kampen met geld- en capaciteitstekorten. In sommige gevallen klaagden respondenten over bewuste tegenwerking. Wellicht kan mainstreaming van dit instrument de bekendheid en legitimiteit vergroten, maar daardoor kunnen de problemen van dit instrument ook worden gemainstreamd.

## **Referenties**

Hajer, M. (2009) *Authoritative governance*, Oxford University Press: Oxford.

Castells, M. (1996) *Rise of the Network Society*. Blackwell: London.

Smith, A., & Raven, R. (2012). What is protective space? Reconsidering niches in transitions to sustainability. *Research Policy*, 41(6), 1025–1036.

---

<sup>i</sup> Als een uitspraak niet aan de City Deal zelf refereert, maar bijvoorbeeld aan het onderliggende probleem of andere zaken, dan worden deze normatieve codes niet gebruikt.

<sup>ii</sup> De verzamelcode ‘articulatie’ bestaat uit de volgende codes: ‘belang - eigen partij’, ‘belang van partijen’, ‘communicatie’, ‘robust’, ‘specificness’, ‘specificness - concreet’, ‘specificness - focus’, ‘specificness - naar meer concreet’, ‘specificness - onduidelijk/vaag’, ‘verwachtingen - algemeen’, ‘verwachtingen - binnen cd’.



## **Toekomstwaarde als basis voor meervoudige investeringen**

*Kosten delen en extra inkomsten genereren*

*Hanneke Puts en Jurgen van der Heijden*

### Stellingen

1. Denken in toekomstwaarden betekent dat we een investering niet als eindpunt zien, maar als begin van nog meer investeringen en nieuwe toekomstwaarden.
2. Het zal bijzonder behulpzaam zijn voor de verdere ontwikkeling van meervoudige projecten als er een speciaal daarop gericht investeringsfonds komt.
3. Denken in toekomstwaarden maakt uitnodigingsplanologie dwingender terwijl dit denken tegelijk ruimte creëert.

Hanneke Puts  
TNO Strategie en Beleid  
Postbus 96800  
2509 JE Den Haag – Nederland  
Hanneke.puts@tno.nl

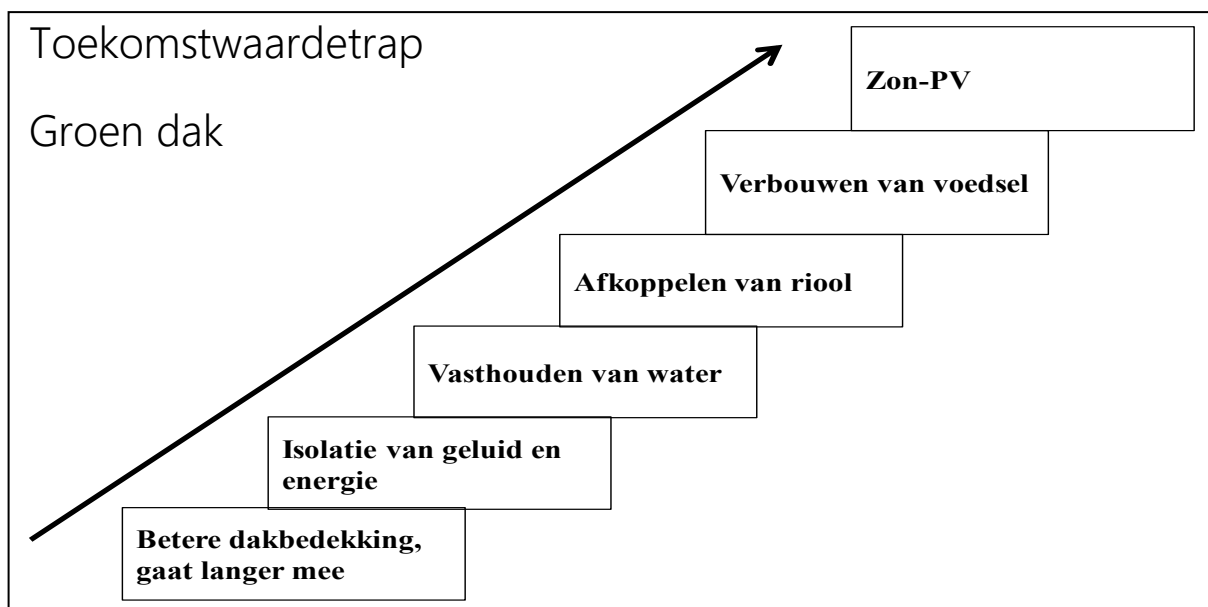
Jurgen van der Heijden  
AT Osborne  
Postbus 168  
3740 AD Baarn – Nederland  
jhe@atosborne.nl

# Toekomstwaarde als basis voor meervoudige investeringen

## *Kosten delen en extra inkomsten genereren*

### **1. Inleiding**

Oude investeringen die er al lang liggen, kunnen leiden tot onvoorziene besparingen en nieuwe inkomsten. We zien een ontwikkeling die begint met het opnieuw waarderen van een oude investering en het behouden van die investering voor zijn huidige functie. Denk aan een groen dak dat het huidige dak beter maakt, want het gaat langer mee. De oude investering krijgt er een functie bij: een bodem met groen. Dat zorgt voor isolatie van energie en van geluid, binnen en buiten. Verder in de toekomst kunnen op het groene dak nieuwe waarden worden gecreëerd, zoals het vasthouden van water, waardoor het mogelijk wordt om het dak af te koppelen van het riool. Bovendien biedt het dak kansen voor het verbouwen van gewassen, of het opwekken van zonne-energie dat veel meer rendement oplevert op een groen en koel dak. Zo ontstaat een ‘trap met toekomstwaarden’, zie figuur 1.



**Figuur 1. Toekomstwaardetrapp Groen dak.** Investeren in een groen dak creëert waarde voor toekomstige investeringen.

Het groene dak illustreert een meervoudige business case waaraan je vaker kunt verdienen, omdat deze oude waarden opnieuw laat renderen, nieuwe waarden creëert en een reële optie op toekomstwaarden biedt. Een toekomstwaarde is een reële optie om te handelen en zo waarde te creëren. Zo is in bovenstaand voorbeeld het leggen van een zonnepaneel een reële optie, maar het ligt er nog niet. Reëel wil zeggen dat deze optie serieus is, omdat de waarde bepaalbaar is van wat in de toekomst gerealiseerd kan worden. Deze toekomstwaarde ontstaat door een daaraan voorafgaande investering en dus is sprake van een meervoudige business case.

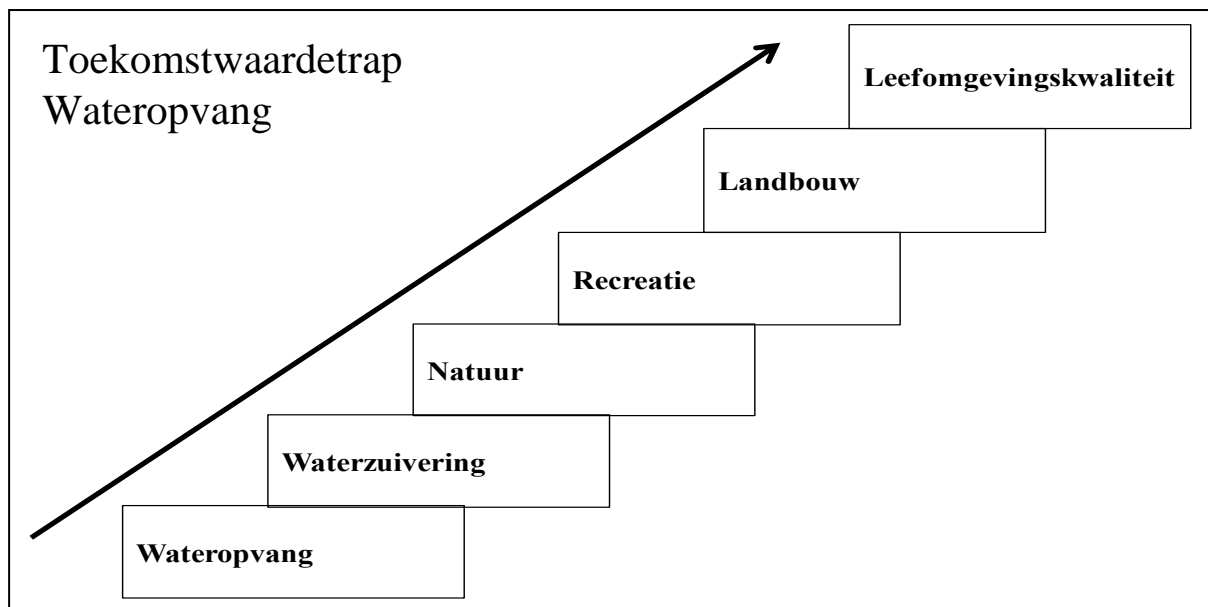
Een meervoudige business case betreft niet alleen een investering van verschillende partijen die in één keer, dus op hetzelfde moment tot stand komt. Veel interessanter is om te kijken hoe deze zich in de loop der jaren ontwikkelt tot een steeds meervoudiger business case. In dit paper werken we het concept van de opeenvolging van investeringen en stapeling van toekomstwaarden uit, als basis voor meervoudige financiering en als instrument om de gedeelde rekening op te stellen. Wij denken dat het

laten zien van toekomstwaarden initiatiefnemers, financiers en investeerders over de streep kan halen om ja te zeggen tegen meervoudige projecten en financieringsconstructies.

## 2. Meervoudige investeringen

Bij het herwaarderen van een oude investering, en het creëren van nieuwe functies rondom die bestaande investering, is de kans groot dat de volgende investering een co-investering zal zijn.<sup>1</sup> Dat scheelt in kosten voor aanschaf van middelen, zoals grond of een gebouw, en in kosten voor de bouw. Denk aan een wateropvanggebied dat tegelijk geschikt gemaakt wordt voor waterzuivering en natuurontwikkeling. Waterbeheerders delen en besparen de kosten voor aanleg van het wateropvang- en waterzuiveringsgebied. Vervolgens ligt het redelijk voor de hand om natuur toe te voegen aan het gebied. Daarmee treedt de natuurbeheerder als derde investerende partij toe, waardoor kosten verder kunnen worden gedeeld. Daarnaast versterkt natuur de functies van wateropvang én van waterzuivering waardoor de opbrengsten stijgen.<sup>2</sup>

Het gebied gaat door de drie functies samen gebruikt worden, dus gaan het waterwinbedrijf en de natuurbeheerder de kosten delen met de waterbeheerder. Partijen komen in een co-exploitatie die kosten helpt besparen en tot nieuwe inkomsten leidt: de bodem helpt tegelijk bij water vasthouden en natuur ontwikkelen, waardoor de water-zuiverende functie beter is en die levert geld op. De extra kostenbesparingen kunnen bij de bestaande besparingen worden opgeteld, en de extra inkomsten uit meerwaarde kunnen bij de bestaande meerwaarde worden opgeteld. Een volgende stap kan recreatie zijn, of landbouw, en ook dat kan weer opbrengsten uit besparing en meerwaarde opleveren die bij het geheel kunnen worden opgeteld. Daar bovenop kunnen we stellen dat al deze functies bijdragen aan een verbetering van de leefomgeving. Zo ontstaat een ‘trap van toekomstwaarden’ rondom het creëren van een wateropvanggebied. Zie figuur 2.



**Figuur 2. Toekomstwaardetrapp wateropvang.** Het creëren van wateropvang nodigt uit om ook investeringen te doen ten behoeve van waterzuivering, natuur, recreatie en creëert zelfs toekomstwaarde voor landbouw en leefomgevingskwaliteit.

<sup>1</sup> Van der Heijden en Van Engen

<sup>2</sup> Zie voor meer voorbeelden Van Popering – Verkerk en Van Buuren

Het is ook mogelijk om de opeenstapeling van toekomstwaarden te blokkeren. Dat gebeurt als vroeg in het proces een keuze wordt gemaakt die het creëren van nieuwe toekomstwaarden tegengaat. De volgorde waarin keuzes worden gemaakt is belangrijk. In het voorbeeld van een dak leidt het plaatsen van zonnepanelen als eerste stap op de trap tot een lock-in situatie: nadat de zonnepanelen geplaatst zijn is het niet meer mogelijk om er een groen dak van te maken, waardoor waterberging, isolatie van energie en geluid en afkoppeling van de riolering minder makkelijk te realiseren zijn. De keuze om te beginnen met het plaatsen van zonnepanelen zorgt ervoor dat de trap met toekomstwaarden niet bewandeld kan worden, en dat je een ‘lock-in’ creëert. Onderlinge versterking van functies staat ook wel bekend als meekoppelen.<sup>3</sup> Bij lock-in is sprake van tegenkoppelen in plaats van meekoppelen.

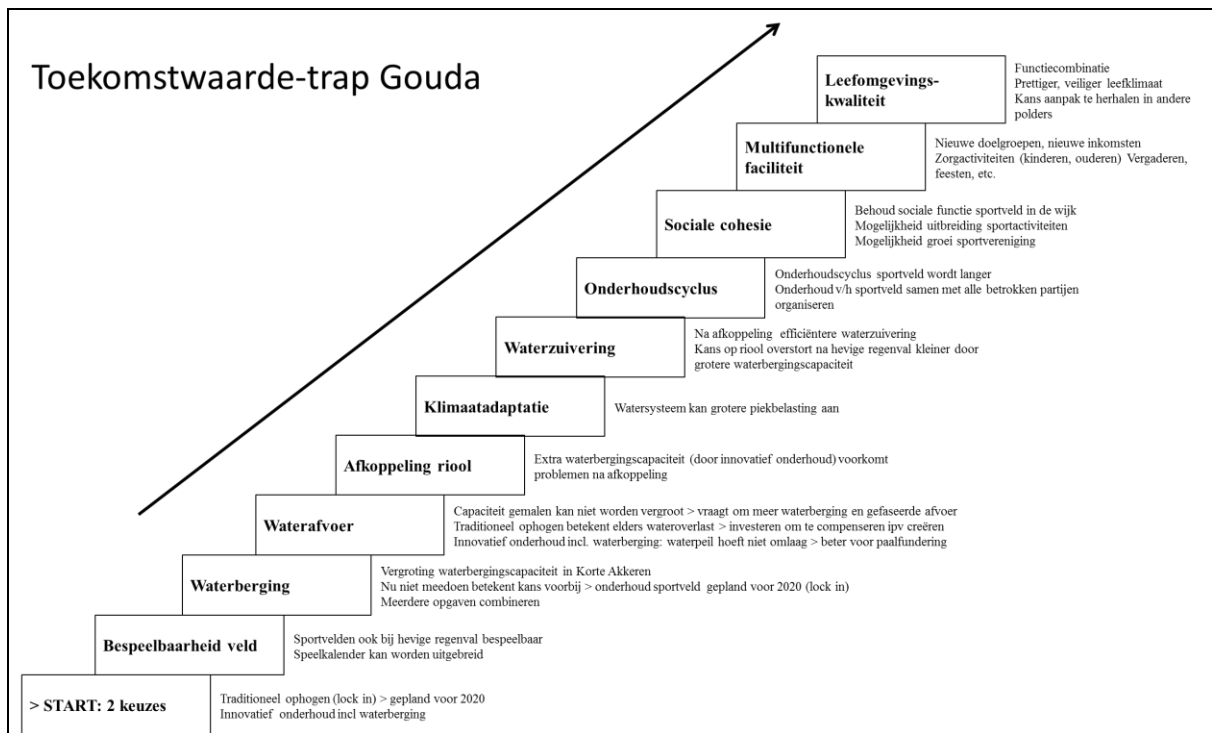
### ***3. De rekening delen – een voorbeeld uit Gouda***

In een polder in de Gemeente Gouda kunnen drie afzonderlijke opgaven integraal worden opgelost. Een voetbalveld moet worden gerenoveerd. Het riool moet worden afgekoppeld, en om het gebied klimaatbestendig te houden is voldoende waterberging en waterafvoer nodig. Traditionele renovatie betekent ophoging van het veld. Het voetbalveld verliest dan zijn – onofficiële – functie als waterbergingslocatie. De Gemeente zou bovenop de huidige opgave nog meer waterbergingscapaciteit moeten creëren om het verlies van de bergingsmogelijkheid op het voetbalveld te compenseren. Het Hoogheemraadschap loopt het risico dat na ophoging van het voetbalveld elders in de polder wateroverlast ontstaat. Nu niet samenwerken is een gemiste kans. Innovatieve renovatie biedt de mogelijkheid om onder het voetbalveld een waterbergingsvoorziening te realiseren. Dit creëert een aantal multipliers: het sportveld blijft beter en vaker bespeelbaar, de Gemeente vergroot haar huidige waterbergingscapaciteit en het Hoogheemraadschap verkleint de kans op problemen elders. Het begin van ‘de trap met toekomstwaarden’ is daar: de bespeelbaarheid van het veld, waterberging, waterafvoer en afkoppeling van het riool. De trap kan nog hoger: klimaatadaptatie, waterzuivering, onderhoud en een verbeterde leefomgevingskwaliteit. Zie figuur 3a.

---

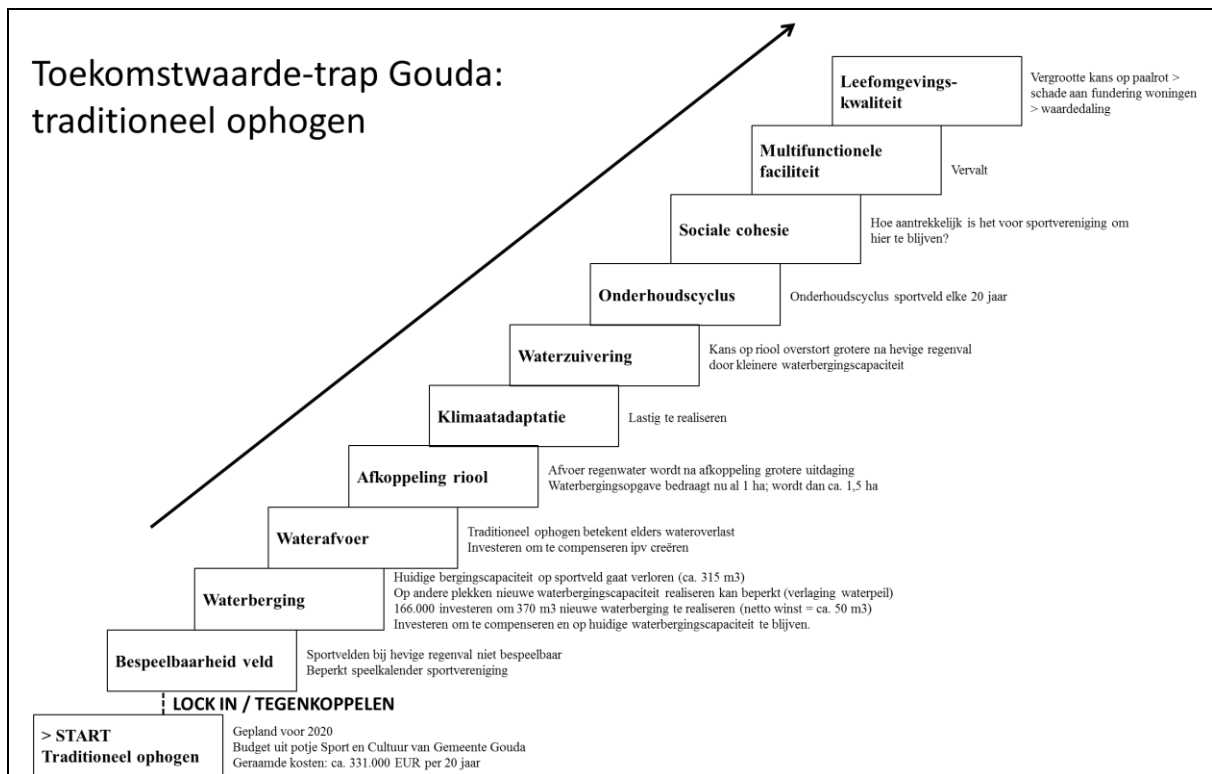
<sup>3</sup> WRR, p. 159. Andere term voor meekoppelen is belangenfusie, zie Van Hal.





**Figuur 3a. De potentiële ‘toekomstwaardetrap’ van Gouda.** Uitwerking van de trap met toekomstwaarden voor Gouda die ontstaan door al bij de eerste stap voor een integrale oplossing te kiezen en niet voor een lock-in situatie. Traditioneel onderhoud (het ophogen van het veld) zou immers betekenen dat de bovenliggende treden niet meer (allemaal) bewandeld kunnen worden (lock-in).

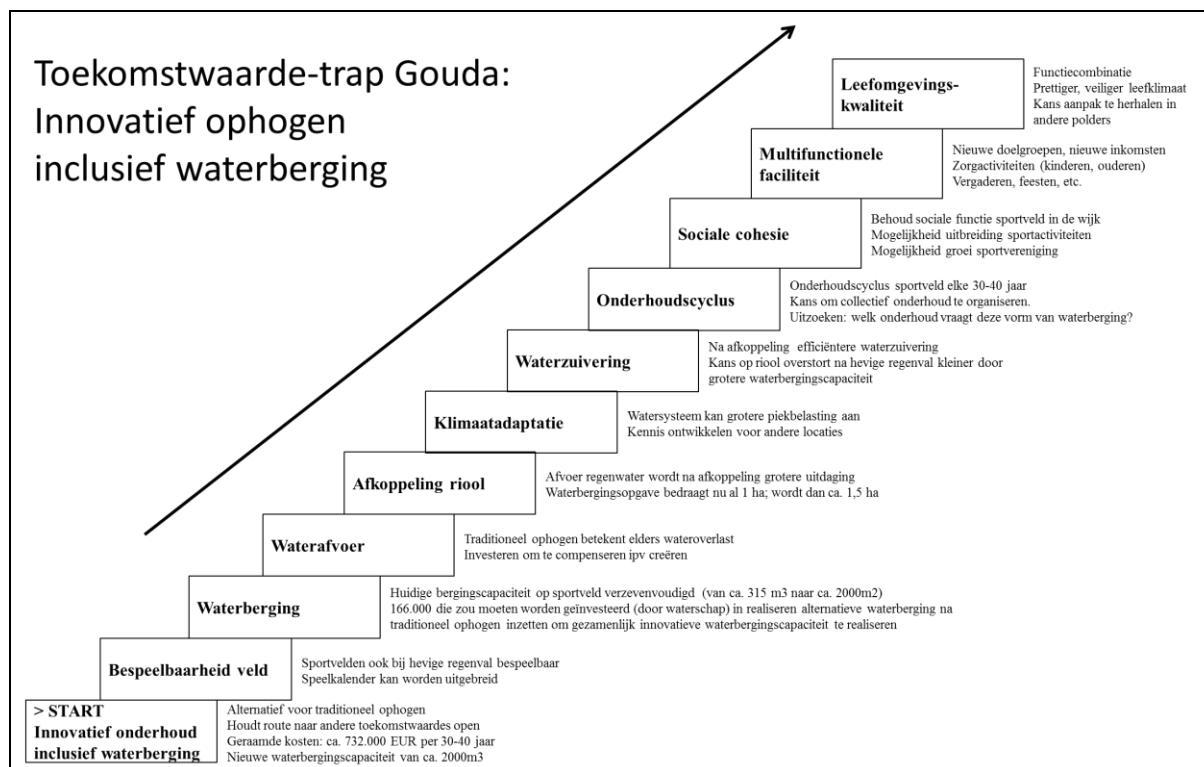
De beheerder van het sportveld benaderde de Gemeente Gouda voor overleg over de aanstaande renovatie van het sportveld. Of het geen goed idee was om gezamenlijk na te denken over een oplossing voor het sportveld, dat op dit moment – maar niet officieel – dient als waterberging; een voordeel voor de gemeente, een nadeel voor de sportvereniging. Traditioneel ophogen zou – althans tijdelijk – de problemen rondom de bespeelbaarheid van het veld oplossen voor de sportveldbeheerder en de sportvereniging. Tijdelijk, omdat het sportveld na renovatie weliswaar zou zijn opgehoogd, maar als gevolg van zakking en autonome bodemdaling zou dit binnen een paar jaar ook alweer teniet zijn gedaan, waarna opnieuw moet worden gerenoveerd. De vraag was of een innovatieve oplossing kon worden bedacht waarmee zowel de bespeelbaarheid van het veld als de waterbergingslocatie gewaarborgd werd. Voor de sportveldbeheerder en de gemeente was al in een vroeg stadium duidelijk dat samen optrekken de enige manier is om tot een integrale oplossing te komen die alle organisatiebelangen kan dienen en het gebied klimaatbestendiger maakt. Niet kiezen voor de integrale oplossing zou in het geval van Gouda al heel snel een ‘lock in’ situatie creëren en ertoe leiden dat de individuele opgaven per partij nog veel groter worden. Zie figuur 3b.



**Figuur 3b: de toekomstwaardetrap voor Gouda bij traditioneel ophogen.** De keuze voor traditioneel ophogen van het sportveld creëert meteen een lock-in situatie. Daarop volgende toekomstwaarden kunnen niet meer of in veel mindere mate gerealiseerd worden. Waardoor deze 1<sup>e</sup> investering niet het opeenstapelende effect veroorzaakt maar in tegenstelling investeringen noodzaakt om ongewenste effecten van die allereerste keuze te compenseren.

Zonder samenwerking zal in 2020 hoe dan ook onderhoud aan de sportvelden worden gepleegd wat in dit geval betekent traditioneel ophogen. Voor de sportverenigingen betekent dit op de lange termijn dat de sportvelden als gevolg van hevige regenbuien en autonome bodemdaling veel vaker onder water komen te staan, waardoor ze (nog) minder vaak bespeelbaar zijn (dan nu al het geval). Bovendien zal de cyclus waarin onderhoud gepleegd moet worden aan de sportvelden veel korter zijn dan wanneer voor een integrale oplossing wordt gekozen. Voor de Gemeente en het Hoogheemraadschap zal nu niet samen optrekken met de beheerder van het sportveld betekenen dat de huidige (niet formele) waterbergingsmogelijkheid op de sportvelden komt te vervallen, met als gevolg dat de opgave die Gouda toch al heeft om voldoende wateropvang te realiseren groter wordt (1,5 ha i.p.v. 1 ha extra wateropvang).

Niet samenwerken creëert voor alle partijen een lock-in: de toekomstwaarden die je kunt gaan 'stapelen' door samen te werken komen al bij de allereerste keuze voor traditioneel onderhoud te vervallen. Een situatie, waarbij het niet meer mogelijk is om met de ene investering toekomstwaarde te creëren voor een volgende investering. Het Hoogheemraadschap heeft een belangrijke rol om de toekomstwaardetrap te kunnen bestijgen: het heeft pas een incentive om tot actie over te gaan op het moment dat er traditioneel onderhoud gepleegd moet gaan worden, omdat dan zal blijken dat er elders wateroverlast zal ontstaan: na traditioneel onderhoud is immers de waterbergingsfaciliteit op het sportveld verdwenen. Figuur 3c laat zien welke toekomstwaarden er in het verschiep liggen en hoe deze elkaar versterken als voor de innovatie manier van renovatie voor het sportveld wordt gekozen.



**Figuur 3c: de toekomstwaardetrap van Gouda bij innovatief onderhoud van het sportveld.** Innovatief onderhoud van het sportveld zorgt ervoor dat meerdere toekomstwaarden op elkaar gestapeld kunnen worden, dat meerdere belangen en doelstellingen van meerdere organisaties bewerkstelligd kunnen worden en creëert kansen voor gezamenlijk investeren.

#### 4. Financiering

In Gouda is niet de techniek, maar integrale financiering de grootste uitdaging. Traditioneel komt onderhoud van het sportveld uit een gemeentelijk potje 'sport en cultuur'. Dat moet in de innovatieve oplossing in deze casus worden aangevuld met gemeentelijk budget voor afkoppeling van het riool, en met budget vanuit het Hoogheemraadschap voor het realiseren van voldoende waterberging en waterafvoer. In meervoudige projecten delen partijen kosten en versterken zij elkaars baten, als het goed gaat. Juist de meervoudigheid echter wordt door velen gezien als risico. Daaronder financiers die zo een obstakel opwerpen voor meervoudigheid. Voor professionals uit de financiële wereld en bijvoorbeeld bestuurders van gemeenten en waterschappen is interessant om de mogelijkheden van een investeringsfonds te ontdekken dat zich toelegt op meervoudigheid. Aangenomen dat zo'n fonds zich primair richt op maatschappelijk rendement moet er desalniettemin een financiële business case zijn. Die mag een zeer laag rendement hebben, in vergelijking met bijvoorbeeld banken, maar het fonds moet uiteraard verlies vermijden. Belangrijk is een portfolio van bijvoorbeeld 20, of misschien wel 50 projecten zoals de casus Gouda. Die projecten kunnen van elkaar profiteren omdat een fonds<sup>4</sup>:

<sup>4</sup> Resultaat van de masterclass 'Naar een investeringsfonds voor meervoudige projecten' d.d. 15 november 2016 in Utrecht dat de auteurs samen met het Uitvoeringsprogramma Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020, het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en SVn hebben georganiseerd en vormgegeven. Deze masterclass maakt deel uit van een serie masterclasses over nieuwe financieringsconcepten voor meervoudige projecten, in opdracht van het Uitvoeringsprogramma Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020 en het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie.

1. (Een deel van) het geld revolverend maakt
2. Kennis opbouwt: one time players helpt door een repeat player te zijn
3. Een externe partij is die als buitenstaander eigen en nieuwe inzichten kan inbrengen
4. Risico kan spreiden
5. Op de lange termijn kan denken en werken
6. Door van verschillende partijen geld aan te trekken voldoende financieel volume organiseert om tegelijk diverse grotere projecten te helpen financieren

Verder is een noodzakelijke voorwaarde om te leren hoe investering van bijvoorbeeld de gemeente terugkomt bij de gemeente zelf en bijvoorbeeld niet bij het Hoogheemraadschap. Als dergelijke partijen daarover geen duidelijkheid kunnen verschaffen staan zij zwak tegenover volksvertegenwoordigers die hen hierop terecht aanspreken. Antwoord is het ontrafelen van het meervoudig project. Dit begint met de simpele waarneming dat in een dergelijk project een enkel middel, bijvoorbeeld een voetbalveld, wordt ingezet voor twee of meer doelen. Daardoor worden kosten vermeden door deze te delen, komen extra opbrengsten tot stand, en kan het ingezette middel in de toekomst worden ingezet voor nóg meer functies waardoor nog meer vermeden kosten en nog meer extra opbrengsten. Het ontrafelen van dergelijke posten geeft een overzicht van besparingen en opbrengsten nu en in de toekomst. Dat is een instrument om de gedeelde rekening op te stellen.<sup>5</sup> Dit ziet er in de casus Gouda uit als in figuur 4:

	Vermeden kosten door deze te delen voor:	Extra opbrengsten door:
<b>Samen ruimte kopen of huren</b>	sport, waterhuishouding en klimaatadaptatie	(geen)
<b>Samen (her)bouwen</b>	ophogen van voetbalveld, aanleg van wateropvanggebied, maatregelen voor klimaatadaptatie	(geen)
<b>Gedeelde exploitatie</b>	beheer en exploitatie van gebied voor sport, water en klimaatadaptatie	multipliers: beter voetbalveld, extra waterbergingskwaliteit, sociale cohesie, verbeterde leefomgevingskwaliteit
<b>Toekomstwaarde</b>	meer gedeelde kosten door extra investeringen en gebruik van dezelfde ruimte	meer multipliers door extra investeringen en gebruik van dezelfde ruimte

**Figuur 4. De ontrafelde rekening voor Gouda.**

## 5. Conclusies

Een algemene maatschappelijke trend sinds bijna vijftig jaar binnen en buiten de bouwsector is dat ‘het steeds moeilijker wordt om ja te zeggen’. Ja zeggen tegen meer woningen is wat iedereen wil, maar waar moeten ze komen? Ja zeggen tegen meer ruimte voor wateropvang is wat iedereen wil, maar waar kan dat? Niet alleen is de ruimte steeds schaarser, maar ook daalt de veerkracht van de omgeving om nog meer belasting op te vangen van bijvoorbeeld verkeer of industrie. Ook daar willen mensen best ja op zeggen, maar het moet wel passen. Gevolg van deze trend zijn business cases die het weer mogelijk maken om ja te zeggen. Dat kan vanwege hun meervoudige karakter waardoor zij

<sup>5</sup> Van der Heijden en Bakker, pag. 71

twee of meer functies hebben. Denk aan een voetbalveld dat ook water opvangt; dat past beter dan én een voetbalveld én een wateropvanggebied.

De kansen voor het realiseren van elkaar opvolgende toekomstwaarden liggen klaar in de fysieke ruimte. Zowel in de stedelijke als in de landelijke omgeving. De kunst is om die waarde te zien. Het gaat erom dat we investeringen gaan omkeren. Dat we een investering niet als eindpunt zien, maar als begin van nog meer investeringen en nieuwe toekomstwaarden. Het gaat erom dat we leren zien dat oude investeringen die er al lang liggen nieuwe kansen bieden; kansen om waarde toe te voegen, kosten te delen en besparen en nieuwe opbrengsten te integreren, opgaven te combineren en naar integrale oplossingen te zoeken die de doelen van meerdere partijen dienen. Het begint met het opwaarderen van oude investeringen, dan het toevoegen van nieuwe functies en daarna het creëren van toekomstwaarde. Op die manier maken we optimaal gebruik van de open schatkist om ons heen (als we 'm maar zien), en leggen we een soort rode loper neer voor elkaar opeenvolgende investeringen.<sup>6</sup> Het denken in toekomstwaarden dwingt om bij elke investering te kijken welke kansen deze klaarlegt voor volgende investeringen. Dat kan uitnodigingsplanologie een stuk scherper maken dan het nu is. Nu blijft bij deze vorm van planologie redelijk in het midden liggen wat de huidige investeerder klaarlegt voor de volgende, en hoe deze volgende investeerder moet voortbouwen op wat huidige investeerders straks voor hem hebben klaargelegd. Het denken in toekomstwaarden dwingt beide om daarin scherper te zijn: huidige investeerders moeten aangeven wat zij klaarleggen, en toekomstige investeerders moeten aangeven wat zij daarmee gaan doen. Dit beschouwen als een drastische inperking van de mogelijkheden tot ontwikkeling, en een zeer nauwe opvatting van uitnodigingsplanologie, zou jammer en bovendien fout zijn. Toekomstwaarden creëren juist veel ruimte tot creativiteit en koppeling aan tal van omgevingswaarden, zoals het voorbeeld uit Gouda aangeeft. Zij bieden bovendien kansen op besparing van kosten, en op extra meerwaarde, en dus ook financiële ruimte. Het negeren van toekomstwaarden daarentegen kan leiden tot tegenkoppelingen die veel waardeontwikkeling zullen tegenhouden.

Toekomstwaarden creëren ruimte waar deze schaars is, waaronder financiële ruimte. Zij werpen een nieuw licht op de meervoudigheid van investeringen. In plaats van in één keer gestapeld te worden, kunnen zij elkaar opvolgen. Het risico op lock-in laat zien dat hierover op z'n minst nog veel geleerd moet worden. Zo lijkt het in de visualisaties van de casus Gouda, figuren 3a t/m 3c, alsof elke hoger liggende toekomstwaarde een direct gevolg is van de lager liggende toekomstwaarde. Dat hoeft niet per se het geval te zijn, effect en investering kunnen ook anders liggen. Zo lokt nu onderhoud van het sportveld een investering in waterberging uit, wat afkoppeling van het riool uitlokt en een beter systeem voor waterafvoer. Dat kan misschien ook andersom, of uitgelokt door de wens tot klimaatadaptatie. Zaak is om goed te leren hoe de ene investering de volgende investering uitlokt, wat hier de oorzaken en gevolgen zijn. Ook leren over uittreden hoort daarbij, over partijen die weglopen. Een speciaal investeringsfonds is een geschikte plaats om die kennis op te bouwen, vast te houden en door te geven.

---

<sup>6</sup> Zie ook Water Governance Center.

## **Referenties**

- Anke van Hal, De fusie van belangen, over duurzaamheid en rendement in de bouwsector, Intreerede Nyenrode Business Universiteit, 27 augustus 2009
- Jurgen van der Heijden, Marion Bakker (2016), *Reinventing Multifunctionality, Combining Goals, Sharing Means, Linking Interest*, Netherlands Enterprise Agency, Ministry of Economic Affairs, The Hague
- Jurgen van der Heijden, Geertje van Engen (2016), 'Multifunctionaliteit in gebiedsontwikkeling, Van investering naar co-investering' in: *Verruimen, Maatschappelijk rendement met ruimtelijk talent, Bijdragen aan de Plandag 2016*, Stichting Planologische Discussiedagen, Antwerpen.
- Jitske van Popering-Verkerk, Arwin van Buuren, Dubbel-denken in de Delta, Verbindend vakmanschap op het grensvlak van water en ruimte, Rapport in opdracht van Staf Deltacommissaris, Erasmus Universiteit Rotterdam, 13 juli 2016
- Verslag masterclass 'Naar een investeringsfonds voor meervoudige projecten' d.d. 15 november 2016 in Utrecht dat de auteurs samen met het Uitvoeringsprogramma Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020, het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie en SVn hebben georganiseerd en vormgegeven.
- Water Governance Centre, Handreiking Meegroeiconcepten, 2014
- Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), *Ruimtelijke ontwikkelingspolitiek*, Den Haag 1998, SDU Uitgevers

# THEMA: GEDEELDE TRANSFORMATIES EN STROMEN

## *Inspiratoren*

Jurgen van der Heijden, AT Osborne

Friedel Filius, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

## *Schets thema*

Deel met ons uw kennis en/of praktijkervaringen over de betekenis van de trends rond delen voor transformaties in ruimtes en stromen. U kunt bijvoorbeeld ingaan op één van onderstaande vragen:

- Welke veranderingen zien we in onze (stedelijke) ruimte en welke gedeelde winsten levert dit op?
- Zijn we in staat veranderingen zo te delen dat iedereen hier wel bij vaart?
- Welke nieuwe relaties ontstaan er tussen ruimtes en hoe verandert dit de stromen tussen deze ruimtes? Kunnen we zelf ook nieuwe relaties maken?
- In hoeverre zijn we in staat beschikbare verbindingen en infrastructuren te delen?

## *Luiken binnen thema*

Op de PlanDag 2017 zijn de papers binnen dit thema ingedeeld in 2 luiken (sessies):

- Gedeelde stromen
- Gedeelde transformaties

U vindt de papers in dit thema hierna in alfabetische volgorde gerangschikt. Hieronder zijn de papers per luik weergegeven.

## **Gedeelde stromen**

Papers: *Pilootproject Hoeve De Waterkant / Een reflectie op het procesverloop* - Kirsten Bomans, Elke Vanempten en Marten Dugernier

*Het Stedelijk Circulair Paspoort / Een instrument voor de Stedelijke Circulaire Economie* – David Dooghe en Lieve Custers

*De energietransitie collaboratief aangepakt: samenwerken aan gebiedsgerichte ingrepen / Pleidooi voor het opstarten van Pilootprojecten Energie als hefboom voor ruimtelijke kwaliteit* – Anneloes van Noordt

*Het delen van ruimte in het stedelijk metabolisme / Praktijkbespreking* – Karolien Van Dyck en Bas Driessen

## **Gedeelde transformaties**

Papers: *Ondergrondse ruimtelijke planning / De onontgonnen dimensie* – Shana Debrock

*Food Hubs. Gedeelde ruimte, gedeelde verantwoordelijkheden / Over de korte keten en Food Hubs als kans voor landbouw én maatschappij* – Eva Kerselaers, Maarten Crivits, Joost Dessen, Marlinde Koopmans, Elke Rogge, Charlotte Prové en Kirsten Vanderplanken

*Ruimtelijke transformaties in verstedelijkte gebieden gedurende de afgelopen 50 jaar / De case van het stadsgewest Gent* – Isabelle Loris

*Gamechanger China verhoogt regionale economische competitie tussen Gent en Gotenburg / De voortdurende veranderingen sinds de overname van Volvo Cars bewijst hoe belangrijk de gedeelde ruimte tussen haven en stad is* – Karel Van den Berghe



## **Pilootproject Hoeve De Waterkant**

*Een reflectie op het procesverloop*

*Kirsten Bomans<sup>1</sup>, Elke Vanempen<sup>2</sup> en Marten Dugernier<sup>1</sup>*

Ontwerpend onderzoek is waardevol, maar leidt niet tot concrete resultaten indien de verwachtingspatronen te zeer verschillend blijven.

Zelfs in projecten waar danig geïnvesteerd wordt in communicatie en procesregie, blijft het belang en de nood van ‘veldwerk’, zijnde het intensief bilateraal en ander contact tussen projectactoren en andere belanghebbenden, onderschat.

<sup>1</sup> Antea Group

Roderveldlaan 1 / kirsten.bomans@anteagroup.com

<sup>2</sup> Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek

# Pilootproject Hoeve De Waterkant

*Een reflectie op het procesverloop*

## **1. Inleiding**

Pilootproject Hoeve De Waterkant is één van de vijf Pilootprojecten Productief Landschap<sup>1</sup>. De Pilootprojecten Productief Landschap zijn het resultaat van een samenwerking tussen de Vlaamse Minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, het Team Vlaams Bouwmeester, het Instituut voor Landbouw-, Visserij-, en Voedselonderzoek, het departement Landbouw en Visserij, en Ruimte Vlaanderen. De pilootprojecten zijn real-time labo's die onder meer testen hoe landbouw in Vlaanderen opnieuw kan functioneren als motor van een vernieuwende maatschappelijke en ruimtelijke evolutie. Ze beogen sector-overschrijdende samenwerkingen tussen landbouwer, beleid en maatschappij tot stand te brengen om ruimtelijke, fysische en bedrijfseconomische processen beter op elkaar af te stemmen. Hoe dit juist vorm krijgt, is voor elk project verschillend en hangt af van de uitdagingen, knelpunten, doelstellingen en betrokken stakeholders per project. Ontwerpend onderzoek was een cruciaal onderdeel van ieder project en werd gemobiliseerd om wervende beelden en concepten te genereren die andere initiatieven en projecten kunnen inspireren. Het ontwerpend onderzoek van het pilootproject Hoeve De Waterkant werd uitgevoerd door de Nederlandse bureaus LINT en Ziegler Branderhorst. Het liep voor een periode van ca. 1 jaar en werd begin dit jaar (2017) afgerond.



**Vogelperspectief op de hoeve © LINT en Ziegler Branderhorst**

Hoeve De Waterkant is een rundveebedrijf in Herk-de-Stad, dat reeds verschillende generaties op deze plek wordt gerund. Vandaag wordt het echter geconfronteerd met een toenemend complexe problematiek, waarbij meerdere factoren een impact hebben op de bedrijfsvoering van de hoeve. Door haar ligging kent de hoeve een waterproblematiek. Veelvuldige overstromingen en vernatting van de gronden bemoeilijken de landbouwactiviteiten. De hoeve staat geregeld letterlijk met de voeten en poten in het water. De waterproblematiek heeft verschillende oorzaken. De belangrijkste zijn de werking van het nabijgelegen wachtbekken Schulensmeer, de verhoogde waterloop de Herk die soms

---

<sup>1</sup> [www.productieflandschap.be](http://www.productieflandschap.be)

overstroomt, overstort de Vroente, de slechte afwatering van de Houwersbeek, de ondiepe grachten en het kwelwater vanuit de hoger gelegen gronden. Tegelijk ervaart het bedrijf ook een aanzienlijke ruimtelijke druk op de gebruikspcelen vanuit verschillende hoeken (onder meer vanuit de natuurdoelstellingen in de omgeving en de uitbreiding van een bedrijventerrein)<sup>2</sup>. De opgave voor de hoeve is met deze drukfactoren omgaan en het bedrijf rendabel te houden. Tegelijk zijn er mogelijk ook kansen om de deels leegstaande bedrijfsgebouwen een nieuwe invulling te geven en meer gebruik te maken van het kwalitatieve landschap en de recreatieve waarde ervan.

Het pilootproject gaat de uitdaging aan om te onderzoeken hoe Hoeve De Waterkant via de ontwikkeling van een aangepaste bedrijfsmodel kan omgaan met water, eerder dan te moeten vechten tegen een waterprobleem. Een belangrijke te beantwoorden vraag voor dit pilootproject is hoe de ‘strijd tegen (water, natuur, ...)’ kan omgebogen worden naar een ‘samenwerken met’. En ook, hoe een geheroriënteerde bedrijfsvoering ruimtelijk en functioneel sterker geïntegreerd kan worden in de omgeving.



© LINT en Ziegler Branderhorst

Wat zijn oplossingsrichtingen voor een alternatief bedrijfsmodel dat rendabel is en een antwoord biedt aan de knelpunten die spelen? Zijn hier pistes mogelijk voor samenwerking? Het is duidelijk dat de opgave van de hoeve een gedeelde opgave is die enkel in samenwerking met de verschillende gebiedsactoren een antwoord kan krijgen, gezien de vele externe factoren die een rol spelen in de toekomstmogelijkheden van het bedrijf. Via ontwerpend onderzoek en participatief overleg in de vorm van 4 ontwerpworkshops, zijn in samenwerking met gebiedsactoren mogelijke ontwikkelingsrichtingen voor het bedrijf uitgewerkt. Hierbij werd gezocht naar vernieuwende en innovatieve ideeën voor bedrijf en omgeving, met oog voor landschappelijke integratie, en haalbaarheid voor de hoeve. Hieronder beschrijven we hoe het projectproces verlopen is, en wat de leerpunten zijn die uit dit project naar boven zijn gekomen.

---

<sup>2</sup> Voor een uitgebreid inzicht in de opgave verwijzen we naar het eindrapport van pilootproject Hoeve De Waterkant

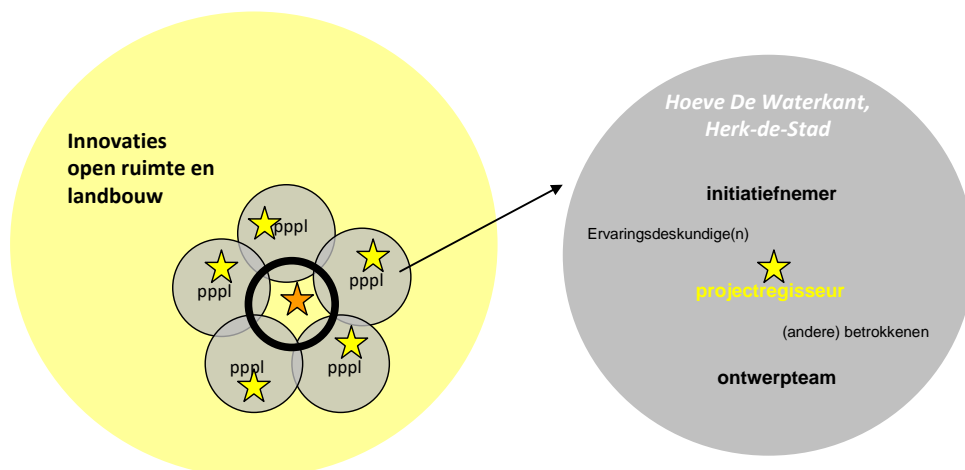
## 2. *Procesverloop*

### Algemeen

Het pilootproject Hoeve de Waterkant wordt ondersteund door een processtructuur bestaande uit een stuurgroep, een projectteam, extern deskundigen, en een project-specifieke werkgroep.

De *stuurgroep* fungeert als overkoepelend orgaan voor de vijf pilootprojecten en omvat afgevaardigden van de opdrachtgevers van de Pilootprojecten Productief Landschap. De stuurgroep selecteerde de vijf pilootprojecten en adviseerde vervolgens bij de selectie van het ontwerpteam, evalueerde het ontwerpend onderzoek, en adviseert en ondersteunt het natraject waar nodig en mogelijk.

Het *projectteam* omvatte in eerste instantie de projectcoördinator, de projectregisseur en de initiatiefnemer van Hoeve De Waterkant. Het projectteam werd in een latere stap uitgebreid met een ontwerpteam. De projectcoördinator volgt alle vijf de pilootprojecten op en verzorgt de link tussen de stuurgroep en het projectteam en tussen de verschillende pilootprojecten. De projectregisseur vormt het communicatieve scharnierpunt tussen het projectteam onderling, de deskundigen en de andere betrokkenen in het proces. Het ontwerpteam voert het ontwerpend onderzoek uit.



Overkoepelend voor de pilootprojecten is een pool van *ervaringsdeskundigen* samengesteld die waar mogelijk aangesproken kan worden door de pilootprojecten. Daarnaast is ook een lokale, project-specifieke *werkgroep* samengesteld van betrokken partijen, die het ontwerpend onderzoek van begin tot eind mee hebben doorlopen. De werkgroep omvatte voornamelijk beleidsactoren en middenveld, actief in het gebied en/of betrokken bij de thematiek van het project.

### Vorbereidende fase

De voorbereidende fase had als doel om het projectdossier scherp te stellen, een projectdefinitie uit te werken, een werkgroep samen te stellen, en een ontwerpteam te selecteren. Op basis van een startoverleg met de hoeve, desktop onderzoek en een reeks bilaterale gesprekken met potentiële partners voor de werkgroep, is de opgave verder in kaart gebracht en werd een lijst samengesteld van actoren voor de werkgroep. Het projectdossier vormde de basis voor de ontwerpuitdaging en diende voor de ontwerpteams om zich kandidaat te stellen voor dit project.



### Verkennen van doelstellingen voor het project en te betrekken partners

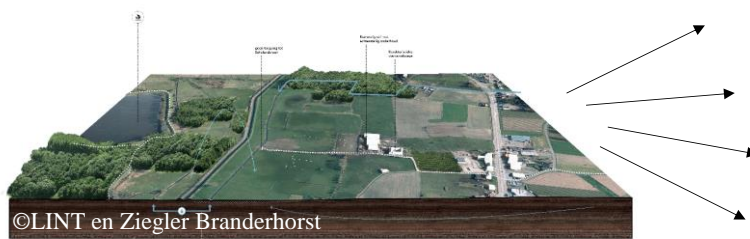
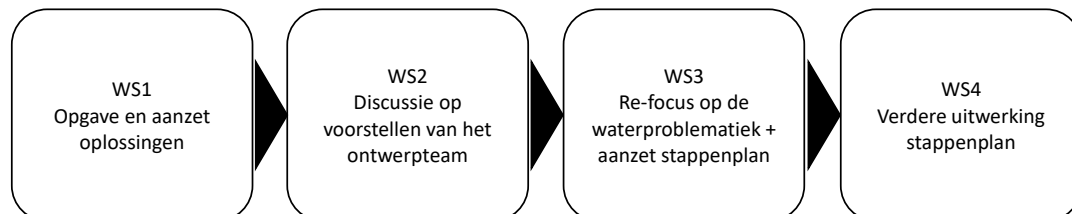


### Ontwerpend onderzoek

Het ontwerpend onderzoek had als doel om op zoek te gaan naar een vernieuwend bedrijfsmodel voor de hoeve dat enerzijds een antwoord kan bieden aan de knelpunten waar het bedrijf mee geconfronteerd wordt (met focus op de waterproblematiek) en dat anderzijds (beter) geïntegreerd is met zijn omgeving. Om hiertoe te kunnen komen was input van zowel initiatiefnemer als stakeholders (met doelstellingen in de omgeving van de hoeve, bv. omtrent natuur- en waterbeheer) essentieel. Dit werd vormgegeven door een reeks van workshops, georganiseerd als een interactief overleg in groep. De workshops werden gevoed door voorstellen en vragen van het ontwerpteam die vervolgens besproken werden met de verschillende deelnemers. Waar de tijd dit toeliet werd ook telkens een voor- en/of nabespreking gehouden met de initiatiefnemer Hoeve De Waterkant.



### Onderzoeken van oplossingsrichtingen voor hoeve de waterkant

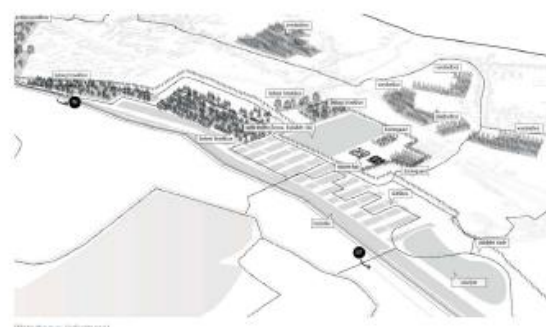
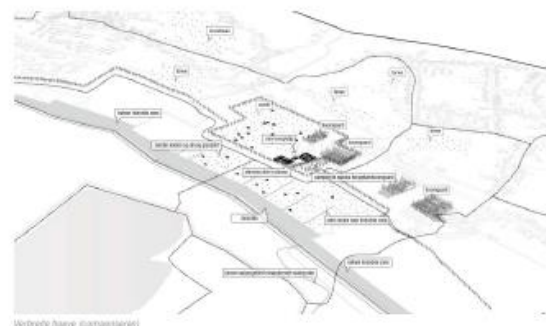
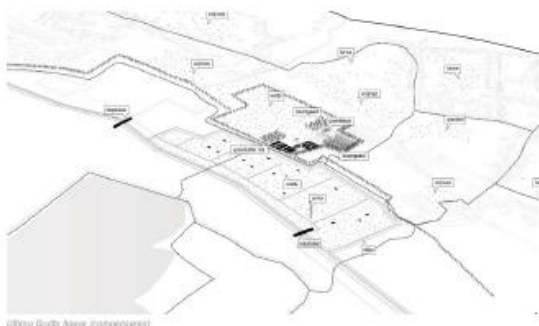


De *eerste workshop* gaf meer inzicht in het gebied, en in de verschillende opgaven die spelen. Kennis van de verschillende deelnemers capteren en integreren was een van de doelstellingen. Met de resultaten van de eerste workshop ging het ontwerpteam aan de slag om een aantal mogelijke bedrijfsmodellen uit te werken<sup>3</sup>. Deze modellen werden toegelicht en besproken op een *tweede workshop*. Hierbij werd een onderscheid gemaakt naar mogelijkheden voor de gebouwen enerzijds en mogelijkheden voor de gronden anderzijds. Via scenario-onderzoek werden zeer vergaande

<sup>3</sup> Voor meer informatie over de bedrijfsmodellen zelf wordt verwezen naar het eindrapport van pilootproject Hoeve De Waterkant

voorstellen van bedrijfsmodellen en oplossingsrichtingen voorgelegd door het ontwerpteam: sommige wat dichterbij, maar sommige ook zeer ver verwijderd van de huidige bedrijfsvoering. Op vraag van de hoeve werd in *een derde workshop* niet zozeer gefocust op een mogelijke invulling voor de leegstaande gebouwen, maar wel op de oorspronkelijke ‘kern’ van de opdracht, namelijk het waterprobleem oplossen. De derde workshop ging ook verder in op mogelijke vervolgstappen op korte en lange termijn. Er was echter geen eensgezindheid over een mogelijke bedrijfstransitie, waardoor het ook niet mogelijk was om “eenvoudigweg” een stappenplan te koppelen aan een specifiek “gekozen” bedrijfsmodel. De bredere doelstelling van het pilootproject – innovatieve ideeën bij elkaar brengen en zo breed mogelijk oplossingsrichtingen in beeld te krijgen voor landbouw in een waterrijke omgeving, bekeken vanuit de situatie van de hoeve – botste met de concretere wens van de hoeve om de huidige bedrijfsvoering te kunnen behouden mits ook een faire financiële compensatie voor de blauwe dienst van wateropvang.

Bovenstaande neemt niet weg dat er een aantal oplossingsrichtingen in de modellen vervat zitten, waaruit mogelijke vervolgstappen kunnen volgen die een deel van het probleem voor de hoeve zouden kunnen oplossen. De derde workshop leidde ook tot het besluit dat een gedeelde aanpak de noodzakelijk te volgen weg zal zijn om tot werkelijke oplossingen te komen. Om de mogelijke vervolgstappen alsnog verder te concretiseren, werd daarom een *vierde ontwerpworkshop* georganiseerd. Doel van deze workshop was na te gaan of een gedeelde aanpak vorm kan krijgen en wie mogelijke trekkers kunnen zijn om een aantal korte en lange termijn stappen verder te kunnen uitzetten.



**Verbeelding van vier mogelijke bedrijfsmodellen © LINT en Ziegler Branderhorst**



Verbeelding van vier mogelijke bedrijfsmodellen © LINT en Ziegler Branderhorst

In de eindfase van het ontwerpend onderzoek lagen er verschillende mogelijke ontwikkelingsrichtingen op tafel, maar ontbrak voor Hoeve De Waterkant nog steeds een structurele oplossing die zij als haalbaar beschouwen. Aan de hoeve werd daarom, via bijkomend gesprek met het projectteam, een platform geboden om hun bedenkingen en reactie bij het pilootproject toe te lichten. In onderling overleg met de hoeve werd het eindrapport met het ontwerpend onderzoek zo op een aantal vlakken bijgestuurd. Hiermee werd het ontwerpend onderzoek afgerond en het PPPL-actieve deel voor wat de ondersteuning betreft afgesloten. Het pilootproject zelf is daarmee echter niet afgerond, het blijft een open vraag hoe de hoeve best kan verder ontwikkelen. Momenteel lopen nog gesprekken om mogelijke vervolgstappen verder in kaart te brengen, en blijft het mogelijk advies te vragen van de stuurgroep.

### 3. *Leerpunten van het procesverloop*

#### **Voor- en nadelen van het ontwerpend onderzoek als methodiek**

In kader van het pilootproject werd ontwerpend onderzoek als methodiek ingezet. Hierbij was het doel om op zoek te gaan naar innovatieve oplossingsrichtingen voor de veelheid aan problemen die de landbouwers op de hoeve ondervinden, en tegelijk met dit project een meerwaarde voor de omgeving en een mogelijke leerwaarde voor andere landbouwers te creëren. Het ontwerpend onderzoek vertrekt vanuit een uitgebreide gebiedsanalyse en werkt toe naar een realistisch toekomstperspectief voor de hoeve, dat rendabel is voor het bedrijf zelf en waar tegelijk ook de verschillende gebiedsactoren kunnen achter staan. Er is gezocht naar een oplossing waar verweving van landbouw-natuur-water mogelijk is. Helaas kan nog niet gesteld worden dat deze oplossing is gevonden. Wel heeft dit project zeker zijn waarde, zijn er waardevolle ideeën uitgekomen en zijn er ook een aantal waardevolle lessen uit te trekken voor toekomstige projecten en ontwikkelingen binnen de open ruimte.

Zo is het positief dat via het ontwerpend onderzoek verschillende scenario's in beeld zijn gebracht die in sterke mate rekening houden met zowel de landschappelijke context als de mogelijkheden voor landbouw in een waterrijke en natuurrijke omgeving. De scenario's benutten de kwaliteiten die er zijn in het gebied en integreren de input van de stakeholders. Er wordt op verschillende manieren getracht een symbiose aan te gaan tussen landbouw en kwaliteitsvolle landschapsontwikkeling dat ook ten goede komt aan de natuur en het waterbeheer in dit gebied. Voor een aantal scenario's wordt ook ingespeeld op de recreatieve belevingswaarde. De ontwerpworkshops toonden duidelijk aan dat veel partijen werkzaam zijn in het gebied, maar dat deze toch veelal naast elkaar werken. Een samenwerking opzetten tussen diverse partners is – ongeacht het toekomstscenario – nodig om een rendabel landbouwbedrijf te garanderen, juist omdat dit bedrijf geconfronteerd wordt met doelstellingen van anderen die interageren met de eigen bedrijfsvoering. Door het pilootproject zijn partijen samengebracht die de opgave kennen en erkennen. Doordat relevante partijen betrokken zijn geweest in dit pilootproject, is een opening gemaakt om verdere stappen te kunnen zetten en met deze actoren verder in gesprek te gaan.

Ondanks de vele energie die gestoken is in het interactief proces, lijken de scenario's moeilijk haalbaar in de praktijk. Ook op het einde van het pilootproject waren de verschillende bedrijfsmodellen in de ogen van de landbouwer niet voldoende realistisch. Hoewel de mogelijkheden en capaciteiten van de hoeve bevestigd werden, kon er via het ontwerpend onderzoek geen bedrijfsmodel ontwikkeld worden waar de initiatiefnemer zich volledig in kan vinden. Een factor die hierin zeker meespeelde was het gevoel dat de landbouwer kreeg dat 'zich weer aanpassen' als enige oplossingsrichting werd voorgesteld en er geen oplossing werd voorgesteld die rechtstreeks aansluit op de bestaande bedrijfsvoering. Er werd (te) snel verondersteld dat een aangepaste bedrijfsvoering de enige mogelijkheid is voor het voortbestaan van de hoeve. Hierdoor werd niet dieper ingegaan op de vraag hoe de bedrijfsvoering kan blijven bestaan zoals ze nu bestaat en welke compensatie – schadevergoedingsmogelijkheden er dan zijn, ontbreken of om verbetering vragen. De hoeve verwachtte een financiële en juridische oplossing, eerder dan een masterplan van een geheroriënteerde of aangepaste bedrijfsvoering. Het pilootproject kon hier, met de methodiek van ontwerpend onderzoek, geen antwoord op bieden. Met andere woorden, ontwerpend onderzoek kan interessante inhoudelijke pistes voorleggen, maar zonder gedeelde verwachting en opgave is het zeer moeilijk om 1 van de pistes te concretiseren.

Het toewerken naar vernieuwende scenario's die tegelijk haalbaar en gewenst zijn, bleek dus allesbehalve evident. Het was moeilijk om vanuit de ontwerpworkshops een gezamenlijke visie te ontwikkelen, zowel vanuit de hoeve als vanuit de gebiedsstakeholders. Hier was uiteindelijk in grote mate inbreng nodig van het ontwerpteam zelf. Bovendien bleek het broodnodig om eerst een traject te lopen waarbij de verschillende stakeholders elkaar en elkaars projecten en verzuchtingen beter leren kennen, voor over gegaan kan worden naar het zoeken naar mogelijke oplossingsrichtingen. Het feit dat er geen duidelijke trekkers zijn om ook vanuit landbouwperspectief/productief landschap met dit gebied verder te gaan, maakt het moeilijk om keuzes te maken. Het is ook voor velen niet evident om buiten de lijntjes van de regelgeving vandaag over productieve landschappen van de toekomst na te denken waardoor interessante ideeën makkelijk (te) snel worden afgeschreven. Vernieuwing en haalbaarheid lijken omgekeerd evenredig aan elkaar. Hoe meer verandering ten opzichte van de bedrijfsvoering vandaag, hoe minder haalbaar dit lijkt. Investeringsmogelijkheden zijn zeer beperkt en de risico's vaak groot, wat in feite elke verandering moeilijk maakt. Aan elk scenario hangt ook een grote mate van onzekerheid vast / potentiële opbrengsten zijn nog zeer onzeker.



### **Procesvoering wordt onderschat**

Door een aantal conflictsituaties die zich voordeden tijdens het projectverloop werd duidelijk dat de verwachtingen al van bij het begin grondig verschillend waren tussen de verschillende partijen in het proces: Hoeve De Waterkant wil een concrete oplossing voor een concreet probleem en verwacht dit op korte termijn, waarbij de huidige bedrijfsvoering behouden kan blijven en een compensatie voor schade mogelijk is. Het ontwerpend onderzoek is echter uitgewerkt als een proces waarin diverse mogelijke toekomstpistes worden onderzocht voor de hoeve en landbouw en water in het algemeen, met mogelijkheden voor heroriëntatie van de bedrijfsvoering. Hoe mooi en goed ideeën vanuit het ontwerpend onderzoek ook zijn, ze bieden geen concrete oplossing indien er geen gemeenschappelijk verwachtingspatroon en geen gemeenschappelijke opgave is.

De complexiteit van de opgave voor Hoeve De Waterkant maakt ook dat de procesvoering van dit project werd onderschat. De balans tussen het inhoudelijk werk en het proces en veldwerk moet in evenwicht blijven. De workshops bleken, achteraf gezien, op een aantal momenten te ‘allesomvattend’ te zijn, juist omdat zoveel zaken tegelijk bekeken moesten worden. Mogelijk was het een meerwaarde geweest om extra bilaterale terugkoppelingsmomenten te voorzien.

Hoewel er in dit pilotproject reeds veel aandacht werd besteed aan de procesvoering door onder andere de projectcoördinator en projectregisseur, werd de tijd die nodig is voor een gedegen communicatie en veldwerk nog steeds onderschat.

### **Dankwoord**

Deze paper bevat de mening van de auteurs en niet noodzakelijk deze van de andere betrokkenen van het project. De auteurs danken natuurlijk alle betrokkenen in dit project, de initiatiefnemers van Hoeve De Waterkant, het ontwerpteam, de deelnemers van de werkgroepen, en de PPPL-stuurgroep.



## Ondergrondse ruimtelijke planning

*De onontgonnen dimensie*

*Shana Debrock*

Ondergronds ruimtegebruik is een kans om meer te doen met minder ruimte. Toch heeft het sterk verstedelijkt Vlaanderen hierin maar weinig traditie. Politiek en maatschappij hebben het decennia lang vanzelfsprekend gevonden om genereus bijkomend ruimte in te nemen. De Vlaamse Regering zet met het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in op een ommekeer en wil tegen 2040 het bijkomend ruimtebeslag terugbrengen naar 0 hectare.

De hoogste tijd dus om de kansen van de Vlaamse ondergrond te bekijken:

1. De ondergrond biedt kansen om ruimtevragen een plaats te geven zonder nieuwe open ruimte aan te snijden en tegelijk maatschappelijke meerwaarde te creëren.
2. De kwaliteit van de bodem, de ecosysteemdiensten die zij levert en het toekomstig ondergronds ruimtelijk functioneren zijn bepalend voor de ingrepen in de ondergrond vandaag.
3. Ondergronds ruimtegebruik vergt een effectieve planning om enerzijds de kansen ervan te benutten en anderzijds de bestaande kwaliteiten en het toekomstig functioneren te garanderen.

Departement Omgeving  
Shana.Debrock@vlaanderen.be

# Ondergrondse ruimtelijke planning

## *De onontgonnen dimensie*

### **1. Een wereld in verandering**

Wereldwijd staan verstedelijkte regio's voor de belangrijke opgave om de bevolkingsgroei op te vangen en tegelijk werk te maken van uitdagingen op het vlak van klimaat en energie, biodiversiteit en voedselzekerheid, mobiliteit, economie en technologische ontwikkeling. Het Federaal Planbureau<sup>1</sup> voorziet voor Vlaanderen een blijvende bevolkingsgroei van 6,5 miljoen naar 7,4 miljoen (2060). De ruimtelijke organisatie bepaalt als deelsysteem in belangrijke mate mee de marges waarin beleid en maatschappij deze opgave kunnen oppakken (VMM, 2014; Vlaamse Regering, 2012). Vlaanderen heeft hier, eufemistisch uitgedrukt, een weinig comfortabele startpositie. Vandaag nemen we 33% van de ruimte in Vlaanderen in beslag. 14% daarvan is verhard. Zou Vlaanderen haar bebouwde ruimte even efficiënt gebruiken als Nederland, kan ze hier zonder ook maar één hectare open ruimte aan te snijden 11 miljoen mensen laten leven. De Vlaamse Regering heeft daarom in november 2016 in het Witboek BRV beslist dit uitbreidingsbeleid te beëindigen. Het bijkomend ruimtebeslag moet omlaag van 6 ha/dag vandaag naar 3 ha/dag in 2025 om zo tegen 2040 netto geen bijkomende ruimte meer in te nemen. Deze ommekeer vraagt innovatieve oplossingen om meer te doen met de bebouwde ruimte.

Het ITA ziet ondergronds ruimtegebruik alvast als een belangrijk deel van het antwoord op deze uitdagingen:

*'The urban underground space in our experience is often an overlooked asset of cities. An asset that could play a vital role in the quest many cities are undertaking to combat lack of space. Cities need space for housing, for infrastructure but also for public spaces. As demands on cities grow in terms of spatial requirements, they also have to cope with climate change, in terms of both mitigation and adaptation, and need to become more resilient in terms of natural disasters. The urban underground can be a solution to a lot of these issues.'*<sup>2</sup>

Er is een nood aan ruimte om de maatschappelijke tendensen op te vangen. De nood aan ruimte impliceert niet onmiddellijk 'meer' ruimte, maar gaat over de bestaande ruimte anders benutten zonder in te boeten aan leefkwaliteit. De nood aan een andersoortig ruimtegebruik wordt vaak pas duidelijk als er zich ruimtelijke noden manifesteren zonder dat er bovengronds nog ruimte beschikbaar is en men de ruimtelijke kwaliteiten van een stad wil verbreden en vergroten. Pas als de bovengrondse ruimte gesatureerd is, richt men zijn blik op de ondergrond. Door tijdig in te zetten op het opdrijven van het ruimtelijk rendement van de ruimte stellen we de saturatie van de ruimte uit.

### **2. Ondergronds ruimtegebruik vandaag**

Het ITA biedt zo een update in een debat van meer dan eeuw oud. Eugène Hénard, een Franse architect en planner, haalde al in 1910 tijdens de Town Planning Conference in Londen het belang van de ondergrond aan voor de steden van de toekomst :

*'Whatever form its future expansion may take, there will always remain, in every large urban community, a centre of intense activity wherein the buildings will always be placed close together, as they are in our cities of the present day ... All the evil arises from the old traditional idea that "the bottom of the road must be on a level with the ground in its original*

---

<sup>1</sup> <http://www.plan.be/databases/data-35-nl-bevolkingsvoorzichten+2016+2060>

<sup>2</sup> International Tunneling and Underground Space Association: <https://www.ita-aites.org/en/wg-committees/committees/itacus>

*condition.” But there is nothing to justify such an erroneous view. As a matter of fact, if we were to establish as a first principle the idea that “the pavement and carriage-way must be artificially constructed at a sufficient height to allow thereunder a space capable of containing all the installations needed for the service of the road,” the difficulties I have just pointed out would disappear altogether.’<sup>3</sup>*

De mogelijkheden van de ondergrond zijn vandaag gekend: energiewinning, nutsvoorzieningen, mobiliteit, opslag van goederen en drinkwaterwinning. De ondergrond dient als extra laag die dichtbevolkte bebouwde ruimtes kan ontlasten door functies zoals transport of opslag op te nemen. Het gebrek aan een coherentie visie op de ondergrond zorgt er helaas voor dat zowel bovengrondse als ondergrondse ruimtelijke ontwikkelingen een toekomstgericht, efficiënt en gedeeld gebruik van de ondergrond in sterke mate hypothekeren. Een dergelijke visie zou nochtans nuttig zijn om invulling te geven aan de vele doelstellingen van de Vlaamse Regering.

### **3. Lessen uit het buitenland**

Frankrijk kent veel grote ondergrondse constructies in de stedelijke omgeving. De projecten zijn ingezet om erfgoed te bewaren, stedelijk landschap te behouden, open ruimtes te vrijwaren en publieke aantrekkingskracht te creëren. Denk hierbij aan Les Halles in Parijs. Een ondergronds winkelcentrum en openbaar vervoersknooppunt dat door zijn gedeeltelijk ondergrondse ligging het nabije plein (vol erfgoed) in zijn eigenheid laat. Het Louvre is een ander prominent voorbeeld. Het museum zelf zit grotendeels ondergrond, waardoor Les Jardin de Tuileries zijn publieke functie heeft behouden en het historisch gebouw onaangetast is gebleven.



**Figuur 5 Louvre, Parijs**

Nog een Frans voorbeeld is het ‘Open Air Metro’- project: een wedstrijd waarin het metrostation van de toekomst wordt ontworpen. Het project laat het maaiveld als harde grens tussen bovengrond en ondergrond weg. Het creëert een dramatische ingang tot ondergrondse ruimte door het te integreren met de bovengrondse activiteiten. Het knooppunt voor openbaar vervoer is gecombineerd met ruimte voor recreatie, winkels en horeca.

Kuala Lumpur (Maleisië) bouwde een verkeerstunnel twee verdiepingen waarvan de onderste verdieping functioneert als overstromingsbekken bij hevige regenval. De tunnel levert een antwoord op de groeiende bevolking en mobiliteit én maakt de stad meer klimaatbestendig. De constructie heeft de stad in 2011 al haar diensten bewezen in de nasleep van de tsunami in Japan zonder dat ze hierbij noemenswaardige schade heeft opgenomen.

Madrid (Spanje) heeft ruim een miljoen m<sup>2</sup> groene open ruimte gecreëerd dwars door het stedelijk weefsel de snelweg M30 over een afstand van 56 km te onder de grond te steken. De gezondheid van de Madrileen ging er fors op vooruit dankzij een forse afname van de luchtvervuiling en geluidshinder. Montreal (Canada) heeft een ondergronds netwerk waarin 31 km voetgangersweg het trein- en busstation en 10 metrostations verbindt en ruimte biedt aan 1600 winkels, 200 restaurants, kantoren en

<sup>3</sup> Royal Institute of British Architects, Town Planning Conference London, 10-15 October 1910, Transactions (London: The Royal Institute of British Architects, 1911): 345-367.

bioscopen. De maatschappelijke meerwaarde is gegarandeerd door te voorzien in een vlotte overstap naar bovengrondse functies en een sterke verbondenheid met de metropool via het metrosysteem. Hong Kong heeft een gelijkaardig systeem en drukt de kosten voor de uitbouw van het ondergronds vervoersnetwerk expliciet te koppelen aan de bovengrondse ontwikkeling van woningen en winkels.

Metrostelsels en tunnels voor verkeersassen zijn het levende bewijs dat ondergrond en mobiliteit al meer dan een eeuw hand in hand gaan. Een nieuw aspect dat hierbij om de hoek komt kijken is hergebruik. London Underground zet in onbruik geraakte metrotunnels in voor fiets- en voetgangersverbindingen. Het netwerk takt aan op het metronet en voorziet in allerhande diensten. Het netwerk gebruikt de kinetische energie van de verplaatsingen om volledig energieonafhankelijk en koolstofneutraal te zijn. Het futuristische transportsysteem 'Hyperloop One' zet in op langeafstand high-speed ondergronds transport en wil ondergrondse mobiliteit revolutioneren.

Helsinki en Nederland zetten nog een stap verder en nemen de stap van ondergronds ruimtegebruik naar effectieve ondergrondse planning. Helsinki vormt het moedervoorbeeld voor ondergronds ruimtegebruik en ruimtelijk planning. Toen het centrum van Helsinki te maken had met een tekort aan greenfields bood de geologische samenstelling een oplossing. De samenstelling van de ondergrond bleek geschikt voor verschillende grootschalige ondergrondse constructies. Om belangen en bestaande ondergrondse functies te beschermen en de strijd tussen conflicterende functies te beperken werd een 'Underground Masterplan' opgesteld. Het masterplan beschrijft de mogelijkheden voor 140 mogelijke sites, zowel voor huidig als toekomstig gebruik. Daarnaast is het plan juridisch bindend voor de eigenaars en de overheid en dient het zelfs als gids bij het ontwikkelen van bovengrondse ruimte. Het 'Underground Masterplan' duidt op enkele relevante aspecten zoals het bepalende belang van de geologische eigenschappen van bodem, eigenaarschap van de ondergrond, invloed op de bovengrond en de relatie tot bestaande ondergrondse constructies.

Nederland zet met de Structuurvisie Ondergrond in op een duurzaam ondergronds ruimtegebruik. De Structuurvisie gaat voornamelijk in op grondwater voor de drinkwatervoorziening en energievoorziening. Nederland maakte de belangrijke stap naar visievorming rond het gebruik van de ondergrond. Een van de hoofddoelen blijkt het voorkomen van 'botsingen' tussen functies in de toekomst. De visie neemt echter slechts een beperkt aantal mogelijke ondergrondse functies in rekening. Ondergrondse functies die eerder visionair lijken en de aanwezigheid van mensen in de ondergrond vereisen zoals wonen, werken, recreëren zijn achterwege gelaten wat de robuustheid van de visie aantast.

New York heeft in analogie met het bekende 'High Line' (spoorwegviaduct omgevormd tot park) nu een plan voor de 'Low Line' voorgesteld. Het plan gebruikt 'solar technology' gebruikt om een ondergrondse trolley-terminal om te vormen tot een ondergronds park. Op deze wijze wordt de leefkwaliteit van de inwoners van New York verhoogd door het voorzien van additioneel groen. Met de introductie van een publiek park als ondergrondse constructie opent men deuren voor meerdere ondergrondse functies waarbij op vandaag zonlicht als onontbeerlijk wordt gezien.



**Figuur 6 de 'LowLine'**

Ontwerpers in Mexico City gingen nog een stap verder en hebben een antwoord geformuleerd op de vele bepalingen rond historische gebouwen in de stad, hoogtevoorschriften, congestieproblematiek en de nood aan nieuwe kantoren, retail en woonruimte. Met de 'Earthscraper' werd een project voorgesteld dat 65 verdiepingen telt en 300m de diepte ingaat. Het gebouw ligt onder het centrale historische



**Figuur 7 'Earthscraper'**

plein in het centrum. De constructie filterde natuurlijk zonlicht door het glazen plafond dat dienst doet als publiek plein. De 'Earthscraper' voorziet onder meer ruimte om te wonen, te werken en te recreëren. Hoewel dit project nog even lijkt te beleven steken op conceptniveau, geeft het een boeiend inzicht in de toekomstige mogelijkheden voor ondergronds ruimtegebruik.

Vlaanderen kan de volgende lessen trekken uit de buitenlandse voorbeelden:

- De ondergrond is een reëel alternatief om ruimte te bieden aan maatschappelijke functies zonder hiervoor open ruimte te moeten aansnijden. De stedelijke ondergrond wordt het meest ingezet voor transit, opslag en detailhandel maar met enige creativiteit kan een heel resem aan functies hier het daglicht zien.
- Het is belangrijk om ondergronds ruimtegebruik in te zetten als hefboom voor het verbeteren van de kwaliteit van de bovengrondse ruimte. Voorbeelden zijn het vergroten van de publieke ruimte (wegnemen verkeer), het wegnemen van verharde ruimte of het behoud van erfgoed.
- Ondergronds ruimtegebruik biedt kansen voor maatschappelijke meerwaardecreatie door een slimme koppeling te maken met bovengrondse functies. Voorbeelden zijn het gebruik van restwarmte van ondergrondse koeling, het afvangen van circulaire reststromen of het in de nabijheid brengen van voorzieningen.
- De kwaliteit van de bodem en het garanderen van de ecosysteemdiensten die zij levert gelden als absolute randvoorwaarde voor ondergronds ruimtegebruik.
- De ondergrond kent evengoed als de bovengrond verschillende ruimteclaims en vereist dus een doordachte ruimtelijke organisatie voor een optimaal ondergronds ruimtelijk functioneren.

Ondergronds ruimtegebruik vergt dus een effectieve planning om enerzijds de ruimtelijke kansen ervan te benutten en anderzijds de bestaande kwaliteiten en het toekomstig functioneren te garanderen.

#### ***4. De ondergrond gebruiken om de leefkwaliteit te verhogen***

##### **Analyse hedendaags ondergronds ruimtegebruik**

Ondergronds ruimtegebruik heeft verschillende voordelen. Door het inzetten van de ondergrond wordt er aan efficiënt landbeheer gedaan in een verstedelijkte dense context, worden onaantrekkelijke functies uit het zicht gehouden, wordt er bijgedragen aan de veerkracht en duurzame ontwikkeling van de omgeving. De ondergrond biedt potentieel voor energiewinning en energieopslag en door de natuurlijke isolerende eigenschappen wordt geluidshinder verminderd. De ondergrond biedt ook bescherming zowel tegen harde weersomstandigheden als oorlogsomstandigheden.

De screening van voorbeelden van ondergronds ruimtegebruik leert dat de activiteiten binnen één of soms meerdere functiegroepen geclassificeerd kunnen worden. De functiegroepen spelen in op het doel van de activiteit. We onderscheiden: mobiliteit en transport, open ruimte vrijwaren, opslag, cultuur/erfgoed, recreatie, wonen, voorzieningen (vb winkels) en (openbare) diensten, energie – en

nutsvoorzieningen. De meest voorkomende voorbeelden zijn de functiegroepen die instaan voor het verwerken van mobiliteit en transport, nutsvoorzieningen en opslag. Vaak vallen activiteiten binnen meerdere functiegroepen, zoals de M30 in Madrid die zowel zorgt voor mobiliteit faciliteren als open ruimte creëren of het ondergrondse netwerk in Montreal dat inspeelt op mobiliteit via de talrijke openbaarvervoersknooppunten, maar ook voorziet in recreatie (bioscoop en theater) en winkels. De eerder futuristische projecten spitsen zich toe een langdurig ondergronds verblijf zoals de 'Earthscraper'.

Vlaamse ondergrondse bouwprojecten beperken zich veelal tot mobiliteit, nutsvoorzieningen en energiewinning. Politiek en maatschappij hebben het decennialang van zelfsprekend gevonden genereus bijkomend ruimte in te nemen waardoor we hier weinig hoogstaande op verblijf gerichte ondergrondse projecten kennen. Wat voor ongemakken zorgt, want ondergronds bouwen nadat de bovengrond is benut vormt de moeilijkste manier om ondergronds te bouwen. Het gebruik van de ondergrond is eerder een last resort mogelijkheid, wat de opportuniteiten van de ondergrond sterk beknopt.

De koppeling met openbare vervoersknooppunten of mobiliteitsnetwerken is belangrijk en sluit aan bij de visie uit het Witboek BRV om ruimtelijke ontwikkelingen te enten op knooppunten van collectief vervoer. De aaneenschakeling van diverse ondergrondse knooppunten met oog op het creëren van een ondergronds netwerk geeft een extra dimensie aan de stedelijke omgeving. Het verhoogt ook leefkwaliteit door boven- en ondergrondse functie beter bereikbaar te maken. Het verbinden van ondergrondse functies creëert nieuw stedelijk weefsel dat bijdraagt aan de leefkwaliteit in de steden en lokale ontwikkelingen en dynamiek stimuleert. De verbindende rol van ondergrondse constructies is een opportuniteit en wordt te weinig ingezet.

Ondergronds ruimtegebruik speelt zich af op verschillende dieptes. In de directe ondergrond zitten de nutsleidingen, rioleringen, opslag... Wat dieper liggen de vervoersnetwerken. In Vlaanderen ligt het diepste project op een diepte van 220 meter (in Mol) met als doel de opslag van hoogradioactief afval. Het project bevindt zich in de proefperiode, maar het duidt dat de ruimte tot op een diepte van 200m kan ingezet worden.

Ondergronds ruimtegebruik kan de druk op de bovengrond verlichten. Dit geldt niet alleen voor de stedelijke (Parijs, Madrid, ...) maar ook voor de landelijke omgeving. In landelijke gebieden is ondergronds ruimtegebruik een manier om open landschappen te behouden. Respect hierbij voor natuurlijke landschap en principes van duurzaamheid komen vaak terug als aanleiding.



**Figuur 8 Welsh house**

Het bewaren van erfgoed heeft een tweeledige betekenis. Enerzijds wordt de ondergrond ingezet om erfgoed bovengronds te vrijwaren en te beschermen zoals bij het Louvre en Les Halles het geval is. Anderzijds is een trend merkbaar dat archeologisch erfgoed zichtbaar gemaakt wordt bij ondergrondse projecten en men het verleden in ere herstelt.

Mensen gebruiken de ondergrond meestal als een transitruimte voor kort verblijf. De verdeling over functiegroepen toont hetzelfde beeld. Mobiliteit, opslag, winkelen, ... zijn allemaal transitfuncties. Er wordt maar weinig ingezet op wonen en werken onder grond. Misschien komt dit omdat men wonen en werken aanziet als één van de functies waarvoor 'verse' lucht noodzakelijk is of speelt eerder de sociale perceptie hier in een rol? Ingerepen in de ondergrond hebben een blijvend karakter en toch is het aantal projecten dat inzet op hergebruik zeer beperkt. De schaarse voorbeelden zoals de 'Low Line' werken inspirerend omdat ze ons er van bewust maken dat nabestemming steeds pertinenter is bij ondergrondse



ontwikkeling. Het is bijvoorbeeld niet onwaarschijnlijk dat als gevolg van de veranderingen op het vlak van mobiliteit de komende decennia heel wat ondergrondse parkings die we vandaag bouwen vrijkomen.

### **Aandachtspunten bij ondergronds ruimtegebruik**

De bodem voorziet in een belangrijke toegevoegde waarde voor de maatschappij. Het levert diensten waar de mens belang bij heeft zoals voedsel, waterberging, temperatuurregeling, bescherming van cultuurhistorisch en natuurlijk erfgoed. Deze baten hebben ook een economische factor. Ingrepen in de ondergrond hebben een invloed op de kwaliteit van de bodem en het functioneren van de bodem als ecosysteem. Maatregelen moeten genomen worden om ervoor te zorgen dat de bodem nog diensten kan verschaffen aan toekomstige generaties.

Wat in eerste instantie vaak vergeten wordt is dat de ondergrond en de aanwezige functies bepalend zijn voor de bovengrond. Beide dimensies beïnvloeden elkaar en hebben een wederkerige relatie. Zo heeft het winnen van grondwater invloed op de grondwaterstanden en hebben nutsleidingen invloed op ondergrondse opslagconstructies.

Men dient aandacht te hebben voor conflicterende functies in de ondergrond. Waar de fundamenten van gebouwen te diep gaan, kan er geen nieuwe metrotunnel aangelegd worden en dient deze een omweg te maken wat kosten met zich meebrengt. Sommige functies zoals mobiliteitsnetwerken werken eerder op een horizontaal niveau in de ondergrond, terwijl nieuwere functies eerder verticaal te werk gaan zoals energiewinning. Coördinatie en regulering is noodzakelijk om de ‘first come- first serve’-mentaliteit te wijzigen.

Het grootste verschil tussen bovengronds en ondergronds ruimtegebruik is de mogelijkheid om bovengronds ruimtegebruik te ‘visualiseren’. Je kan letterlijk de ruimte zien die de functie zal innemen. Het is belangrijk om de ondergrondse ruimte te verstaan, te verkennen op een manier waardoor het mogelijk wordt om de ondergrond maximaal te benutten zonder beïnvloeding van ecosystemen.

*‘Development can be carried out in almost all locations but there is a need to take ‘permissible risk’ into account; that is - ,to be aware of the costs of the development and mitigation from the outset.’<sup>4</sup>*

De eigenschappen van de ondergrond verhinderen zelden grootschalige ondergrondse constructies, maar beheersen wel de mate van geschiktheid van de ondergrond en de hoeveelheid additionele maatregelen die er genomen moeten worden, het gebruikte ontwerp en de kostprijs van de constructie. De kost of waarde van een ondergronds project wordt niet enkel monetair bekeken. Er moet gekeken worden naar de toegevoegde maatschappelijke waarde voor de omgeving en de gebruikers.

Het aspect ‘eigendom’ speelt een belangrijke rol bij ondergronds ruimtegebruik. Tot hoeveel meter onder de grond is iemand nog eigenaar? Aspecten zoals verticaal opstalrecht, verticale eigendom, ... moeten meer aan de man gebracht worden en vereisen duidelijke interpretaties.

Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met mogelijke negatieve gevolgen van de ingreep zoals overstromingsrisico’s, vervuilde bodems, instabiele grond, ... Bij het gebruik van de ondergrond dient niet enkel rekening gehouden te worden met welke soort functies in de ondergrond best gedijen, maar

---

<sup>4</sup> Marker, 2009 in British Geological Survey. (2015). *Future of Science: The ground beneath cities: where should future development occur?* Geraadpleegd op 20 maart 2017 via <https://www.gov.uk/government/publications/future-of-cities-development-underground>

met de locatie van de ondergrondse constructie. Ook bij ondergrondse constructies is een goed locatiebeleid noodzakelijk. Waar wil men de ondergrond vrijwaren en niet/nooit gebruiken? Om de mogelijkheid op geologische ongelukken te beperken, is er een resem aan multi-criteria datasets ontwikkeld die de gevaren op overstroming, grondverschuivingen, bodeminstabiliteit, ... in kaart brengen. De datasets worden gebruikt door planners, milieudeskundigen, lokale overheden, ... maar dit betekent niet dat de data en mogelijke gevolgen correct geïnterpreteerd worden. De nood aan kennis is een absoluut gegeven en houdt gevaren in.

## **5. *Uitdaging van ondergrondse ruimtelijke planning***

### **Waarom is planning noodzakelijk?**

Het is niet genoeg om tijdig in te zetten op ondergronds ruimtegebruik. Het gebruik van de ondergrond moet deel uitmaken van visievorming en planningsprocessen.

*'It is necessary that the urban planner thinks deep and that underground development of cities is done not through random necessities, but according to a definite commitment, legislation and predetermined plan.'*<sup>5</sup>

De Franse architect Edouard Utudjian wees met deze woorden ruim zeventig jaar geleden al op het belang van ondergrondse planning. De nood was echter nog niet dwingend genoeg om tot actie over te gaan. Er bestaat op vandaag een conceptueel model dat inzicht geeft in de opportuniteiten van de ondergrond en de mogelijke conflicten die er heersen. Maar er dient afgestapt te worden van het idee dat de ondergrond pas troeven inhoudt nadat de maximale draagkracht van de bovengrond is bereikt. Ondergrond aansnijden als 'last resort' kan niet meer opgaan. Daarnaast groeit het besef dat de ondergrond meer is dan een additionele dienstenlaag, zoals geopperd door Webster en Hénard<sup>6</sup> en een belangrijke rol kan spelen bij het verhogen van de leefbaarheid van steden. Ten derde wordt de complexiteit van de ondergrondse ruimtelijke planning deels in de hand gewerkt door de nood aan samenwerking tussen architecten, planners, ingenieurs en geologen om een gezamenlijke gedragen visie op ondergrondse ruimtelijke planning te creëren.

De afwezigheid van planning leidt tot suboptimaal gebruik van de ondergrond. De aanwezigheid van diverse energiebronnen in de ondergrond en het huidige gebruik van de ondergrond door diverse (natuurlijke) functies zoals opslag, mobiliteit, ecosysteemdiensten... zorgen voor conflicten die het toekomstige gebruik van ondergrond kunnen verhinderen. Het 'first come- first serve' principe dient plaats te maken voor een duurzame ruimtelijke planning waarbij functies worden afgewogen en ingezet wordt op het maximaal integreren van de ecosysteemdiensten. Ingrepen in de ondergrond worden minder gemakkelijk ongedaan gemaakt dan bovengrondse ingrepen. De 'first come'-gebruiker werkt momenteel zonder visie en kiest de meest gunstige locatie voor zijn functie zonder rekening te houden met mogelijke toekomstige functies op die locatie. Keuzes op vlak van beschermen, benutten en reserveren van de ondergrond moeten gemaakt worden. We dienen ervoor te zorgen dat de ondergrond nog steeds troeven inhoudt voor toekomstige generaties.

## **6. *Ruimtelijke planning met ondergrond als volwaarde dimensie***

*'For underground space to remain a societal asset, we need to plan and manage its use, just like any other asset. If this is not done, its greatest benefits will prove to be short-lived and it*

---

<sup>5</sup> L'Urbanisme Souterrain. Édouard Utudjian. Presses Universitaires de France (1952).

<sup>6</sup> ISOCARP (2015)

*will eventually cease to be an effective instrument for the support, redirection and sustainable development of urban areas.’<sup>7</sup>*

De ruimtelijke planning staat vandaag voor de uitdaging de ondergrond te integreren als volwaardige dimensie in de beleidsplanning. Enkel zo kan men ten volle de ingenomen ruimte benutten en het hoofd bieden aan toekomstige trends. Hiervoor is een nieuw afwegingskader noodzakelijk. Een visie over de planning van de ondergrond die verder gaat dan enkel beslissen welke ondergrondse ruimtes worden benut, beschermd of gereserveerd. Welke functies krijgen waar voorrang? Er is nood aan een gebiedsgericht beleid. De beslissingen die genomen worden bovengronds kunnen niet zonder meer overgedragen worden naar de ondergrond. Er is nood aan visie waar alle lagen en dimensies van de ondergrond met volle kennis van opportuniteiten en bedreigingen geïntegreerd worden behandeld. De wederkerige relatie tussen bovengrond en ondergrond, de sociale perceptie, de noodzaak aan kennis zijn hierbij sleutelementen waarop ingezet moet worden.

Het ruimtelijk beleid maakt vandaag tweedimensionale afwegingen en ordent functies horizontaal van elkaar. Verticale kansen en tegenstrijdigheden komen te weinig in beeld. Ruimtelijke planning heeft nood aan een methodologie die geologische eigenschappen van de ondergrond, waarde van ecosysteemdiensten meeneemt. Door de eigenschappen van de ondergrond en de diensten die de ondergrond produceert te matchen met de toekomstige bestemming van de ondergrond kunnen de diverse en complementaire functies van de ondergrond onderzocht worden om potentiële conflicten en competitie over de ruimte te voorkomen met oog op een duurzame ondergrondse ruimtelijke planning. Dit vraagt om een benadering waar de verschillende lagen in de ondergrond en gebruik van de bovengrond in samenhang worden bekeken.

## **7. Conclusie**

Ondergronds ruimtegebruik kan een antwoord bieden op maatschappelijke uitdagingen mits de overstap gemaakt wordt naar een ruimtelijke planning waarbij de ondergrond wordt meegenomen als additionele dimensie. De Vlaamse Regering formuleert in het Witboek BRV ambitieuze doelstellingen voor de ruimtelijke ontwikkeling. Het gebruik van de ondergrond is een belangrijke piste om meer te doen met de bebouwde ruimte en zo het bijkomend ruimtebeslag in te perken. De mogelijkheden lijken onbeperkt: transport, opslag, detailhandel, recreatie, energiewinning, ... en ja, misschien zelfs wonen. Ondergronds ruimtegebruik kan de bovengrondse leefkwaliteit verbeteren door druk weg te nemen en het kan door slimme functiecombinaties instaan voor maatschappelijke meerwaardecreatie. De bodem is tegelijk (ecologisch) kwetsbaar en als we niet oppassen vatbaar voor eenzelfde wanorde als bovengronds.

Het gebruik van de ondergrond vraagt daarom een doordacht ruimtelijk beleid dat inzet op respect voor de bestaande bodemfuncties, een sterke relatie met het bovengronds ruimtegebruik en oog heeft voor de nieuwe functionele structuren ondergronds. Na decennia van genereus ruimte innemen, ontbreekt het Vlaanderen aan een traditie in ondergronds ruimtegebruik. De vraag om een integraal ruimtelijk beleid werd gesteld. De theorie dient echter nog concreter toegespitst te worden op de Vlaamse context: wat is de situatie met betrekking tot eigendom in Vlaanderen? Wat voor kansen brengen het omgevingsdenken en -beleid? Waar zet men best in op het gebruik van de ondergrond en welke functies komen waar aan de orde? Is een shift van transitfuncties naar langdurig ondergronds verblijf noodzakelijk en wenselijk? Zowel op het niveau van visie (koppeling locatieprincipes BRV, aansluiting op kleinschalige structuur, ...), instrumentarium (relatie eigendomsrecht, ...) als governance (draagvlak, perceptie, ...) ligt vandaag

---

<sup>7</sup> ITACUS, 2010

nog werk op de plank. Daarom dient er een extensief kennisnetwerk opgebouwd te worden van architecten, ingenieurs, stedenbouwkundigen, geologen, ... Het Vlaams ruimtelijk beleid kan hierin een trekkende rol opnemen, vertrekkende van de sterktes van Vlaanderen. Het is tijd dat het Vlaams ruimtelijk beleid de ondergrond niet langer onontgonnen laat.

### **Referenties**

- British Geological Survey. (2015). *Future of Science: The ground beneath cities: where should future development occur?* Geraadpleegd op 20 maart 2017 via <https://www.gov.uk/government/publications/future-of-cities-development-underground>
- Cameron, C. (2015). Gensler proposes electricity-generating bike paths for London Underground's disused tunnels. Geraadpleegd op 4 maart 2017 via <http://inhabitat.com/>
- Lowline. (2016). Lowline: Concept. Geraadpleegd op 6 februari 2017 via <http://thelowline.org/ABOUT/PROJECT/>.
- Cornaro, A. & Admiraal, H. (2012). *Changing World – Major Challenges: the Need for Underground Space Planning*. 48ste ISOCARP Congress 2012, ISOCARP.
- Cramer, J., van den Berg, J & Boonsma, E. (2013). *Slimme regie op de ondergrond: Een handreiking uit de praktijk*. Nederland: COB.
- Ikavalko, O., Satola, I. & Hoivanen, R. (2016). *Helsinki: COST TU126 Sub-urban Report*. COST.
- ISOCARP. (2015). *Think Deep: Planning, development and use of underground space in cities*. Nederland: Aktief.
- ITACUS. (2016). *ITACUS for an urban underground future*. Geraadpleegd op 15 maart 2017 via <https://www.ita-aites.org/en/wg-committees/committees/itacus>
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Ministerie van Economische Zaken. (2016). *Ontwerp Structuurvisie Ondergrond*. Nederland: Ministerie van Infrastructuur en Milieu/Ministerie van Economische Zaken.
- Royal Institute of British Architects. Town Planning Conference London, 10-15 October 1910, *Transactions*, London: The Royal Institute of British Architects, 1911: 345-367.
- Van der Meulen, J., & et al. (2016). *Out of Sight, Out of mind? Considering the subsurface in urban planning – State of the art*. COST.

## **Het Stedelijk Circulair Paspoort**

*Een instrument voor de Stedelijke Circulaire Economie*

*David Dooghe en Lieve Custers*

Er is te weinig zicht op de positieve of negatieve effecten van de deeleconomie, en breder de circulaire economie, op de stedelijke ontwikkeling.

Vele ontwikkelingen in de deeleconomie zijn generiek. Echter specifiek lokaal beleid, publieke projecten of de ontwikkelingen van stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens geven een wijk, stad of regio een uniek profiel.

De spanning tussen stedelijk beleid en projecten enerzijds en de private ontwikkelingen binnen de SCE anderzijds wordt steeds groter. Indien dit niet wordt bijgestuurd, zal deze spanning naar verwachting steeds meer conflicterende ruimtelijke effecten in wijken, steden of regio's opleveren.

David Dooghe, urban designer\_architect  
mail@daviddooghe.com

Lieve Custers, Buro Boris  
Lieve.custers@buroboris.be

# Het Stedelijk Circulair Paspoort

## 1. Inleiding

In 1968 waarschuwde de Club van Rome er al voor, maar het wordt nu stilaan voelbaar: er is een grens aan de groei en grondstoffen worden steeds schaarser<sup>i</sup> <sup>ii</sup>. De schaarste aan grondstoffen dwingen de producent en consument tot meer doordachte keuzes en zorgen ervoor dat ons huidig lineair economisch systeem onder druk komt te staan. Dit vormt geen bedreiging, integendeel, door het systeem zelf in vraag te stellen, ontstaat er ruimte voor een systeemverandering.

Een van de huidige systeemveranderingen is de opkomst van circulaire economie. Deze economie gaat verder dan het recycleren van materialen en neemt ook onder andere ook hergebruik en –distributie van producten in zich op<sup>iii</sup>. De deeleconomie is daarmee een onderdeel van de circulaire economie. Het aantal initiatieven in de deeleconomie groeit snel en het potentieel is groot. Zo is 84% van de Nederlanders bereid om spullen te delen<sup>iv</sup>. In Antwerpen doet 2% van de bevolking aan autodelen en het potentieel bedraagt gemakkelijk 10%<sup>v</sup>.

Er is te weinig zicht op de positieve of negatieve effecten van de deeleconomie, en breder de circulaire economie, op de stedelijke ontwikkeling. Dit hiaat werd het startpunt voor het onderzoek Stedelijke Circulaire Economie (SCE) en dit onderzoek resulteerde in drie toekomstscenario's en een instrument: het Stedelijk Circulair Paspoort. Het Paspoort geeft publieke en private partijen een beter zicht op de effecten van de circulaire economie in hun wijk, stad of regio en helpt hen zo om een koers te bepalen: wat is voor dit scenario het laaghangend fruit is en wat zijn de langetermijninvesteringen?

De paper gaat kort in op het onderzoek SCE en beschrijft uitgebreider de opbouw van het Paspoort, toegespitst op de deeleconomie. De cases Antwerpen en Rotterdam illustreren kort hoe het Paspoort werkt. Concluderend, de spanning tussen stedelijk beleid en projecten enerzijds en de private ontwikkelingen binnen de SCE anderzijds wordt steeds groter. Indien dit niet wordt bijgestuurd, zal deze spanning naar verwachting steeds meer conflicterende ruimtelijke effecten in wijken, steden of regio's opleveren.

## 2. Stedelijke Circulaire Economie

Binnen de circulaire economie trachten ondernemingen hun grondstoffen op peil te houden door het optimaliseren en hergebruik van stromen, water, energie, restwarmte, enz.. De nieuwe technologie hiervoor richt zich nog vooral op grote massastromen in of tussen grote bedrijven. Hierdoor staat de circulaire economie nu nog ver af van de modale consument en gaat het huidige stromendenken voorbij aan de winst die te halen is bij de consument<sup>vi</sup>.

In een niche ontwikkelen er zich echter nieuwe stedelijke circulaire ondernemers die inzetten op de winst die er te halen valt bij de consument. Zij zetten in op het delen en leasen in plaats van het kopen van de producten of ze valoriseren de verborgen waarde van het huishoudelijk afval. Hierdoor gaan de producten, eens einde levensduur, terug naar de keten; klaar om te worden gerecycleerd of voor onderdelen te worden hergebruikt.

Naast hun andere kijk op materialen zijn deze ondernemingen interessant omwille van het effect dat ze hebben op hun klanten. Waar de industrialisatie van haar klanten consumenten maakte, met afval als

bijproduct<sup>vii</sup>, maakt de stedelijke circulaire economie van haar klanten circulaire consumenten, prosumenten of gebruikers, hetgeen leidt tot een reductie van afval.

In de stedelijke economie is de relatie tussen consument en ondernemer (producent of dienstverlener) het sterkst. Daarom besloot het ontwerpteam om de stedelijke economie centraal te zetten in het onderzoek naar de ruimtelijke effecten van een circulaire economie op de stad. De centrale vraagstelling voor het onderzoek SCE is dan ook: Hoe zou de stad er ruimtelijk uitzien als haar Stedelijke Circulaire Economie mainstream was, vertrekkend vanuit de huidige circulaire klanten en ondernemers in de stad? Het onderzoek is daarmee een aanvulling op bestaande onderzoeken rondom circulaire economie, die focussen op de ruimtelijke gevolgen door het optimaliseren van grote stromen tussen bedrijven.

Als input voor het project SCE interviewde het ontwerpteam verschillende Antwerpse en Rotterdamse circulaire ondernemers die hun winst halen bij de consument. Aanvullend is er ook een workshop georganiseerd met een groep early adopter gebruikers. Uit deze input zijn drie ruimtelijke toekomstscenario's gedestilleerd: (1) Business Almost as Usual (BAU), (2) Duurzaamheid als Zakgeld (DAZ) en (3) Duurzaamheid als LifeStyle (DLS). Deze drie scenario's geven elke een andere invulling aan de SCE en worden verder in de tekst kort beschreven. Hierop vooruitlopend is het goed om te aan te stippen dat de laatste twee benoemde scenario's, DAZ en DLS, van deelplatformen gebruik maken voor hun stedelijke economie. In het eerste scenario BAU worden ook gedeeld, maar dit vindt plaats tussen bedrijven met als doel hun productieketen efficiënter te maken.

Binnen de deeleconomie kunnen er twee uitersten worden onderscheiden. Het bedrijfsmodel vormt daarbij een eenvoudige middel om hierin het onderscheid te kunnen maken. Aan de ene kant zijn er de bedrijven (Snappcar, RDM Makerspace) die, hoe sociaal bevlogen het bedrijf ook mag zijn, het doel hebben om winst te maken. Deze focus op winst maakt dat opschaalbaarheid een belangrijke factor speelt in het bedrijfsmodel. Door het activeren van hun klanten in de productie of diensten worden sommige van deze bedrijven disruptief voor bestaande economieën (Airbnb, Uber). Door te werken buiten het bestaande systeem stellen ze zo collectieve sociale zekerheden op de proef en zorgen voor overlast. Aan de andere kant zijn er de initiatieven die een stichting, vereniging, coöperatieve als bedrijfsmodel hebben of een vrijwillige samenwerking zijn (Leeszaal West, Uit Je Eigen Stad). Deze dienen een maatschappelijk doel en worden vaak geïnitieerd door Stadsmakers. Binnen het SCE onderzoek hebben we de beide uitersten bekeken.

Het ontwerpteam keek verder dan de eerder geformuleerde hoe vraag en ontwikkelde het instrument: het Stedelijk Circulair Paspoort. Dit Paspoort maakt het voor publieke en private partijen in de SCE inzichtelijk hoe hun beleid, projecten of bedrijfsvoering de groei van een of meerdere van de drie scenario's in hun wijk, stad of regio ondersteunen.

### ***3. Stedelijk Circulair Paspoort***

Vele ontwikkelingen in de circulaire economie zijn generiek. Echter specifiek lokaal beleid, publieke projecten of de ontwikkelingen van stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens geven een wijk, stad of regio een uniek profiel. Daarom is er gekozen voor de titel Stedelijk Circulair Paspoort. Het Paspoort inventariseert in hoeverre een of meerdere van de drie SCE scenario's al tot ontwikkeling komen in een wijk, stad of regio en koppelt dit aan de mogelijke ruimtelijke effecten. Tot dus ver gaat het Paspoort in op drie stedenbouwkundige thema's: (1) materialen en logistiek (afvalbeleid,

materiaalstromen en reverse logistics), (2) voorzieningen (energie, opleiding, vrije tijd en personenvervoer), en (3) publieke, collectieve en private ruimte.

Voor elk van de drie thema's heeft het Paspoort twee luiken. Het eerste luik is het inventarisatie luik. Voor ieder van de drie scenario's wordt het overheidsbeleid, de publieke projecten en de ontwikkelingen en initiatieven binnen de private (niche)markten van stedelijke circulaire ondernemers of huishoudens geïnventariseerd. Dit heeft een inzicht in de huidige stand van zaken: in hoeverre stemmen ontwikkelingen van publieke en private partijen overeen met de groei van een of meerdere scenario's? Zijn er barrières die een of meerdere scenario's tegenwerken? In het tweede luik worden de ruimtelijke effecten van beleid, projecten, bedrijfsvoering of het huishoudensgedrag in beeld gebracht.

Deze paper richt zich op de deeleconomie. Daarom is er voor gekozen, per scenario, alleen voor de thema's: voorzieningen, en publieke, collectieve en private ruimte, de twee luiken bespreken. De reden hiervoor is dat voor deze twee thema's de ruimtelijke effecten het duidelijkst zichtbaar zijn. Elke scenario begint met een introductie van het scenario door een beschrijving van de rolverdeling tussen producent, winkel, huishouden, recyclagebedrijven en overheden. Hierna komen de twee thema's. Door per thema de inventarisatie luik en de ruimtelijke effecten na elkaar te beschrijven, wordt de invloed van de beide luiken op elkaar inzichtelijk gemaakt.

### **3.1. Scenario Business Almost as Usual**

#### *3.1.1 Rolverdeling*

In het eerste scenario Business Almost as Usual (BAU) is "Lokaal wat kan, globaal wat moet" het credo. De producenten en de recyclage bedrijven zwingelen de circulaire economie aan. De bedrijfsvoering en projecten van de producent zijn er opgericht om de gehele productieketen te verduurzamen, zo wel intern, als door samenwerkingen met of overname van andere bedrijven. Grote spelers zullen proberen de gehele productieketen te beheersen. Dit hoeft geen negatief effect te hebben, grote spelers op de markt kunnen hun leveranciers dwingen om duurzamer te produceren. De resulterende duurzame producten maken van de klant een circulaire consument. De circulaire consument is eigenaar van de producten die hij/zij koopt en na gebruik weggooit. Om zo dicht mogelijk bij de klant te zitten zullen grote winkelketens, nu vaak gesitueerd aan de rand van de stad, meer afhaalpunten in de stad openen. Winkels worden meer belevings- en testplekken. Om de keten te sluiten zullen ook meer recyclebedrijven actief de markt betreden om de massa aan weggegooiden producten van de circulaire consument te verwerken tot nieuwe grondstoffen. Projecten en beleid van de overheid zijn gericht op het verder verduurzamen van bedrijven en het stimuleren van recyclage, dit door regelgeving of het goed faciliteren.

#### *3.1.2 Thema voorzieningen*

##### *- Inventarisatie luik*

Naast het produceren van duurzamere producten, delen de producenten ook hun kennis over duurzaam gebruik met de circulaire consument. Overheden organiseren campagnes rondom het goed gebruik, van bijvoorbeeld een passieve woning, om zo de duurzame winst van de woning zo hoog mogelijk te maken.



#### - *Luik ruimtelijke effecten*

Ondersteund door overheden of bedrijven, komen er in en nabij winkels, naast de producten, ook testruimtes waar de consumenten hun nieuwe producten kunnen uittesten en op speelse manier op het optimaal duurzame gebruik ervan aanleren.

#### *3.1.3 Thema publiek, collectieve en private ruimte*

##### - *Inventarisatie luik*

De bedrijfsvoering van de producenten is er opgericht dat de circulaire consument blijft kopen. Overheden spelen hierop in door middel van beleid en projecten die de ideale beleving van binnensteden versterken. Het worden openlucht shoppingcenters waar van alles te beleven valt. Afval of andere verstoringen van deze ideale beleving worden vakkundig weggewerkt.

#### - *Luik ruimtelijke effecten*

De circulaire consumenten willen een shopervaring die waardig is om te delen met hun peers. De openbare ruimte wordt sterker gefestivaliseerd door foodtrucks, specifiek markten, pop-up stores, enz.. Tijdens een event kan een specifiek materiaal worden ingezameld door er voor de circulaire consument een spelelement aan toe te voegen.

Om in winkels en winkelgebieden een aantrekkelijke sfeer te creëren die aanzet tot kopen, ontstaat er een steeds hogere (economische) druk om mogelijke stoorzenders uit te sluiten. Controle door middel van camera's of zelfs bewaking zullen toenemen en de openbare ruimte van vele binnensteden wordt daarmee steeds minder publiek. Publiek hier gedefinieerd als een plek waar je zou kunnen protesteren.

## **3.2. Scenario Duurzaamheid als Zakgeld**

### *3.2.1 Rolverdeling*

In het 'Duurzaamheid als Zakgeld (DAZ) scenario treedt de prosumant, *en masse*, actief naar voren. Een prosumant vertoont zowel consumenten- als producentengedrag en zijn of haar credo is "do-it-yourself". Concreet houdt dit in dat hij/zij het product nog steeds koopt (consumentengedrag), maar als eigenaar van het product het gebruik ervan, via onder andere deelplatformen, zal verhuren (Airbnb, Snappcar) of uitlenen (Peerby), al dan niet met extra diensten (Uber) (producentengedrag). Eens het product einde levensduur is, zal de prosumant het product al dan niet zelf herstellen (Iphonedokter, Repair Café), als geheel verkopen (Marktplaats, Kapaza) of de restwaarde van het materiaal verkopen (Afval Loont). Het ontwerpteam beseft dat de prosumant in extreme vorm geheel zelfvoorzienend is. We leggen ons met dit scenario echter toe op de effecten van een verschuiving van een niche naar een mainstream markt. Bij de laatste verwachten we dat prosumanten in hun vrije tijd producten zullen verhuren waar ze een minieme of geen persoonlijke band mee hebben of vaardigheden leren zodat ze in het maken van producten plezier ervaren. In dit scenario zullen er dus niet alleen grote producenten op de markt zijn, maar ook vele kleine producenten (prosumanten) die het gebruik van hun producten aanbieden als bijverdienste.

Producenten beginnen nu al op het 'do-it-yourself'-credo van de prosumanten in te spelen. Zo wordt kleding zelf maken aangemoedigd door initiatieven van merken zoals Denham<sup>viii</sup> (eigen jeansbroek) of the post couture collection<sup>ix</sup>. Voor de producten die hij/zij wil verhuren, koopt de prosumant meer robuuste en daardoor vaak duurdere producten om ze zo langer te kunnen verhuren en de herstellkosten laag te houden. De producent zal dus misschien minder, maar wel robuustere producten maken.

Ook winkels spelen op de wensen van de prosumant in. Bij het winkelconcept Rekhet huur je nu al, al dan niet tijdelijk, een rek in een winkel om je spullen te verkopen.

Hoewel de prosumanten meer robuuste producten hebben, worden deze veelvuldiger gebruikt. De tijd tot de producten terug in de keten komen voor recycling, zal daarom niet zo veel veranderen ten opzichte van nu.

Door de *en masse* opkomst van de prosumanten verandert de rol van de overheid sterk. De prosumanten zijn uiteindelijk ook kiezers en grote beperkingen vanuit de overheid op hun ondernemerszin worden in het stemhokje afgestraft. Om kleinschalig ondernemen nabij de woning te stimuleren, stelt de overheid brede bestemmingsplannen op en wordt meervoudig ruimtegebruik<sup>x</sup> standaard.

### 3.2.2 Thema voorzieningen

#### - Inventarisatie luik

De door prosumant opgewekte energie wordt eerst benut voor eigen gebruik, later gebruik (door middel van bijvoorbeeld de Tesla home battery<sup>xi</sup>) of wordt verkocht aan de netbeheerder. Het nationale energienetwerk kan de lokale fluctuerende energievraag en -aanbod aan en voedt de gebieden met een tijdelijk tekort aan energie met het overaanbod uit andere gebieden.

Het verhuur van producten verhoogt de verplaatsingen van de stedelijke circulaire ondernemers of huishoudens. De overheid zorgt voor een goed onderhoud van de bestaande infrastructuur en investeert waar nodig om een goede doorstroom te verzekeren.

#### - Luik ruimtelijke effecten

De prosumant organiseert waar mogelijk zelf zijn stroomopwekking, door zonnecellen op het zijn/haar eigen dak of een biovergister met GFT uit de buurt. Er vindt een versnippering van energieopwekking plaats en de nodige installaties worden niet altijd optimaal benut door bestaande belemmeringen. Zo heeft bijvoorbeeld het dak van de individuele prosumant niet altijd een optimale stand voor zonnecellen.

Kennis over het productieproces wordt tussen prosumanten gedeeld. Door de aanwezigheid van een maakfabriek in de buurt wordt een scheiding tussen ontwerp en productie ook voor de prosumant mogelijk. Steeds meer ontstaan er websites waarbij je als prosumant een ontwerp voor een product online koopt en er dan voor kan kiezen dit zelf te produceren in de maakfabriek of het lokaal door een andere prosumant te laten maken.

Bestaande voorzieningen in woonwijken krijgen een bredere functie en deze die niet continu worden benut, kunnen hun ruimte ook (tijdelijk) verhuren als productie- of inzamelplekken om zo iets extra bij te verdienen, bijvoorbeeld schoollokalen tijdens de zomervakantie.

### 3.2.3 Thema publiek, collectieve en private ruimte

#### - Inventarisatie luik

Zichtbaarheid is voor de prosumant van belang en dit niet alleen online. De publieke ruimte, de laatste jaren een plek van ontspanning geworden, wordt weer een plek van handel. Overheden verruimen hun marktbeleid voor de publieke en de private ruimte, zoals tijdelijke braakliggende terreinen.

#### - Luik ruimtelijke effecten

Voorop drukke plaatsen zal handel, in de vorm van markten, toenemen. Dit kan leiden tot een privatisering door een (bijna) permanente marktopstelling. In woonwijken nemen aan huisverkoop (continu) of garage sales (sporadisch) toe. Een deel van private ruimte van de prosumant wordt

hiermee tijdelijk publiekelijk opengesteld. Daartegenover stijgt de beveiliging van private terreinen, dit om de diefstal van materialen (die in dit scenario hun waarde behouden) tegen te gaan.

Het gebruik van producten wordt in dit scenario verhandeld, zoals een wagen. Met de groei van de verhuur van particuliere wagens heeft de stad naar verwachting ook steeds minder parkeerplekken in de openbare ruimte nodig. Voor het verhuur van andere producten, zoals werktuigen, hebben de prosumenten nood aan makkelijk toegankelijke opslagruimte zijn in of nabij de woning. Naast opslag in de buurt zal ook het aantal herstelplekken voor de te verhandelen producten toenemen.

### **3.3. Scenario Duurzaamheid als Lifestyle**

#### *3.3.1 Rolverdeling*

In het derde scenario 'Duurzaamheid als Lifestyle' koopt de klant niet langer het product, maar zal hij/zij door middel van coöperatieven of andere samenwerkingsvormen het gebruik van het product met een leverancier regelen (voorbeelden: Greenwheels, Cambio). Huishoudens maken (zelfstandig of als onderdeel van een groep) met de producent een afspraak over het gebruik van een product (bijvoorbeeld een wasmachine) of een dienst (bijvoorbeeld schone kleren). De huishoudens zijn dus volwaardig gebruikers geworden en gaan uit van het principe "gebruik is het nieuwe bezit". In de verschuiving van eigendom naar gebruik, is convenience essentieel. Hetgeen je wil gebruiken moet even gemakkelijk beschikbaar zijn als wanneer je het zou bezitten.

De rol van de producent verbreedt, naast productie, met het onderhoud van het product. Het is dus van belang om solide en duurzame producten aan te bieden. Werken met een 'materialen- of productenpaspoort' kan de producent helpen om beter inzicht te krijgen in de prestatie en bijgevolg ook het onderhoud van het product. Pas bij einde levensduur van het product zal de producent het eigendom van de materialen verkopen aan recyclebedrijven. In dit scenario worden producten veelvuldiger gebruikt. Hoewel het meer robuuste producten zijn, zal de tijd tot ze terug in de keten komen voor recyclage, dus niet zo veel veranderen ten opzichte van nu.

Diensten die ooit een overheidstaak waren, zullen steeds vaker door coöperatieven worden verzorgd. Voorbeelden zijn er nu al rondom energie, mobiliteit, vrije tijd en kennisvoorzieningen. We kunnen verwachten dat er nog andere voorzieningen zullen volgen. Om iedereen gelijke kansen te bieden, blijven overheden echter voorzien in basisvoorzieningen voor gebruikers die ervoor kiezen om voor deze voorziening geen abonnement af te sluiten of in een coöperatie te stappen.

#### *3.3.2 Thema voorzieningen*

##### *- Inventarisatie luik*

Coöperatieven en collectieven zijn dagdagelijkse materie in dit scenario en het oprichten van deze samenwerkingsvormen zijn laagdrempelig. Om vanuit de producent de meeste optimale service aan hun gebruikers te kunnen bieden, wordt de bedrijfsvoering zo ingericht dat er optimaal kennis over het gebruik tussen beiden wordt gedeeld.

De verschuiving naar gebruik leidt tot andere financieringsvormen bij overheden. Gezien gebruik primeert over bezit wordt het verwerven van het eigendom niet langer door de overheid belast. Als eigenaar en daarmee aanbieder van verschillende voorzieningen zorgt het gebruik van deze voorzieningen voor de overheidsinkomsten, met kortingen of gratis abonnementen voor specifieke bevolkingsgroepen.

#### *- Luik ruimtelijke effecten*

Coöperatieven investeren, afhankelijk van de energiebron (wind, zon water, aarde....) in een duurzame energieopwekking op de meeste optimaal gelegen plekken. De energie die de coöperatieven niet gebruiken, wordt aan het net verkocht en ingezet in nabijgelegen coöperatieven die een tijdelijk tekort ervaren. Het energienetwerk vult de tijdelijke tekorten van de ene plek aan met de overschotten van een andere plek.

Qua mobiliteit is er een sterkere clustering van verschillende systemen (deelfiets en –auto en openbaar vervoer) zichtbaar. Door het beter aan elkaar koppelen van verschillende modaliteiten en door flexibelere werkuren kan de hoge nood aan auto's op piekmomenten afnemen aangezien niet iedereen nog op hetzelfde moment een auto nodig heeft. De reductie van het aantal auto's vermindert ook de behoefte aan parkeerplaatsen en deze worden ingericht als voortuinen of gedeelde ruimtes.

### *3.3.3 Thema publiek, collectieve en private ruimte*

#### *- Inventarisatie luik*

De verschuiving van gebruik en de groei van coöperatieven en collectieven leidt tot een groei van collectieve ruimtes, dit door een ander gebruik van de publieke of private ruimte. Collectieve ruimtes, nu nog vaak onbestaand in beleid, projecten en zeker in de wetgeving, krijgen daarmee een duidelijk profiel en een evenwaardig karakter met de publieke en private ruimte.

#### *- Luik ruimtelijke effecten*

Doordat burens of buurten samen wagens delen, vermindert het benodigde aantal en daarmee ook het aantal parkeerplaatsen. Hierdoor ontstaat er ruimte in de straten voor bijvoorbeeld individueel groen als voortuin, collectieve speelplekken of een samentuin. Hoge grondprijzen remmen nu de ontwikkeling van samentuinen in de stad. Een nieuw gebruik van de openbare ruimte kan hierin een oplossing bieden. Naast de publieke ruimte in woonbuurten kunnen collectieven ook, al dan niet tijdelijk, braakliggende ruimtes of restruimtes in de buurt beheren. Het samen delen van producten en het onderhouden van gedeeld tuinen kan het buurtgevoel, maar tegelijk ook het wij-zij-gevoel versterken met weliswaar het gevaar dat er gated communities ontstaan en delen van de stad worden geprivatiseerd.

In de woning behaalt men ruimtewinst omdat niet iedereen een berging voor gereedschap nodig heeft. Een berging op buurtniveau of een uitleenpunt in de buurt volstaat waardoor de plinten van gebouwen een andere functie dan berging kunnen herbergen zoals een buurtsauna, -biljart of een deelkeuken. Alles wat de bewoner niet tot de strikte privésfeer beschouwt, zal men delen waardoor er meer ruimte vrijkomt in de woning.

## **4. Cases Rotterdam en Antwerpen**







Het toepassen van de paspoorten op de Antwerpen en Rotterdam leidde tot enkele interessante vaststellingen. Dit niet tegenstaande dat de paspoorten nog geen volwaardige paspoorten zijn, maar een eerste aanzet.

De paspoorten voor beide steden laten zien dat er voor de verschillende thema's andere scenario's als meest succesvol in de stad naar voren komen. Voor het thema materialen en logistiek wordt er in Rotterdam en Antwerpen vooral beleid gemaakt of projecten geïnitieerd voor het scenario BAU. Voorbeelden zijn de Roadmap Next Economy van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en het Metabolisme project, onderdeel van de actualisering van het Structuurplan Antwerpen. Verder kennen

beide steden een sterke festivalisering en herwaardering van hun binnensteden met onder andere als doel meer bewoners en bezoekers aan te trekken. Binnen de stad (dus de haven buiten beschouwing gelaten) ontwikkelen er zich meer stedelijke circulaire ondernemers binnen de twee andere scenario's voor dit thema.

Voor het thema voorzieningen is het merendeel van het beleid gericht op de scenario's BAU en DLS. Door de oogbaren kan je hierin de twee opties van de energietransitie of verduurzaming van het personenvervoer aflezen: georganiseerd vanuit de overheid of vanuit collectieven. Het scenario DAZ wordt voor dit thema eerder tegengewerkt vanuit het beleid, dit vooral vanuit de negatieve ervaringen rondom Airbnb en Uber.

Voor het thema openbare, collectieve en private ruimte springen, qua beleid en projecten en de (niche) markt, de scenario's DAZ en DLS het meest in het oog. De bestaande volkstuinclusters in Rotterdam en de vele woningen met een tuin in (de omgeving van) Antwerpen geven ruimte voor de prosumer om zijn of haar eigen groenten te telen. Maar beide steden kennen ook prachtige voorbeelden van sterker collectief gebruik van de openbare of private ruimte. In Antwerpen zijn er de Samentuinen en de Toekomststraten. In Rotterdam werden, vanuit een bewonersinitiatief, verschillende restruimtes langs het spoor gekoppeld en dit leverde een nieuw collectief park voor de stad op, het Essenburgpark.

	ROTTERDAM			ANTWERPEN		
	BAU	DAZ	DLS	BAU	DAZ	DLS
<b>ROLVERDELING</b>	 huidige projecten/ beleid: versterken winkelgebied   massa recyclage buiten stedelijk gebied   toekomstige projecten/ beleid: Roadmap Next Economy	 huidige projecten/ beleid: volkstuinclusters	 huidige projecten/ beleid: woonoppervlakte gemiddeld laag   hoog eenduid. huur	 huidige projecten/ beleid: industrie   versterken winkelgebied   woonoppervlakte gemiddeld hoog   eigendomein gevoel hoog	 huidige projecten/ beleid: hoog aandeel eigen tuin   hoog aandeel eigen best	 huidige projecten/ beleid: gespecialiseerde recycle cluster in Antwerpen
<b>MATERIALEN EN LOGISTIEK</b>	huidige projecten/ beleid: haven, (inter)nationale/ regional infrastructuur   voorzichtigheid waar mogelijk   energie milieuzetgeving   druk op bedrijven tot veranderen   <b>Verandering van afval</b> toekomstige projecten/ beleid: afschaffing stadsgevel stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: Van Gansewinkel	huidige projecten/ beleid: gemeentelijk afvalbeleid? toekomstige projecten/ beleid: gemeentelijk afvalbeleid? stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: Arhel laant, Stadgas, Broodhogg, Fosterszwem, Werkplaats Bluuman, Thuisafgehaald, Pierby	huidige projecten/ beleid: gemeentelijk afvalbeleid? toekomstige projecten/ beleid: gemeentelijk afvalbeleid? stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: Rechtstreef, Better Future Factory (specifische recycling)   sterk bevoorgerust gevoel (ondersteund vanuit woningcorporatie)   hoge bereikbaarheid om te delen	huidige projecten/ beleid: haven, (inter)nationale/ regional infrastructuur   nationale/ regionale afvalbeleid   voorsichtigheid waar mogelijk   wettelijke milieuzetgeving   druk op bedrijven tot veranderen toekomstige projecten/ beleid: Investeren stadsgevel? A kaart punten voor recycling stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: Van Gansewinkel	huidige projecten/ beleid: Green mark toekomstige projecten/ beleid: Bubble Post	huidige projecten/ beleid: sterk verenigingsgeleven toekomstige projecten/ beleid: Bubble Post   Bakhing
<b>VOORZIENINGEN</b>	huidige projecten/ beleid: duurzame opwekking door bedrijven   warmteket   Milieuzone toekomstige projecten/ beleid: uitbreiding warmteket   Energetic Odyssey stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: Duurzaam gebruik producten (uriliever)	huidige projecten/ beleid: <b>optreden tegen Airbnb</b> toekomstige projecten/ beleid: makenpaces   verhuur privéwaggen hoog	huidige projecten/ beleid: versterken stadje   en regionale OV   specifieke parkeerplaatsen voor deelsuto's   OV foto toekomstige projecten/ beleid: <b>deelsysteem (koppeling groenwheels NS), bezuinigen op financiering bewonersinitiatieven (woningcorporatie)</b> stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: Bijlbroek, Loozsaal West, sterk bewonersinitiatief gevoel (ondersteund vanuit gemeente en woningcorporatie)	huidige projecten/ beleid: duurzame opwekking door bedrijven   duurzaam gebruik producten (OVAM) toekomstige projecten/ beleid: warmteket ?   Milieuzone stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens: makenpaces ontwikkeling	huidige projecten/ beleid: <b>optreden tegen Airbnb</b> toekomstige projecten/ beleid: duurzame opwekking door individue	huidige projecten/ beleid: deelsysteem voor auto en specifieke parkeerplaatsen voor deelsuto's   Velo toekomstige projecten/ beleid: deelsysteem (uitvraag stad), collectieve deelsuto
<b>OPENBARE, COLLECTIEVE EN PRIVATE RUIMTE</b>	huidige projecten/ beleid: Rotterdam Festival toekomstige projecten/ beleid: festival stedelijke circulaire ondernemers en huishoudens:	huidige projecten/ beleid: <b>clusters volkstuinen   restictie werken aan: huts   parkeerplaatsen als tijdelijke terrassen</b> toekomstige projecten/ beleid: Beemmarkt   groei ZDP's	huidige projecten/ beleid: veel collectieve bergingen in piraten stadvernieuwing woningen toekomstige projecten/ beleid: Essenburg park, deeltuinen	huidige projecten/ beleid: Zomer van Antwerpen toekomstige projecten/ beleid: festival	huidige projecten/ beleid: markt per wijk behouden toekomstige projecten/ beleid: Markt	huidige projecten/ beleid: samentuinen: kleinschalig en grondrijp hoog toekomstige projecten/ beleid: toekomststraten

Concept Stedelijke Circulaire Paspoorten Rotterdam en Antwerpen

## 5. Conclusies

Naar verwachting zullen de drie scenario's ook in de toekomst naast elkaar bestaan. Er kan dus niet zozeer voor één scenario worden gekozen, maar wel voor het scenario dat het meeste potentieel heeft om in de wijk, stad of regio uit te groeien tot het mainstream scenario.

De ruimtelijke effecten in de verschillende scenario's zijn duidelijk verschillend. Indien de scenario's overal gelijk worden behandeld, zal dit leiden tot conflicten tussen bijvoorbeeld de aanleg en het gebruik van de ruimte. Hier moet in ontwerp rekening met worden gevonden.

Het toepassen van het Stedelijk Circulair Paspoort op de Antwerpen en Rotterdam leerde ons dat voor de drie stedenbouwkundige thema's: (1) materialen en logistiek, (2) voorzieningen, en (3) publieke, collectieve en private ruimte, de steden goed scoorden op andere scenario's. Het Paspoort biedt overheden en private partijen dus een inzicht in wat er op verschillende fronten speelt in hun wijk, stad of regio en waar er eventuele conflicterende ruimtelijke effecten te verwachten zijn.

Voor de scenario's die het meest gekoppeld zijn deelplatformen, DAZ en DLS, vond het ontwerpteam maar weinig beleid of publieke projecten die deze twee scenario's ondersteunen. Er zijn eerste aanzetten voor het thema publieke, collectieve en private ruimte. Vanuit de ontwikkelingen binnen de private (niche)markten van stedelijke circulaire ondernemers of huishoudens komen de ruimtelijke effecten voor alle thema's binnen deze twee scenario's wel duidelijker naar voren. De spanning tussen stedelijk beleid en projecten enerzijds en de deeleconomie in nauwe zin, en de SCE in brede zin, anderzijds wordt dus steeds groter. Indien dit niet wordt bijgestuurd, zal deze spanning naar verwachting steeds meer conflicterende ruimtelijke effecten in wijken, steden of regio's opleveren.

- 
- <sup>i</sup> Van Zoeren, Gabriëlle, Projectleider Duurzame Economie en Eco-Innovatie, afdeling Werk en Economie, stad Antwerpen, Antwerpen: gesprek met Lieve Custers, 28 augustus 2014.
  - <sup>ii</sup> Slob, Florens, Managing Director Circularity Center: presentatie R'damse Nieuwe Expertmeeting Stedelijke Circulaire Economie, Katshoek Rotterdam, 22 september 2014.
  - <sup>iii</sup> Definitie van de circulaire economie volgens de Ellen Mac Arthur Foundation.
  - <sup>iv</sup> Deeleconomie (2013), Onderzoek Deeleconomie: Bereidheid te delen zeer hoog, [Online] beschikbaar: <http://deeleconomie.nl/onderzoek-deeleconomie-bereidheid-te-delen-zeer-hoog/> [15 april 2016].
  - <sup>v</sup> SVW (2015), 'Antwerpen op zoek naar deelauto's en fietstaxi's', Gazet van Antwerpen, 5 augustus.
  - <sup>vi</sup> Mauser, Aniek, Directeur Duurzaamheid Unilever Benelux, Rotterdam: interview met David Dooghe, 22 september 2014.
  - <sup>vii</sup> Van Damme, Ilja, Stadshistoricus, Universiteit Antwerpen, Antwerpen, interview met Lieve Custers, 4 juli 2014.
  - <sup>viii</sup> Denham (2016), Fit Guide [Online], beschikbaar: <http://www.denhamthejeanmaker.com/studio/service-co/> [15 april 2016].
  - <sup>ix</sup> Post Couture Collective (2016), DIY, [Online], beschikbaar: <http://www.postcouture.cc/shop/> [15 april 2016].
  - <sup>x</sup> R'damse Nieuwe Expertmeeting Stedelijke Circulaire Economie, Tropicana Rotterdam, 22 juni 2015.
  - <sup>xi</sup> Tesla (2015), Energie-opslag voor een duurzaam huis, [Online] beschikbaar: [https://www.teslamotors.com/nl\\_NL/POWERWALL](https://www.teslamotors.com/nl_NL/POWERWALL) [15 april 2016].

## **Food Hubs. Gedeelde ruimte, gedeelde verantwoordelijkheden**

*Over de korte keten en Food Hubs als kans voor landbouw én maatschappij*

*Eva Kerselaers, Maarten Crivits, Joost Dessen, Marlinde Koopmans, Elke Rogge, Charlotte Prové en Kirsten Vanderplanken*

### **Stellingen**

- \* Korte-keten en Food Hubs betekenen een kans voor landbouwers én voor de hele maatschappij.
- \* Zowel korte-keten-initiatieven als Food Hubs kampen echter met een aantal knelpunten waardoor deze initiatieven momenteel vaak beperkt blijven tot een niche.
- \* Food Hubs vormen een interessante piste, omdat ze een deel van de moeilijkheden van korte keten oplossen.
- \* Het slagen van Food Hubs is niet alleen afhankelijk van landbouwers, maar is een gedeelde verantwoordelijkheid.

## **Food Hubs. Gedeelde ruimte, gedeelde verantwoordelijkheden**

### *Over de korte keten en Food Hubs als kans voor landbouw én maatschappij*

#### ***Inleiding***

Het lijkt meer dan een vluchtige hype: stedelingen hebben steeds meer interesse voor lokaal, duurzaam, smaakvol en gezond voedsel. Hoezeer de invulling hiervan ook kan verschillen, duurzaamheid en betrokkenheid van producenten, consumenten en andere actoren zijn terugkerende begrippen. Veel producenten in en rond steden zien de wijzigende stadscontext dan ook - en terecht! - als een interessante markt. Algemeen zijn de verwachtingen van korte keten dat het een eerlijke prijs voor de landbouwer en consument, een stabiele afzetmarkt, verse producten, en een duurzame keten, met zich meebrengt. Maar hoe organiseer je deze korte keten? Hoe krijg je die pas geplukte sperziebonen bij al die stedelijke consumenten? Hoe raakt die verse rijstpap in verkooppunten in de stad?

Het model waarbij een individuele landbouwer zijn eigen korte-keten uitbouwt, heeft heel wat beperkingen, zowel administratief, financieel als logistiek. De hoevewinkel is net te ver van de stad; rondrijden met een quasi-lege bestelwagen is weinig rendabel. En als de klant radijzen vraagt die ik niet voorradig heb, ben ik dan mijn klant kwijt? De producten zijn er, de afnemers ook, maar ze met elkaar verbinden blijkt een huzarenstuk dat coördinatie, samenwerking, nieuwe stakeholders en een stimulerende omgeving vereist.

Een 'Food Hub' kan een antwoord bieden op deze uitdagingen. Het is een (reële of virtuele) plek waar verschillende actoren de handen in elkaar slaan voor productie, distributie en marketing van lokale landbouwproducten. In deze tekst focussen we op die Food Hubs die een fysieke plek zijn waar diverse actoren interageren; een 'gedeelde ruimte' dus. Door het samenbrengen van producten en diensten van lokale producenten op één plek kunnen individuele consumenten, maar ook horeca, retail, en zorg- en onderwijsinstellingen vanuit een centraal punt voorzien worden van lokale voeding en andere diensten (Cleveland et al., 2014).

Naast groeiende interesse bij consumenten en producenten, zijn ook andere spelers van groot belang het creëren van mogelijkheden voor Food Hubs. Ten eerste, het opzetten van Food Hubs heeft ruimtelijke implicaties. Vandaar het belang van de betrokkenheid van planners en ontwerpers bij de Food Hub als een nieuw model om om te gaan met schaarse ruimte. Planners en ontwerpers kunnen voedselstromen zichtbaar maken, nieuwe verbintenissen tussen stad en platteland leggen, en de relatie tussen landbouw met de natuurlijke en bebouwde omgeving evalueren. Ten tweede, het is ook een opportuniteit dat steeds meer gemeentebesturen verkennen hoe een lokaal voedselsysteem en Food Hubs passen binnen een ruimtelijke visie voor hun grondgebied met het oog op leefbaarheid en duurzaamheid.

De interesse van al deze actoren in Food Hubs en de verschillende manieren waarop een Food Hub de knelpunten binnen de korte keten kan wegwerken, verplicht ons echter om een aantal kritische vragen te stellen: Kan een Food Hub ook een aantrekkelijke ontmoetingsplek worden in het stedelijk weefsel? Een plek waar je leert hoe ons voedsel geproduceerd wordt? Kan er een link zijn met recreatie, groene zorg of educatie? Kan een Food Hub ervoor zorgen dat open (landbouw)ruimte rond de steden gevrijwaard wordt? Kan een Food Hub het multifunctioneel gebruik van de landbouwruimte



stimuleren? Kortom, welke rol kan een Food Hub spelen in het streven naar verantwoord ruimtegebruik en het verbeteren van de leefbaarheid zowel in de landbouwsector als in onze steden, dorpen en landelijke gebieden?

In deze bijdrage starten we met het beschrijven van mogelijke vormen van een Food Hub, aan de hand van vier verschillende korte-keten-strategieën. Daarna staan we stil bij de barrières en moeilijkheden waarmee initiatiefnemers kampen bij het tot stand brengen van korte keten en Food Hubs. Vanuit deze inzichten stellen we scherp waar de uitdagingen liggen bij de concrete realisatie van Food Hubs. Het realiseren van Food Hubs als gedeelde ruimte is immers ook een gedeelde verantwoordelijkheid. Niet enkel landbouwers spelen hierin een rol, maar ook consumenten, afnemers, besturen, middenveldorganisaties, planners en ontwerpers dragen bij tot het tot stand komen van deze nieuwe gedeelde ruimtes.

### **Hoezo, een Food Hub?**

Letterlijk betekent Food Hub een ‘voedselnaaf’, waarbij een naaf volgens Van Dale ‘het middenstuk is van een wiel waardoor de as gaat’. Maar het volop ingeburgerde en moeilijk te vertalen “Food Hub” dekt de lading beter: het legt verband met de bedrijvige dynamiek in andere ‘hubs’ (zoals luchthavens of distributiecentra), en relateert tegelijkertijd ook aan de Angelsaksische oorsprong van het fenomeen.

De Food Hub ontstaat in de Verenigde Staten waar het wordt gezien als een ‘onderneming of organisatie die op een actieve wijze de aggregatie, distributie en marketing van traceerbare producten beheert, producten die voornamelijk afkomstig zijn van lokale en regionale producenten en tegemoet komen aan de vraag van verschillende soorten afnemers.” (USDA 2012, p9) Een Food Hub is specifiek ontworpen om kleine en middelgrote landbouwbedrijven die in de Verenigde Staten moeite hebben om economisch stand te houden, te ondersteunen. Food Hubs kunnen stedelijk, randstedelijk of regionaal zijn en variëren in de manier waarop zij verschillende functies integreren alsook in graad van professionalisering. Essentieel is echter dat Food Hubs verder gaan dan een louter economische optimalisatie: ze worden erkend als ontmoetingsplaatsen die een significante impuls geven aan lokale economie, sociaal-culturele inclusie, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit (Ballantyne-Brodie et al, 2013).

Vanuit deze ontstaansgeschiedenis van de Food Hub, is een diversiteit aan invullingen gegroeid die echter enkele belangrijke principes gemeen hebben:

- Food Hubs bieden *vers voedsel uit de nabije omgeving*; dit betekent dat het aantal voedselkilometers beperkt blijft. Daarnaast bieden landbouwgebieden in de nabije omgeving van stedelijke kernen open ruimte, met tal van mogelijkheden voor recreatie en een buffer in het kader van klimaatadaptatie. Een Food Hub kan zo de zichtbaarheid van, het draagvlak voor en de betrokkenheid bij landbouw vergroten onder consumenten.
- In een Food Hub hebben zowel producent als afnemer *zeggenschap* in de prijszetting, in onderlinge en wederkerige afspraken. Dit impliceert dat de Food Hub substantieel bijdraagt tot de economische positie van de producenten t.o.v. de afnemers. Wanneer de afzet aan een Food Hub gecombineerd wordt met andere afzetkanalen, biedt het een mogelijkheid om risico te spreiden en op die manier veerkracht op te bouwen. Een Food Hub biedt bovendien kansen voor het valoriseren en vermarkten van landbouwpraktijken en -diensten die een

maatschappelijke toegevoegde waarde hebben voor bijvoorbeeld de biodiversiteit of het milieu.

- De Food Hub is een ‘gedeelde ruimte’. Dit ‘delen van ruimte’ leidt tot een *netwerk van sociale relaties*, dat een voedingsbodem is voor creativiteit, nieuwe (economische) initiatieven, en het creëren van sociaal weefsel. Het delen van ruimte wordt dan ook betekenis-gevend: het leidt tot nieuwe betekenissen van de ruimte, geënt op - maar ook fundamenteel verdergaand dan - de economische activiteit. Het integreren van verschillende maatschappelijke functies en actoren op één plaats verankert productie en afname in de lokale economie en in het sociaal weefsel. Zo ontstaan er kansen om de landbouw en maatschappij terug met elkaar in verbinding te brengen. Hierdoor is een Food Hub niet enkel een fysieke entiteit, maar voegt ze ook een sociaal-culturele dimensie toe aan de opschaling van de korte keten.

De voedselnaaf – de Food Hub -, een meerlagig begrip dus, waaraan heel uiteenlopende voordelen worden toegedicht, zowel voor de producent, de afnemers en de consumenten, alsook voor de omgeving en de samenleving.

### ***Vier maal opschaling korte keten***

Hieronder bespreken we vier mogelijke organisatievormen die de korte keten opschalen tot een Food Hub. Ze zijn divers en kunnen allen een meerwaarde bieden. Het zal afhangen van de specifieke context welke (tussen)vorm het meest geschikt is om een opschaling van de korte keten te realiseren.

#### **Food Hub met één centrale spil**

Deze Food Hub is gecentreerd rond een intermediaire instantie: een platform speciaal opgericht voor de organisatie van de lokale afzet. Deze tussenspil kan een individuele ondernemer zijn (bijvoorbeeld Fermette), een groep consumenten of een beweging (bijvoorbeeld Voedselteams), een coöperatie van producenten (bijvoorbeeld Hartenboer) of een coöperatief verband in gelijk welke andere vorm. Essentieel is dat de zoektocht naar geschikte producenten (aggregatie), het organiseren van depot, beleverplaatsen en bestelprocedures (distributie) en het opzetten van promotie, communicatie en transparantie (marketing) wordt opgenomen door één gespecialiseerde actor/groep van actoren. Deze spilfiguur bepaalt ook de afzetstrategie: voor elk type afnemers moet bijvoorbeeld worden tegemoet gekomen aan een verschillende set van verwachtingen en randvoorwaarden. Schaalvoordelen door samenwerking laten toe om meer doelgericht middelen in te zetten om te voldoen aan de specifieke randvoorwaarden (voedselveiligheid, aansprakelijkheid, etc.) dat elk type afnemer vooropstelt (bijvoorbeeld door het delen van kosten voor kwaliteitscontrole of door groepsverzekeringen) (Woods et al., 2013).

#### **Food Hub geïntegreerd in bestaande ketens**

Korte keten opschaling kan ook tot stand komen door het korte keten model (haar producten en principes) in bestaande reguliere ketens en afzetmarkten te integreren. Korte keten richt zich dan op de ketens van retailers, foodservicebedrijven en grootkeukens en maakt gebruik van de toegevoegde waarde die consumenten, klanten of burgers in de supermarkten, zorginstellingen, bedrijven en scholen bereid zijn te betalen voor voeding gebaseerd op lokale en duurzame producten. Heel wat mogelijke concrete hubs komen hier uit voort: de kantine op de school, het bedrijfsrestaurant, de afdeling met lokale producten in de supermarkt. Hier is de organisatie echter versnipperd overheen de

keten: de productie op het landbouwbedrijf, de logistieke knooppunten in handen van tussenspelers en de communicatie op de plaats van consumptie.

### **Multifunctionele Food Hub**

Een derde opschalingsstrategie vertrekt vanuit het principe van landbouwverbreding of multifunctionele landbouw en maakt (1) een verbinding tussen de plaats van productie en de plaats van afzet en (2) probeert om verschillende met landbouw verenigbare functies zoals zorg, educatie, sociale tewerkstelling, toerisme en natuurbeheer te integreren. Een typisch voorbeeld hiervan is een multifunctioneel landschapspark waar op grotere schaal wordt geproduceerd en waar afzetkanalen (hoevewinkel, horeca), zorg en educatie worden ingebed in de landbouwpraktijk en haar natuurlijke omgeving. Een andere, maar daarbij aansluitende vorm van multifunctionele Food Hubs - die in de Angelsaksische wereld en ook in Frankrijk steeds vaker voortkomt - is het verbinden van afzetkanalen of leveringscontracten met landbouw gerelateerde diensten die complementair zijn met de maatschappelijke doelstelling van de afnemer (school, ziekenhuis, welzijnscentrum, etc.). Voorbeelden zijn CSA's<sup>1</sup> die nabij een ziekenhuis liggen en ingebed worden in een programma rond het welzijn van de patiënt (Farm-to-Hospital), bijvoorbeeld de samenwerking tussen Oregional en de St. Maartenskliniek in Nijmegen, of specificaties in leveringscontracten voor scholen rond landbouweducatie aan die scholen (Farm-to-School).

### **Netwerk van korte keten Food Hubs**

Een vierde strategie is de bundeling van verkooppunten waarbij verschillende afzetkanalen met elkaar op grotere schaal worden verbonden. In Nederland vindt men het voorbeeld van de Landwinkels, een keten van boerderijwinkels waarbij elkaars lokale producten worden verkocht door een coöperatie van samenwerkende boeren. Maar evengoed kan dit gaan over een netwerk van stadsboeren die elkaars groenten verkoopt en/of verwerkt. Een dergelijke optie laat ook toe om een groter en meer gevarieerd aanbod van streekproducten aan te bieden aan diverse actoren (consumenten en businessactoren als retailers, grootverbruikers en horeca). Het levert tevens schaalvoordelen op inzake de promotie en communicatie van korte keten bijvoorbeeld door het organiseren van kookdemonstraties of workshops gericht naar horeca en foodservice bedrijven (Dijkshoorn-Dekker et al., 2014).

### ***Geen hoera! voor de Food Hub?***

De geschetste vier ideaaltypes en alle mogelijke tussenvormen vormen een sleutel op/voor? de toekomst: de diverse Food Hubs hebben het potentieel om het lokaal voedselsysteem te versterken door de structurele tekortkomingen van de individuele korte-keten-initiatieven aan te pakken. We beschrijven hier een aantal van die moeilijkheden waar korte-keten-initiatieven mee kampen<sup>2</sup>. Food Hubs kunnen een oplossing bieden voor een aantal van deze moeilijkheden. Toch is dit geen eenzijdig hoera-verhaal: ook de Food Hubs kampen met belemmeringen. En ook al worden in specifieke gevallen sommige van deze hindernissen overwonnen of zijn deze belemmeringen niet voor alle vier ideaaltypes in dezelfde mate van toepassing, vrijwel altijd staan ze een vlotte implementatie in de weg en werken ze ontmoedigend voor de betrokkenen.

---

<sup>1</sup> CSA staat voor "community supported agriculture".

<sup>2</sup> We baseren deze knelpunten op wetenschappelijke literatuur en op gesprekken met landbouwers, beleidsmakers, vertegenwoordigers van belangenorganisaties, etc. die actief deel uitmaken van een korte-keten of Food Hub, of die betrokken zijn/waren bij het oprichten van een korte-keten of Food Hub.

### **Investeringskosten en geïnvesteerde tijd**

Een eerste hindernis voor de producenten zijn de investeringskosten die gepaard gaan met het opstarten van een nieuwe activiteit (Rogge et al., 2016). Denk bijvoorbeeld aan de kosten die gepaard gaan met logistiek (koelcel, winkelinrichting, automaat voor verse melk of fruit), mobiliteit (bedrijfswagen) en de organisatie van het verkoopplatform (webshop) en marketing. Ook de geïnvesteerde tijd is een vorm van kost, die zowel bij opstart als in een operationeel initiatief een belangrijke beperkende factor kan zijn. Bij volledig nieuw te starten landbouwinitiatieven zoals CSA (meestal polycultuur op kleine oppervlakte) of conversie naar een ander productiesysteem (bio, andere landbouwtak) spelen ook productiekosten een rol zoals de aankoop van grond, dieren of een tractor. Andere voorbeelden van kosten bij het opstarten van de verwerking van producten (vb. zuivel, hoevevlees) impliceren kostenposten zoals het volgen van opleidingen voor zuivelverwerking of een aparte keukenruimte om te voldoen aan de voorschriften van voedselveiligheid. Voor individuele landbouwers met weinig financiële ruimte – o.a. omdat ze vast zitten aan afbetalingen van voorgaande investeringen voor een totaal andere bedrijfsvoering - kunnen deze opstartkosten een belangrijke hindernis zijn. Hoewel de nieuwe activiteit op termijn misschien het bedrijfsinkomen verhogen of stabiliseren en op termijn zichzelf terugbetaalt, is het te begrijpen dat de nodige investeringen landbouwers afschrikken.

Aansluitend bij de problematiek van de investeringskosten, speelt ook de eigenaarsstructuur een rol. Voor landbouwers die pachten moeten (kleine tot grote) infrastructurele investeringen met de eigenaar worden onderhandeld en wordt verbreding vaak afgeraden als ‘te risicovol’. Zeker wanneer de verbredingsactiviteit investeringen aan gepachte gebouwen inhoudt, kan dit voor de landbouwer een risicovolle onderneming betekenen.

Dankzij de samenwerking in Food Hubs worden de investeringen efficiënter ingezet (vb. gezamenlijke koelcel, gezamenlijk verkooppunt, gezamenlijke promotie). Dit drukt de kosten en geïnvesteerde tijd. Voor consumenten leidt dit tot een hoger gebruiksgemak (vb. één verkooppunt voor verschillende producten, lagere prijzen, Herkenbaarheid, etc.). Desondanks blijft er ook bij Food Hubs nood aan specifieke investeringen, zowel in geld als in tijd.

### **Complexe wetgeving**

Ook de wetgeving kan een bottleneck zijn bij het opstarten of stimuleren van korte ketens (Rogge et al., 2016). Vanuit het ruimtelijke ordeningsbeleid zijn bijvoorbeeld enkel agrarische (en para-agrarische) activiteiten toegestaan in agrarisch gebied. Hoewel er reeds uitzonderingen zijn opgenomen in de wetgeving – vaak net om verbreding van landbouwbedrijven mogelijk te maken- is het niet vanzelfsprekend dat elke verbredingsactiviteit vergunbaar is op een landbouwbedrijf (bijvoorbeeld: aantal logies per bedrijf, hoeveslagerij, verkoop van andermans producten in eigen hoevewinkel). Ook de wetgeving rond voedselveiligheid bemoeilijkt de verwerking en verkoop van producten op het bedrijf. Er gelden immers –terecht- strenge veiligheidsmaatregelen, die duur of complex kunnen uitvallen voor kleinschalige voedselproductie zoals het maken van kaas of ijs op een melkveebedrijf. Aan de afnemerskant bemoeilijkt de Europese mededingingswet in sommige gevallen de aankoop van lokale producten door openbare instellingen zoals scholen of zorginstellingen, omdat het criterium ‘lokaal’ niet mag worden opgenomen in de openbare uitbestedingsprocedure.

Voor elk van de opgesomde wettelijke moeilijkheden zien we dat ondernemers op zoek gaan naar creatieve oplossingen. De vraag stelt zich of deze oplossingen maatschappelijk wenselijk zijn of niet?

Indien ja, dan lijkt het aangewezen de wet aan te passen. Indien neen, dan moet er op andere manieren naar oplossingen gezocht worden (vb. meer handhaving).

Ook Food Hubs worstelen met deze complexe wetgeving. Doordat niet langer op bedrijfsniveau gehandeld wordt, kan wel gemakkelijker uitgeweken worden naar locaties buiten het agrarisch gebied. Maar ook in groene bestemmingen, waar duurzame landbouw en korte-keten verkoop mooi kunnen samengaan met (recreatie in) natuurgebieden, zijn er belemmeringen voor de ontwikkeling van Food Hubs.

### **Nood aan kennis en ervaring**

Landbouwers die proberen om een korte-ketenactiviteit op te starten, botsen vaak ook op praktische problemen. Een hoewinkel lokt consumenten op alle mogelijke uren van de dag en dat is niet altijd te combineren met de gewone landbouw (en gezins)activiteiten. Consumenten zorgen ook niet voor een constante afname. In de zomer, net op het ogenblik dat het aanbod het grootst is, gaan consumenten massaal op vakantie. Op regendagen zullen ze niet langsgefietst komen. En net als je op het veld bent dan weer wel. Hoe leid je dat in goede banen? Hoe kan je consumenten blijvend warm maken voor je product? En hoe zorg je er in de eerste plaats voor dat de consumenten op de hoogte zijn van je initiatief? Hoe maak je reclame? Hoe weet je op voorhand of er interesse zal zijn? Er is heel wat kennis vereist om korte-keten en Food Hubs op te starten en te organiseren. Deze kennis en ervaring ontbreken vaak (Rogge et al., 2016). Deze kennis en ondersteuning zit versnipperd over heel wat organisaties en beleidsinstanties. Veel landbouwers vinden ook hier hun weg niet naartoe.

Deze moeilijkheid wordt door een Food Hub deels opgevangen, net omdat kennis en ervaring gedeeld kan worden tussen de deelnemers van de Food Hub. Kosten voor het uitbesteden van bepaalde taken zoals marketing kunnen ook gedeeld worden. Het vinden en binden van consumenten blijft echter ook voor Food Hubs een uitdaging.

### **Toegang tot grond**

Zowel bestaande landbouwbedrijven als nieuw op te starten (korte keten) bedrijven ervaren een grote druk op de beschikbare grond (Lierman et al., 2015; Rogge et al., 2016). Zeker in het dicht bevolkte Vlaanderen zijn er veel andere functies die (agrarische) ruimte innemen, waardoor landbouwgrond schaars en duur wordt (Verhoeve et al., 2015). Ruimte is nochtans een basisvoorwaarde voor landbouwactiviteiten en de moeilijke toegang tot grond is een probleem waar veel korte keten initiatieven mee worstelen. Zowel startende initiatieven die op zoek zijn naar beschikbare ruimte, als bestaande initiatieven die zich geconfronteerd zien met een inname van hun gronden voor andere functies en daardoor hun bedrijfsvoering in het gedrang zien komen (Kerselaers, 2012). Er lijkt dan ook nood aan instrumenten die grond voor agrarisch gebruik kunnen vrijwaren, algemeen en specifiek voor korte keten initiatieven. Op het eerste zicht misschien tegenstrijdig, maar het ontwikkelen van korte keten initiatieven kan misschien net één van deze instrumenten zijn. Een stijging van het landbouwincome en een betere inbedding van landbouwactiviteiten in de maatschappij dankzij korte keten kan immers de capaciteit van boeren verhogen om landbouwgrond in landbouwgebruik te houden.

Sommige concepten van Food Hubs koppelen net specifiek die beschikbaarheid van grond met de kansen die korte keten biedt. Het landbouwpark Baix Llobregat nabij Barcelona bijvoorbeeld slaagt erin een zodanig sterke link te creëren met de consumenten in Barcelona dat het landbouwpark ook

een beschermende werking heeft op het behoud van de landbouwgrond rond de stad (Paül and McKenzie, 2013).

### **Consumenten**

Consumenten zijn een belangrijke factor voor het slagen van korte keten en Food Hubs. Het bereiken van voldoende consumenten is niet altijd evident. Zeker individuele initiatieven waar consumenten tot op de boerderij moeten komen ondervinden hier moeilijkheden. Mogelijke redenen waarom consumenten hun inkopen niet of slechts beperkt via korte keten kanalen doen zijn dat dit vaak meer tijd en geld kost dan supermarktaankopen, dat er meer engagement en moeite gevraagd wordt van de consument, dat het aanbod meer seizoensgebonden en daardoor beperkter is, ... Nochtans is er ook onderzoek dat aantoont dat consumenten die toch de stap zetten naar korte keten dit na verloop van tijd even gemakkelijk vinden als de lange keten (Crivits and Paredis, 2013). Bovendien is het ook een aandachtspunt om geen consumentengroepen uit te sluiten. Doordat korte keten vaak nog duurder is dan het lange keten alternatief bestaat het risico dat korte keten producten enkel toegankelijk zijn voor de rijkere consumenten. Ook het type producten dat aangeboden wordt kan zorgen dat bepaalde doelgroepen net aangetrokken of uitgesloten worden.

Food Hubs kunnen deels een oplossing bieden, doordat de producten meer gegroepeerd aangeboden worden. Dit verhoogt het gemak voor de consument en kan de prijs verlagen doordat kosten gedeeld worden. De Food Hub als belevingsruimte en plek voor sensibilisering kan ook het engagement bij de consumenten verhogen, waardoor ze eventueel bereid zijn om een stukje gemak op te geven in ruil voor korte keten producten.

### **Spanning tussen schaalvoordeel en korte keten waarden**

Food Hubs kunnen dus deels de knelpunten van korte keten initiatieven oplossen. Het opschalen van de korte keten brengt echter ook een aantal eigen knelpunten met zich mee. Met name is er een spanningsveld tussen de schaalvoordelen die een Food Hub met zich meebrengt en het behouden van de waarden waarvoor de korte keten staat (Cleveland et al., 2014). Als je bijvoorbeeld producten van verschillende producenten groepeerd om een voldoende groot, consistent en/of gevarieerd aanbod te verzekeren, gaat daarmee soms ook het directe contact tussen producent en consument verloren. Bovendien ontbreekt het momenteel vaak nog aan een voldoende (professionele) infrastructuur om Food Hubs te realiseren. Tenslotte blijkt het netwerk dat aan de basis ligt van de samenwerking in een Food Hub cruciaal voor het slagen van een initiatief. Hoewel verschillende spelers soms geïnteresseerd lijken, blijkt het niet vanzelfsprekend dat zij elkaar vinden en een succesvol netwerk uitbouwen.

### ***Gedeelde verantwoordelijkheden. De governance van Food Hubs***

Deze bijdrage heeft Food Hubs onder de loep genomen en uiteengezet waar deze belangrijke kansen in de korte keten kunnen benutten en belemmeringen in de korte keten het hoofd kunnen bieden. Een Food Hub met als kerncomponenten het leveren van vers voedsel uit de omgeving, zeggenschap en opbouwen van sociale relaties, kan vele vormen aannemen. De vraag welke maatschappelijke rollen een Food Hub dan precies moet spelen en welke functies deze moet uitoefenen, werd in de inleiding gesteld. In deze en volgende paragrafen zetten we uiteen dat de vorm en de precieze functies van Food Hubs onmogelijk van bovenaf kan worden vastgelegd. Een Food Hub kan een gedeelde ruimte zijn die louter als afzetkanaal dient voor lokale producten, maar het kan dus ook een multifunctionele plek zijn. Het belangrijke aan de Food Hub is dat deze, onder welke vorm dan ook, beantwoordt aan de

noden en behoeften van een brede groep (potentiële) gebruikers (Prové et al., 2016). Afhankelijk zal deze dan ook een plek worden voor ontmoeting, educatie, recreatie, groene zorg, het vrijwaren van landbouw of multifunctionele landbouw. In deze laatste paragrafen gaan we daarom in op het belang van aandacht voor de governance processen van Food Hubs. Het ondersteunen van netwerken, samenwerken, inspraak, etc. zullen van uiterst belang zijn voor het succesvol organiseren van een lokaal verankerde Food Hub.

Achter een Food Hub gaan netwerken van relaties schuil die minstens even belangrijk of misschien zelfs nog belangrijker zijn dan de plaats zelf. Om Food Hubs een gedeelde plek te laten zijn die antwoordt aan de lokale noden en behoeften van een brede groep belanghebbenden, is het zoeken van partnerschappen en synergie bij aanvang cruciaal. Zoals in de vier bovenstaande types van Food Hubs geïllustreerd wordt, is de essentie van een Food Hub net het uitbouwen van vernieuwende en niet altijd voor de hand liggende partnerschappen. Zo wordt niet alleen de link tussen landbouwers onderling gelegd, maar worden ook allianties aangegaan met consumenten, overheden, verenigingen, NGO's, instellingen, burgers, en andere.

Net door het creëren van verbindingen tussen verschillende actoren kunnen Food Hubs ook een belangrijke sociale meerwaarde betekenen. Zo hebben Food Hubs vaak uitgesproken maatschappelijke doelstellingen zoals het bevorderen van het gemeenschapsgevoel, het promoten van gezonde voeding, het reduceren van de milieu impact van voedselproductie en –distributie, de inclusie van minderheden in de samenleving, en het verhogen van de beslissingsmacht en veerkracht van kleinere landbouwbedrijven (Berti and Mulligan, 2016).

Door het betrekken van een brede waaier aan maatschappelijke actoren, wordt het aansturen en op een dagelijkse basis leiden van een Food Hub echter een complex gegeven. Het zoeken naar zogenaamde 'governance-modellen' om deze partnerschappen vorm te geven is dan ook een belangrijke uitdaging voor toekomstig onderzoek en beleid. Diversiteit en flexibiliteit zijn hierin cruciaal: er is geen unieke blauwdruk noch de ultieme 'best practice' voor het netwerk achter een Food Hub. Afhankelijk van de plek, de context en de bereidheid tot engagement van de actoren kunnen steeds andere constellaties ontstaan, waarbij het belangrijk is verder te denken dan de stereotype rolverdeling. Zo kunnen burgers meer betekenen voor een Food Hub dan enkel consumeren. Waarom zou een burger bijvoorbeeld niet financieel bijdragen door aandeelhouder te worden, of zich engageren in een educatief project? Of kan een postpunt onderdak vinden in de Food Hub?

Door o.a. burgers, verenigingen, overheden, private partners, instellingen, en NGO's actief te betrekken in de Food Hub en samen met hen de doelstellingen te bepalen, ontstaat de kans om van een Food Hub een plek van betekenis te maken. Dan wordt de Food Hub écht een gedeelde ruimte, met gedeelde verantwoordelijkheden!

## Referenties

- Ballantyne-Brodie, E., Fassi, D., Simone G., 2013. *Coltivando: Making a university convivial garden*. European Academy of Design. Sweden.
- Berti, G, Mulligan, C., 2016. Competitiveness of small farms and innovative food supply chains: the role of food hubs in creating sustainable regional and local food systems. *Sustainability*, 8 (7), 616.
- Cleveland, D.A., Müller, N.M. Tranovich, A.C. , Mazaroli, D.N., Hinson, K., 2014. Local food hubs for alternative food systems: A case study from Santa Barbara County, California. *Journal of Rural Studies*, 35, 26-36.
- Crivits, M., Paredis, E., 2013. Designing an explanatory practice framework: Local food systems as a case. *Journal of Consumer Culture*, 0 (0), 1-31.
- Dijkshoorn-Dekker, M. W. C., Jager, J. H., Meulen, H. A. B., Schoorlemmer, H. B., Schoutsen, M. A., Veen, E. J., ... & Weegh, J. B. M. (2014). *Kijk op multifunctionele landbouw. Omzet en impact 2007-2013*.
- Kerselaers, E., 2012. Participatory development of a land value assessment tool for agriculture to support rural planning in Flanders. PhD-thesis, Ghent University, Ghent, Belgium
- Lierman, S., Vandekerckhove, B., Huygebaert, B., Wellens, C., De Pau, J., Rogge, E., Dessenin, J., Kerselaers, E., Prové, C., 2015. *Visie op landbouw in de stedelijke omgeving van Gent 2030 en de ruimtelijke vertaling ervan. Studie uitgevoerd in opdracht van Stad Gent door SumResearch, ILVO en Paul de Graaf*. Available online:  
[https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20150324\\_NO\\_Eindrapport%20Visie%20op%20Landbouw%20-%20kv.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20150324_NO_Eindrapport%20Visie%20op%20Landbouw%20-%20kv.pdf)
- Paül, V., McKenzie, F., 2013. Peri-urban farmland conservation and the development of alternative food networks: Insights from a case-study area in metropolitan Barcelona (Catalonia, Spain). *Land Use Policy*, 30 (1), 94-105.
- Prové, C., Dessenin, J., de Krom, M., 2016. Taking context into account in urban agriculture governance: Case studies of Warsaw (Poland) and Ghent (Belgium). *Land Use Policy*, 56, 16-26.
- Rogge, E., Kerselaers, E., Prové, C., 2016. Envisioning opportunities for agriculture in peri-urban areas. In: Andersson K., Sjöblom S., Granberg L., Ehrström P., Marsden T. (Eds.) *Metropolitan Ruralities - Research in Rural Sociology and Development*. Volume 23. Emerald Group Publishing
- USDA, 2012. *USDA regional food hub resource guide*. Washington DC, USA. Available online:  
<https://www.ams.usda.gov/sites/default/files/media/Regional%20Food%20Hub%20Resource%20Guide.pdf>
- Verhoeve, A., Dewaelheyns, V., Kerselaers, E., Rogge, E. , Gulinck, H., 2015. Virtual farmland: grasping the occupation of agricultural land by non-agricultural land uses. *Land Use Policy*, 42, 547-556.
- Woods, T.; Velandia, M.; Holcomb, R.; Dunning, R.; Bendfeldt, E. *Local Food Systems Markets and Supply Chains*. *Choices* 2013, 28, 1-4.



## **Ruimtelijke transformaties in verstedelijkte gebieden gedurende de afgelopen 50 jaar**

*De case van het stadsgewest Gent*

*Isabelle Loris*

### Stellingen

- Renovatie is een verhaal van de (binnen)stad; nieuwbouw van de randgemeenten;
- Transformaties zijn terug te brengen tot drie grote golven die een ruimtelijke neerslag kennen;
- De techniek van heat-maps en dynamische rasterbestanden geven inzicht in de ruimtelijke patronen van transformaties.

Universiteit Gent – onderzoeksgroep AMRP

Vrijdagmarkt 10/301, 9000 Gent

Isabelle.loris@ugent.be

en

KULeuven – onderzoeksgroep HaUS

Paleizenstraat 65-67, 1030 Brussel

Isabelle.loris@kuleuven.be

# **Ruimtelijke transformaties in verstedelijkte gebieden gedurende de afgelopen 50 jaar**

*De case van het stadsgewest Gent*

## ***Inleiding***

Dit artikel onderzoekt de dynamiek van ruimtelijke transformaties in sterk verstedelijkte gebieden en in het bijzonder de stedelijke agglomeratie van Gent (België). Daartoe wordt tot 50 jaar in de tijd (1963-2013) teruggegaan. De dynamiek van deze processen kan gereconstrueerd worden aan de hand van bouw- en verkavelingsaanvragen. Op basis hiervan kunnen buurten onderscheiden worden met een lage of hoge dynamiek inzake transformaties. De transformaties hebben zowel betrekking op het bestaande bebouwde weefsel als open ruimte die ingenomen worden door nieuwbouw.

Het kennen van transformaties binnen het bestaande bebouwde weefsel is van belang om zicht te hebben op dynamieken en de capaciteit om huidige en toekomstige woonbehoeften op te vangen binnen het bestaande patrimonium zonder naar uitbreiding te gaan door het aansnijden van open ruimte.

Om de mogelijkheden te exploreren van de vergunningendatabank enerzijds en anderzijds ruimtelijke patronen te ontdekken wordt de case van het stadsgewest Gent onderzocht. Dit omvat zowel de stadskern als de buitenwijken (randgemeenten) en kan dus processen en patronen weergeven die zich zowel in het centrum als in de periferie voordoen.

## ***Onderzoekshypothese***

Als hypothese wordt ervan uitgegaan dat in de periode 1963-2013 zich drie grote ruimtelijke transformaties voltrekken: de bevolkingstoename leidt tot de jaren 1980 tot suburbanisatie of het uitspreiden van functies rondom de stadskern en wordt gevolgd door een periode van verdichtingsprocessen waarbij resterende open gebieden worden ingevuld binnen de sub-urbane nevel. Het gaat vooral over nieuwbouw. Deze verdichte nevel -die zich voordoet als een stadsrand- transformeert, tot slot, samen met de stadskern zowel in aard als in gebruik van het bestaand bebouwd weefsel. Het gaat dan vooral over renovatie en hergebruik.

## ***Transformaties en vormen van gedeelde ruimte***

Een gedeelde ruimte kan ontstaan door diverse achterliggende transformatieprocessen tot op pand-niveau die onder meer ingrijpen op het fysieke weefsel en gestuurd worden vanuit particulier eigenaarschap (Louw, 2008). Locatiekeuze, bestemmingsplannen, subsidies, belastingen, vergunningen, residuele grondwaarde, gebruikswaarde, grondexploitatie, ... zijn daarbij leidend. In tegenstelling tot Nederland gebeurt de transformatie in Vlaanderen nog hoofdzakelijk door zelfrealisatie (particulier initiatief):

- **Opdelen van ruimte:** bijvoorbeeld het opdelen van een ééngezinswoning naar een meergezinswoning. Om een idee te hebben van het tempo van dergelijke transformatie werden vergunningsaanvragen voor sloop en nieuwbouw voor het jaar 2015 geanalyseerd over geheel Vlaanderen. In 2015 werden er 57.667 stedenbouwkundige aanvragen goedgekeurd. In 4.588 dossiers gaat het om sloop van een woning of een gebouw met een andere functie (vb. bakker, schrijnwerkerij, ...). 45% heeft betrekking op de sloop van een woongebouw. In het totaal werden 2.315 wooneenheden gesloopt. Een wooneenheid kan zowel een huis zijn, een villa, een appartement enz. In dezelfde periode (2015) werden op die percelen 5.143 wooneenheden gebouwd. Het slopen leidde dus tot

meer vervangbouw. Omgerekend betekent dit dat voor elke sloopvergunning er 1,1 woningen verdwijnt, maar vervangen wordt door 2,5 nieuwe wooneenheden. Meestal gaat het om flats. Of, voor elke wooneenheid komen er 2,2 in de plaats. Als het tempo van 2015 zich doorzet, komen er jaarlijks ongeveer 3.000 wooneenheden netto bij binnen het bestaande bebouwde weefsel. Dat is ongeveer 15% van de jaarlijkse woonopgave in Vlaanderen. Dergelijke verdichting betekent een besparing op het aansnijden van open ruimte en realisatie van bijkomende nieuwe verkavelingen. Zodoende kan natuur en landbouwgrond gespaard blijven en de woningbouwproductie opgetrokken.

De jaarlijkse productie van woningbouw via sloop en hernieuwbouw ligt in Nederland een stuk hoger: voor de periode 2011 t.e.m. 2005 bedraagt dit jaarlijks 52.900 nieuwe woningen (Buitelaar *et al.*, 2008:37). Quasi een derde daarvan wordt gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied.

- Verdelen van de ruimte: bijvoorbeeld het verkavelen van gronden. Ook deze transformatie werd recent onderzocht voor Vlaanderen. Pisman *et al.* (2016) toonde aan dat de afgelopen 50 jaar 285.900 goedgekeurde verkavelingen werden afgeleverd. Het betreft zowel nieuwe, wijzigingen als opheffingen van verkavelingen. 150.000 hebben betrekking op nieuwe verkavelingen voor wonen. Doorheen die tijdsspanne is het aantal verkavelingen afgenomen van 4.800 per jaar in 1963 tot 2.100 in 2013. Vooral na de opmaak van de gewestplannen (1976-1980) daalde het aantal verkavelingen omdat ze toen enkel nog werden afgeleverd in woonbestemmingen. De afgelopen twee decennia blijft het aantal afgeleverde verkavelingen ongeveer stabiel. De kavelgrootte daalt systematisch sinds de jaren 1980.
- Herverdelen of herontwikkelen van de ruimte: bijvoorbeeld het slopen van een pand en vervangen door een nieuwbouw met een andere functie. De mogelijkheden die hergebruik bieden zijn niet eenvoudig in te schatten voor geheel Vlaanderen (Tritel en UGent, 2012). De wijze van registratie speelt daarin een rol. Niettemin wordt het hergebruikspotentieel van de bestaande leegstand in Vlaanderen geschat op ca. 19.700 wooneenheden. Daarnaast zijn er nog ca. 5.700 winkels die een herontwikkeling kunnen krijgen en ca. 3.000 ha bedrijventerreinen (TV SUM en Atelier Romain, 2017).  
In Nederland schat Buitelaar *et al.* (2008) dat 23.000 ha verouderde bedrijventerreinen met leegstaande panden tot 150.000 nieuwe woningen kunnen opleveren. De doelstellingen van de *Nota Ruimte* (VROM, 2004) zijn net als voor het *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen* (Vlaamse Overheid, 2017) relevant voor het in beeld brengen van de transformatieopgave: het aantal jaarlijks te bouwen woningen en het aandeel dat daarvan binnen het bestaande bebouwde weefsel moeten gebouwd worden.
- Delen of verweven van de ruimte: bijvoorbeeld door het stapelen van functies (vb. woningen bovenop een supermarkt of een schoolgebouw). Onderzoek van Loris en Pisman (2016) gaf inzicht in de mogelijkheden van het stapelen van woningen bovenop supermarkten. Dergelijke transformatie zou in theorie de woonbehoefte voor de komende tien jaar kunnen opvangen, zonder in te boeten aan groene ruimte.

Bovenstaande vormen van transformaties komen terug onder de drie golven die als onderzoekshypothese worden naar voor gebracht: *suburbanisatie* (vanuit de stadskern) via o.m. verkavelingen, *verdichting* (van die sub-urbane gebieden) door verdere verkaveling, verweving en herontwikkeling van panden, en *renovatie* (binnen de stadskernen en het sub-urbane gebied) door hergebruik, sloop en heropbouw. Deze ruimtelijke processen worden getoetst in het stadsgewest Gent (incl. agglomeratie, kernstad en stadskern).

## ***Data en methodologie***

### **Data en datakwaliteit**

De basisdata die gebruikt worden voor het onderzoek zijn vergunningsaanvragen over de periode 1963-2013, zoals verzameld door de gemeenten volgens de richtlijnen van de Vlaamse Overheid. Ruimtelijke ordening is een regionale bevoegdheid in België en de meeste stedenbouwkundige aanvragen worden toegekend door gemeenten.

Binnen het studiegebied van het stadsgewest Gent worden in totaal 250.940 stedenbouwkundige aanvragen geanalyseerd over de afgelopen 50 jaar. Minder dan 10% van de aanvragen wordt geweigerd door de gemeenten; meer dan 90% leidde tot een vergunning voor het creëren van nieuwe loten of het optrekken van gebouwen (bijv. woningbouw, bedrijven, kleinhandel enz.). We gaan er van uit - gezien de lange periode die overschouwd wordt - dat deze vergunningen effectief worden gerealiseerd. Een aanvraag duurt immers lang en is kostelijk voor de aanvrager.

Het aantal aanvragen varieert jaarlijks en volgt de algemene Belgische en Vlaamse economie (afname gedurende de (olie)crisis van de jaren 1970 en 1980, de bankencrisis van 2008 en de heropleving tijdens de jaren 1990 en 2000). Ook de veranderende huizenmarkt is weerspiegeld in de data: stagnatie van nieuwbouw versus de toename van renovatie van de bestaande woningstock. Nieuwe verkavelingen nemen verhoudingsgewijs af over de tijd (Pisman *et al.*, 2016).

Voorafgaande analyse van de kwaliteit van de data van 2.464.661 vergunningen voor het geheel van Vlaanderen, gaf aan dat slechts 1,5% van deze vergunningen niet kon toegewezen worden aan een Napoleonperceel (overeenkomstige CAPAKEY-codering, zie verder). Dit mag beschouwd worden als een aanvaardbare foutenmarge om dergelijk historisch onderzoek over de laatste 50 jaar uit te voeren. De data is de meest gedetailleerde voor een individueel kadastraal perceel.

Tot slot worden data die de woningdynamieken op korte en langere termijn kunnen weerspiegelen gebruikt: enerzijds vastgoed dat te koop staat (appartementen, bouwgronden en woningen te koop aangeboden via internet) en anderzijds de inventaris van nog onbebouwde percelen in het stadsgewest (momenteel al dan niet te koop). Onderzoek van Antea en KUL (2017) toont aan dat het gebruikte vastgoedaanbod voldoende omvangrijk is om zinvolle analyses op uit te voeren.

### **Methodologie**

#### *Ruimtelijke verkenning van de data door middel van heat-maps*

De exploratie van de data gebeurt aan de hand van heat-maps voor de case van het stadsgewest Gent. Heat-maps geven per raster van 500m de incidentie weer van een bepaald fenomeen, vb. het voorkomen van het aantal renovatieaanvragen voor een bepaald tijdstip, vb. het jaar 1963, of over een bepaalde periode, vb. 1963-2013. Het voordeel hiervan is dat de data die geanalyseerd wordt gemakkelijker begrijpbaar is voor de lezer en patronen kan blootleggen voor interpretatie (Lukez, 2007).

#### *Intrede van het concept van Napoleon-percelen*

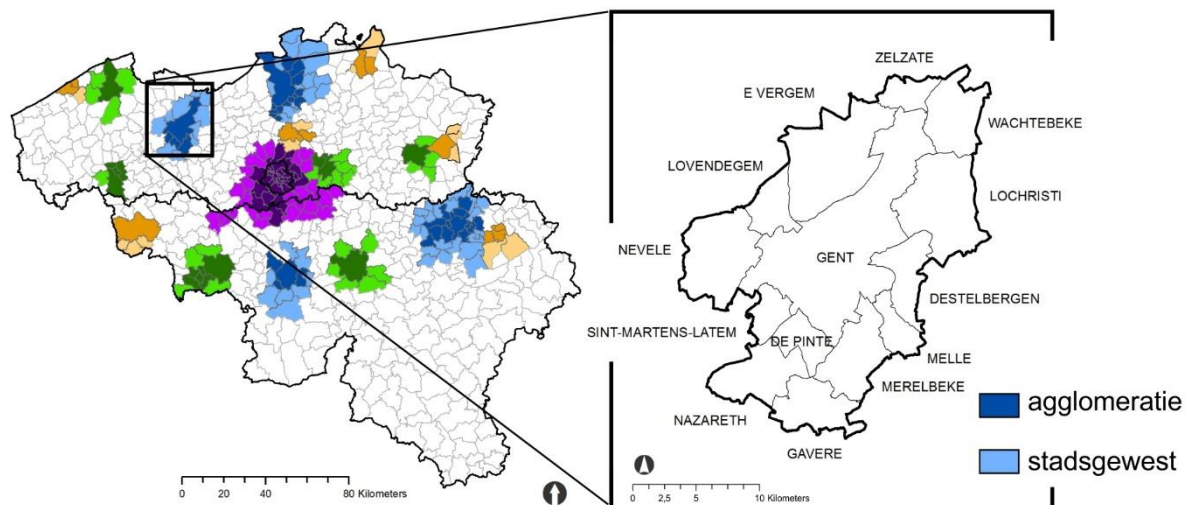
In de loop van de afgelopen 50 jaar werden heel wat kadastrale percelen verkaveld, opgedeeld, samengevoegd of hernummerd. Om vergunningen te kunnen traceren doorheen de tijd op een bepaald kadastraal perceel wordt gewerkt met het grondnummer van het oorspronkelijke perceel. Het geheel van percelen met eenzelfde grondnummer noemen we het *Napoleon-perceel*. Napoleon heeft immers het kadaster in onze contreien ingevoerd, vandaar. Zo worden bijvoorbeeld de kadastrale percelen 100a<sup>7</sup> en 100b toegekend aan Napoleon-perceel 100 (fictief voorbeeld). Napoleonpercelen zijn stabiel doorheen de tijd; de statistische verwerking verloopt dan ook vlotter en nauwkeuriger.

De Napoleon-percelen worden vervolgens toegekend aan een vaste rastercel van 500m bij 500m. Zodoende kunnen patronen en veranderingen in vergunningen geanimeerd worden doorheen de tijd. Het generaliseren van de kaarten helpt om enerzijds op niveau van het stadsgewest de complexiteit te beperken en anderzijds de essentiële ruimtelijke processen weer te geven zonder in te boeten aan de esthetiek van de kaarten (Weibel & Dutton, 1999).

### *Case-study stadsgewest Gent*

De keuze valt op het stadsgewest Gent (Figuur 1) omwille van technische en inhoudelijke redenen. We beschikken enerzijds enkel over vergunningendata voor Vlaanderen (en niet voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Wallonië) en in het geval van het stadsgewest Gent ook van data zowel voor de stad Gent als haar randgemeenten (Zelzate, Wachtebeke, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Gavere, Nazareth, St-M-Latem, Nevele, Lovendegem en Evergem). Zo kan een samenhangende verstedelijkte regio onderzocht worden. Anderzijds wordt het stadsgewest Gent gekenmerkt door groei op vlak van huishoudens, zowel in de stad Gent als in haar randgemeenten (SVR, 2014) ondanks de aanhoudende suburbanisatie (SVR, 2016). Dit geeft aan dat er zich een dynamiek in de ruimte voordoet. Tevens is de regio gekenmerkt door een dynamiek op vlak van vastgoedtransacties (zie verder).

**Figuur 1:** Situering stadsgewest Gent in België. Het studiegebied omvat de gemeenten Gent, Zelzate, Wachtebeke, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Gavere, Nazareth, St-M-Latem, Nevele, Lovendegem en Evergem. Bron: Van Hecke *et al* (2009), eigen verwerking.

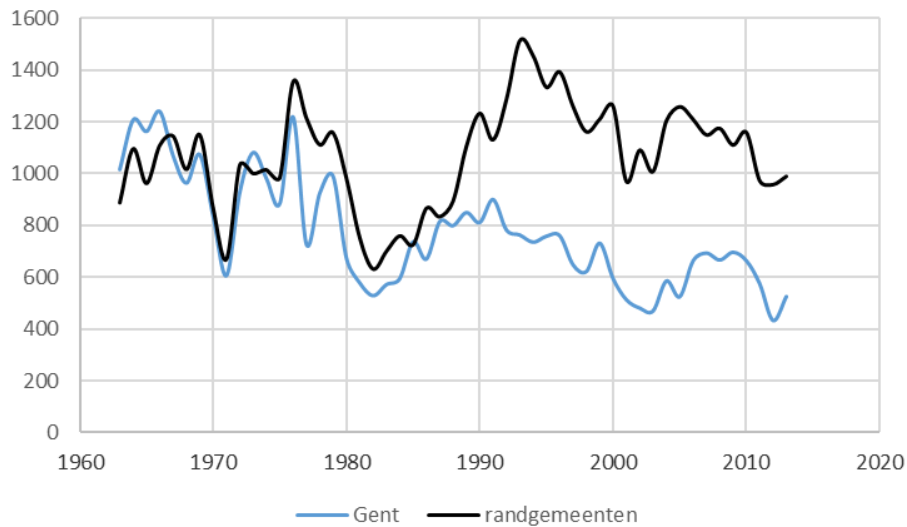


## **Ruimtelijke verkenning van de data – case stadsgewest Gent**

### *Globale trends in de stad en haar rand*

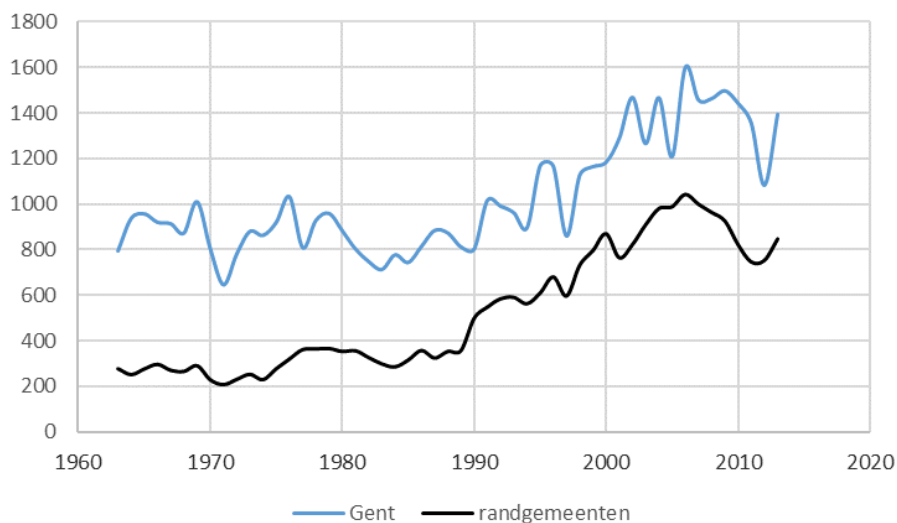
Tot begin jaren 1980 loopt het aantal nieuwbouwprojecten in de stad Gent als in haar randgemeenten zowel qua trend als qua omvang gelijk op (Figuur 2). Na een daling eind jaren 1970 van het aantal vergunningen, is er een hernieuwde stijging van het aantal nieuwbouwprojecten, zowel in de stad als in de rand tot medio jaren 1990. De stijging in de stad Gent is evenwel veel beperkter en stagneert in de periode medio 1990-2013. De aangroei in de randgemeenten piekt daarentegen tot medio jaren 1990, waarna ook een daling optreedt maar in absolute aantallen nog steeds boven de aangroei van de stad blijft. De dynamiek op vlak van nieuwbouw is groter in de randgemeenten dan in de stad.

**Figuur 2:** Trend in nieuwbouw (alle functies) in het stadsgewest Gent in België met onderscheid tussen de centrumstad Gent en haar randgemeenten (Zelzate, Wachtebeke, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Gavere, Nazareth, St-M-Latem, Nevele, Lovendegem en Evergem). Bron: Vergunningenregister (2015), eigen verwerking.



De twee eerste perioden, m.n. 1963-medio 1980 en de periode medio 1980-medio jaren 1990 kennen een gelijkaardige trend in aantal renovaties tussen de stad en haar rand. In Gent wordt evenwel meer gerenoveerd dan in de randgemeenten (meer dan dubbel zoveel). Vanaf de jaren 1990 neemt zowel voor de stad als voor de randgemeenten het aantal renovaties toe (Figuur 3). Deze toename gaat samen met de daling van de nieuwbouw in die periode. De renovaties overstijgen dan ruimschoots het aantal nieuwbouwprojecten.

**Figuur 3:** Trend in renovaties (alle functies) in het stadsgewest Gent in België met onderscheid tussen de centrumstad Gent en haar randgemeenten (Zelzate, Wachtebeke, Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke, De Pinte, Gavere, Nazareth, St-M-Latem, Nevele, Lovendegem en Evergem). Bron: Vergunningenregister (2015), eigen verwerking.

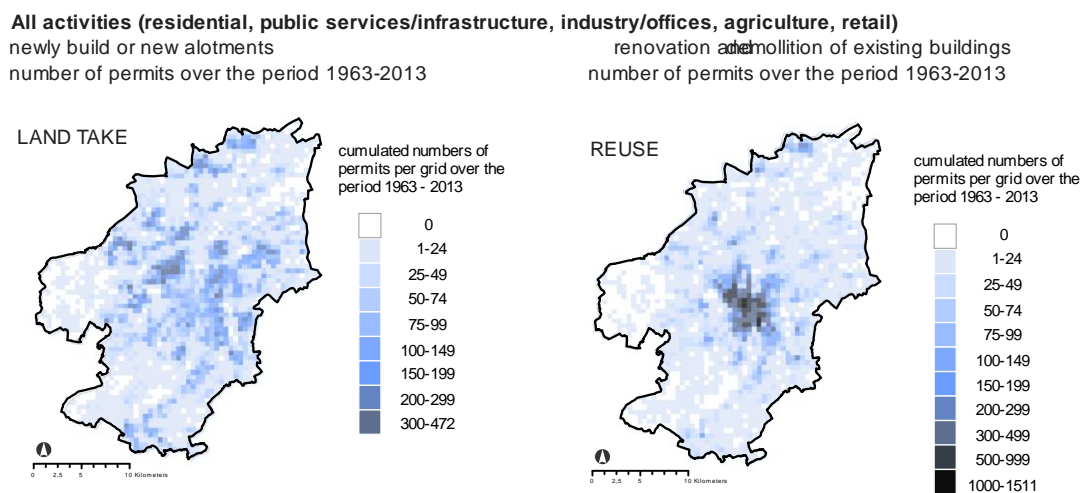


Naast de hoeveel-vraag is het interessant te kijken naar de waar-vraag, over diezelfde drie perioden. Dit gebeurt aan de hand van de heatmaps.

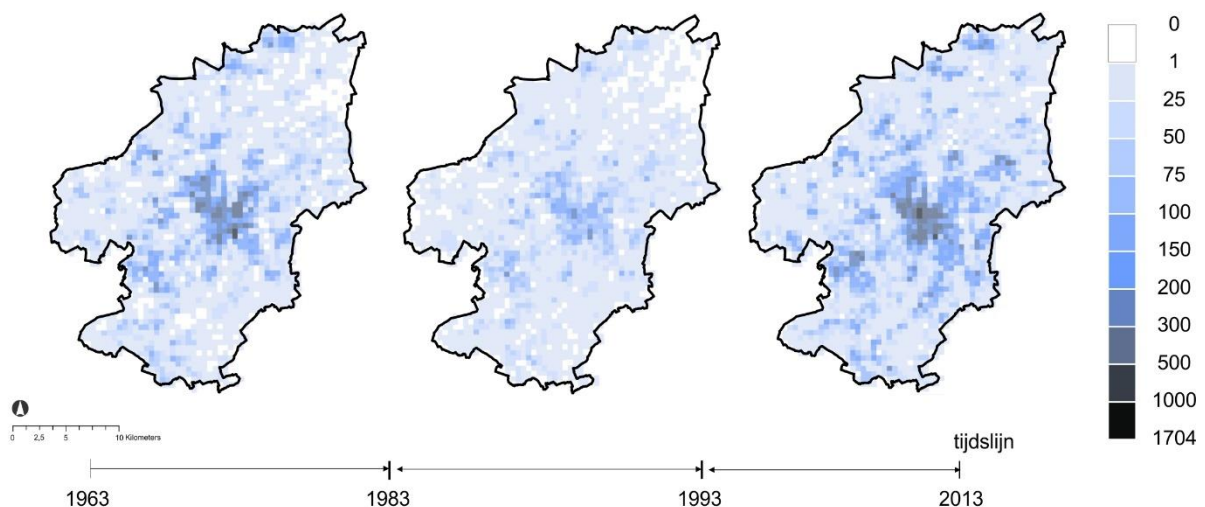
### Trends in de buurten

De afgelopen 50 jaar zien we duidelijk twee trends: enerzijds het uitzwermen van de bebouwing van het centrum van Gent naar de randgemeenten (suburbanisatie en verdichting) en anderzijds een recentere renovatiegolf in dat centrum van Gent en in mindere mate in een eerste gordel rondom Gent (vb. buurten Wondelgem, Sint-Amandsberg, Gentbrugge) (Figuur 4). Gedurende de jaren 1980 tot 1990 worden deze trends ingezet (Figuur 5). Buiten de stad Gent en de eerste gordel treedt de start van de groei van de havendorpen (Zelzate en Ertvelde) op, en sub-urbane dorpen zoals Sint-Martens-Latem, De Pinte, Lovendegem, Evergem, Lochristi, en de dorpen in de Scheldevallei (Merelbeke, Schelderode, Melsen, Semmerzake, Gavere, ...). Ook verderop gelegen dorpen beginnen te groeien: Eke, Nazareth, Landegem. De Scheldevallei alsook de open ruimtegebieden in Wachetebeke en Lochristi komen steeds meer onder druk te staan.

**Figuur 4:** Ruimtelijk patroon van de spreiding van het aantal bouwvergunningen voor nieuwbouw en voor renovatie over de periode 1963-2013 in het stadsgewest Gent. Bron: eigen verwerking van data vergunningenregister (2015)



**Figuur 5:** Ruimtelijk patroon van de spreiding van het aantal gecumuleerde bouwvergunningen over de periodes 1963-1983, 1984-1993 en 1994-2013 in het stadsgewest Gent (alle categorieën). Bron: eigen verwerking van data vergunningenregister (2015).



## ***Resultaten en discussie***

### **Ruimtelijke transformaties van de afgelopen 50 jaar**

De naoorlogse ontwikkelingen en Golden Sixties, met toenemend autogebruik en de Babyboom-generatie leidden tot optimisme omtrent de groeikansen voor België en Vlaanderen in het bijzonder. Gevolg van de vooruitgangsgedachte was dat in de latere gewestplannen (dit zijn bestemmingsplannen opgesteld voor het gehele grondgebied wat betreft wonen, industrie, recreatie, natuur, landbouw enz.) een veelvoud aan woonbestemmingen werd voorzien, gestoeld op optimistische bevolkingsprognoses. De crisissen van de jaren 1970 en 1980 zullen dat nogmaals aantonen. Niettemin zal dit grote aanbod aan gecreëerde bouwpercelen latere megatrends op vlak van ruimtelijke ordening versterken. Het samengaande economisch beleid en politiek op vlak van infrastructuur hebben de verstedelijking van Vlaanderen gevoed.

Drie grote trends zijn in het stadsgewest Gent waar te nemen sinds 1963: de groei van het stadsgewest en de samengaande suburbanisatie, de verdichting van de groeikernen en, tenslotte, de renovatie en transformatie van het bestaande bebouwde weefsel.

#### *Groei en suburbanisatie*

De bevolkingsgroei en huishoudenstoename zorgen voor een toenemende vraag aan bouwgronden voor voornamelijk open bebouwing, de dominante bouwstijl vanaf de jaren 1960. Het aandeel eigenaars van een woning blijft toenemen. Suburbanisatie en lintbebouwing buiten de dorpskernen worden typerend voor het Vlaamse landschap en dus ook voor de Gentse randgemeenten. De invulling van de woongebieden op de gewestplannen uit de jaren 1980 speelt daarbij een rol.

#### *Verdichting in stad en rand*

Het weefsel van reeds verspreide dorpen en bebouwing wordt stilaan verder verdicht. We zien dit proces zowel in het stadscentrum, de buitenwijken als in de randgemeenten.

#### *Transformatie van het bestaande bebouwde weefsel*

Enige omslag van uitbreiding met nieuwbouw naar renovatie in de stadskern zet zich door. Gezien het aanbod aan koopwoningen, koopappartementen en bouwgronden in de randgemeenten, zal wellicht ook hier de renovatie en transformatie van panden zich inzetten.

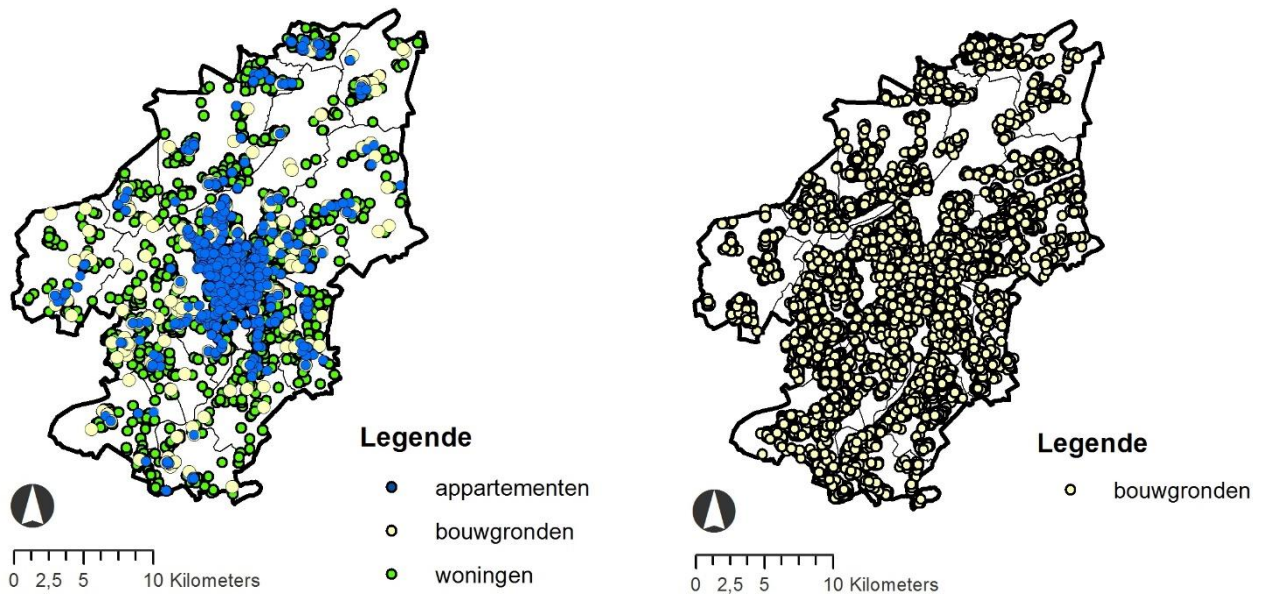
### **Waar in de toekomst?**

#### *Veranderingen op korte termijn: wat zal er de komende vijf jaar gebeuren?*

Het gros van wat te koop staat aan woningen, appartementen en bouwgronden (8.800) situeert zich in de stad Gent: ca. 5.800 panden t.o.v. de rest van het stadsgewest (ca. 3.000 panden) (Figuur 6a). Van de verkochte panden mag aangenomen worden dat een deel zal gerenoveerd worden, gesloopt en vervangen, opgedeeld of een andere functie krijgt. Op korte termijn mag -gezien de eerder vermelde trends inzake sloop en opdelen, hergebruik enz.- de grootste dynamiek worden verwacht in het stadscentrum van Gent.



**Figuur 6:** (a) Vastgoedaanbod (te koop) in het stadsgewest Gent. Bron: eigen verwerking van vastgoeddata (2014) en (b) aanbod aan onbebouwde percelen. Bron: eigen verwerking van register onbebouwde percelen (2015)



### *Veranderingen op de lange termijn*

Op langere termijn valt moeilijker in te schatten waar ruimtelijke dynamiek zich zal voordoen. Het aanbod aan bouw mogelijkheden op onbebouwde percelen toont net het tegenovergestelde patroon van het aanbod op de bestaande koopmarkt: ca. 29.000 van de ca 109.400 percelen in het stadsgewest situeren zich in Gent, de overige 80.400 in de randgemeenten (Figuur 6b). De reserve in de rand overtreft ruim het aangeboden vastgoed. Zo kan het aanbieden van nieuwe verkavelingen net nieuwe inwoners aantrekken. De potenties daarvoor zijn zeer groot. Pas later gaan ze bouwen en veel later eventueel nog eens renoveren. Het kennen van migratiepatronen op niveau van het stadsgewest kan daarin een rol spelen. Verder onderzoek naar verbanden tussen deze processen is aangewezen om de dynamieken ten volle te vatten. De dynamiek op langere termijn zou het grootst kunnen zijn in de randgemeenten van het stadsgewest indien het ruime aanbod effectief zal aangesneden worden voor woningbouw of andere functies.

Gemeenten kunnen transformaties tegengaan of net een impuls geven door o.a. de opmaak van (her)-bestemmingsplannen of door collectieve transformatie door vb. renovatie te stimuleren. Via dit laatste kan tevens een schaa sprong gemaakt worden: van pand naar straat of buurt. Dat kan dienstig zijn om vb. energiezuinige wijken te bouwen. Sturen op het aanbod aan bouwpercelen lijkt nodig wil men een dynamiek behouden in het bestaande bebouwde weefsel dat zich vooral in de stad Gent situeert.

### **Conclusies**

Voor het eerst is getracht met gegevens uit drie databanken, m.n. het vergunningenregister, het register van onbebouwde percelen en immobieliënzoekertjes die te koop staan op internet, de ruimtelijke transformaties van de afgelopen 50 jaar in het stadsgewest Gent in beeld te brengen.

Die transformaties zijn terug te brengen tot drie processen: suburbanisatie (1963-1983), verdichting (1984-1993) en renovatie (>1994). Een herhaling van die cyclus kan zich voordoen aangezien op korte termijn er vooral vastgoed wordt aangeboden in Gent en in mindere maten in de randgemeenten, en op langere termijn vooral het ruime aanbod aan bouwpercelen in die randgemeenten tot een nieuwe golf van verkavelingen zal leiden indien het beleid hierop niet ruimtelijk stuurt.

De karakteristieken van de buurt kunnen een voorspeller zijn van toekomstige transformaties. Verder onderzoek naar o.m. de relatie tussen de omvang van de leeftijdsgroep starters in een buurt en het aanvragen van een renovatie- of nieuwbouwvergunning kan dit proces belichten.

### **Referenties**

Antea en KUL (2017), Analyse datakwaliteit en (geografische) verwerking van immodata, *in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving*.

Buitelaar E., Segeren A. en Kronberger P. (2008), Stedelijke transformatie en grondeigendom, NAI Uitgevers, Rotterdam.

Loris I. en Pisman A. (2016), Super(woon)markten, in *Ruimte en Maatschappij*, jg 8 (2): 34-54.

Louw E. (2008), Land assembly for urban transformation – the case of 's Hertogenbosch in The Netherlands, *Land use policy* 25:69-80.

Lukez, P. (2007), Suburban transformations, Princeton Architectural Press, L.N. Packard (ed).

Pisman A., Loris I., Vermeiren K., Hahn, K., De Mulder S., Vanacker S. (2016), De verkaveling in cijfers, in *Verkavelingsverhalen*, De Bruyn (ed), Public Space, Mechelen.

Ruimte Vlaanderen (2017), databank vergunningenregister dd. februari 2017.

SVR (2014), Bevolkings- en huishoudensprojecties. *Opgevraagd via [www.vlaanderen.be/svr](http://www.vlaanderen.be/svr)*.

SVR (2016), Gemeentelijke profielschetsen. *Opgevraagd via [www.vlaanderen.be/svr](http://www.vlaanderen.be/svr)*.

Tritel en UGent (2012), Slim ruimtegebruik door hergebruik en omkeerbaar ruimtegebruik, *in opdracht van Ruimte Vlaanderen*.

TV SUM-Atelier Romain (2017), Kwantificeren van hergebruiksmogelijkheden van leegstaande en onderbenutte panden in Vlaanderen, *in opdracht van Ruimte Vlaanderen*.

Van Hecke *et al* (2009), Woonkernen en stadsgewesten in een verstedelijkt België, Monografieën van de SEE 2001.

Vlaamse Overheid (2017), Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Brussel.

VROM (2004), Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling. Den Haag: Ministerie van VROM.

Weibel, R., & Dutton, G. (1999). Generalising spatial data and dealing with multiple representations. *Geographical information systems*, 1, 125-155.

## **De energietransitie collaboratief aangepakt: samenwerken aan gebiedsgerichte ingrepen**

*Pleidooi voor het opstarten van Pilotprojecten Energie als hefboom voor ruimtelijke kwaliteit*

***Anneloes van Noordt***

### Stellingen

Binnen de energietransitie, ofwel de omschakeling naar een duurzaam, koolstofarm energiesysteem, is er een collaboratieve aanpak nodig op alle en tussen alle niveaus.

Gemeenten, burgers, middenveldorganisaties en bedrijven zijn noodzakelijk om de bebouwde omgeving in Vlaanderen met haar versnipperde eigendomsstructuur op een vernieuwende, duurzame en koolstofarme manier te transformeren.

Vlaanderen heeft Pilotprojecten nodig om als goede voorbeelden te dienen voor een collaboratieve, ruimtelijke aanpak van de energietransitie.

Universiteit Gent  
Vrijdagmarkt 10/301, 9000 Gent  
Anneloes.vannoordt@ugent.be

## **De energietransitie collaboratief aangepakt: samenwerken aan gebiedsgerichte ingrepen**

### *Pleidooi voor het opstarten van Pilotprojecten Energie als hefboom voor ruimtelijke kwaliteit*

#### ***Inleiding***

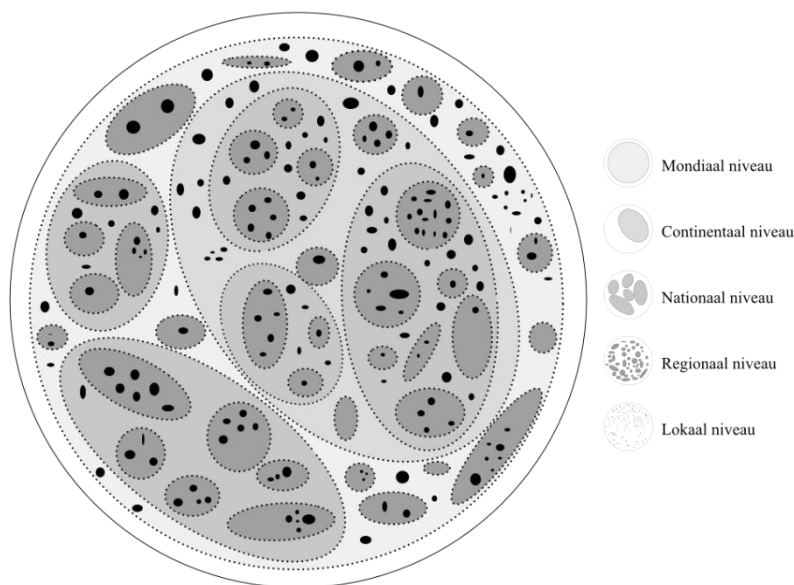
De energietransitie lijkt een enorme opgave te zijn. Een opgave die zeer grote ruimtelijke gevolgen kan hebben in ons landschap en die door samenwerking van verschillende stakeholders vormgegeven lijkt te moeten worden (Noorman & De Roo, 2011; Posad, 3E, Universiteit Gent, & Resourcedesign, 2016; Sijmons, 2014; Wauters, Dhondt, Fremault, & Corens, 2017). Principes van collectiviteit zoals dichter, collectiever en compacter bouwen, collectief vervoer en het koppelen van verschillende functies kunnen een leidraad zijn om aan de slag te gaan op concrete plekken (Posad et al., 2016). Ook één van de aanbevelingen van Rifkin (2011) is dat de conventionele top-down organisatie van de samenleving plaats zal moeten maken voor meer gedistribueerde en collaboratieve samenwerkingsverbanden. Dit zou betekenen dat we over zouden stappen naar een meer laterale of horizontale structuur in plaats van de huidige hiërarchische top-down structuur. Deze paper gebruikt bovenstaande interpretatie van Rifkin rond collaboratieve oplossingen voor de energietransitie als haar uitgangspunt. De bewustwording over de opgave van de energietransitie, de ruimtelijke gevolgen hiervan en de mogelijkheden van een collaboratieve aanpak naast de traditionele top-down benadering begint langzamerhand door te dringen bij beleidsmakers op verschillende niveaus.

#### **Samenwerking op alle en tussen alle niveaus**

Inzichten in de reikwijdte van de opgave van de energietransitie geven aan dat we er op individueel niveau waarschijnlijk niet komen (Posad et al., 2016; Sijmons, 2014). Enkel ingrijpen op gebouw niveau door middel van isolatie en de installatie van zonnepanelen en warmtepompen gaat voorbij aan de problematiek dat het niet voor iedereen mogelijk is om een warmtepomp te plaatsen of een zonnepaneel te installeren bijvoorbeeld door de oriëntatie van het dak. Bovendien lijkt voor een deel van ons huidige patrimonium sloop een betere oplossing dan renovatie door de slechte ligging, staat of oriëntatie. Indien we een schaalniveau hoger kijken lijkt het streven naar een koolstofarme gemeente echter ook niet altijd alle uitdagingen aan te pakken. Wat bijvoorbeeld met gemeenten die omwille van de aanwezigheid van een aantal grote energieverbruikende industrieën niet in staat zijn om hun energievraag lokaal te genereren? Voor hen zullen waarschijnlijk grootschaligere oplossingen moeten worden gezocht. Of wat met gemeenten die juist kunnen profiteren van de aanwezigheid van een aantal grote, warmte producerende bedrijven om een warmtenet uit te bouwen? Voor hen zou gemeentegrensoverschrijdende samenwerking interessanter kunnen zijn om dat warmtenet rendabeler te maken en anderen te laten profiteren van de restwarmte. Ook het regionale niveau botst op een aantal barrières, al waren het enkel maar de nationale doelstellingen die vanuit Europa worden opgelegd en die door gezamenlijke afspraken op gewestelijk niveau verdeeld moeten worden. Bovendien zijn de nu ingeschatte potenties voor het verminderen van de energievraag en het opwekken van hernieuwbare energie niet overal even groot. Deze zelfde uitdagingen kunnen ook gesteld worden voor het Europees niveau of op wereldschaal. Waar sommige landen zoals bijvoorbeeld Noorwegen zonder veel extra inspanningen door middel van hun grote potentieel aan waterkracht energieneutraal kunnen worden zijn er andere landen zoals Malta, Luxemburg, maar ook België die veel meer moeite hebben om de omslag te maken (EUROSTAT, 2014). De voorlopige

conclusie lijkt erop te wijzen dat alle schaalniveaus nodig zijn en dat samenwerking op deze niveaus en tussen deze niveaus én met alle betrokken stakeholders van burgers, bedrijven tot overheden nodig is om het maximale potentieel rond energiebesparing, energie-efficiëntie en opwekken van hernieuwbare energie te benutten.

Naast een samenwerking van alle stakeholders op verschillende schaalniveaus hebben ook de energiesystemen zelf een optimale grootte om te functioneren (Odum & Odum, 1976). Zo werkt het huidige systeem van olie, steenkool en gas op wereldschaal, terwijl het optimale schaalniveau van hernieuwbare bronnen veel kleiner is. Voorbeelden hiervan zijn de maximale afstand waarbij warmte via een warmtenet getransporteerd kan worden of de afweging van transportkosten versus rendabiliteit van biomassa. Stremke (2017) heeft voor deze overlappende energiesystemen een schema uitgewerkt om de verschillende schaalniveaus inzichtelijk te maken. Naar analogie van dit schema kan er ook gekeken worden naar de verschillende schaalniveaus die nodig zijn om gezamenlijk met de energie uitdagingen aan de slag te gaan en die elk hun eigen rol moeten vervullen. Onderstaand figuur maakt dit inzichtelijk. Hierbij zijn de grenzen tussen de verschillende aangeduide schaalniveaus bewust niet als harde grens aangegeven en is het ook niet altijd noodzakelijk dat er een hiërarchische rolverdeling is tussen de niveaus. Deze figuur wil aantonen dat alle verschillende schaalniveaus ook met elkaar in verbinding staan via netwerken van gedistribueerde en collaboratieve samenwerkingsverbanden.



**Figuur 1: Alle schaalniveaus staan met elkaar in verbinding via netwerken van gedistribueerde en collaboratieve samenwerkingsverbanden (naar Stremke (2017)).**

Deze paper onderzoekt de meerwaarde van collaboratieve ingrepen om bij te dragen aan de vormgeving van een nieuw energiesysteem. Dit gebeurt ten eerste door een link te maken met transitie management (Rotmans, Loorbach, & Kemp, 2012). Deze theorie rijkt handvaten aan om een transitie vorm te geven. Ook hier wordt de meerwaarde van een collaboratieve aanpak naar voren geschoven. Enerzijds door samenwerking bij de ontwikkeling van een visie voor de toekomst en anderzijds door via een collaboratieve, experimentele bottom-up aanpak op lokaal niveau met vernieuwende oplossingen te komen. Vervolgens komen er een aantal internationale voorbeelden aan bod die aantonen dat voor de huidige gerealiseerde projecten een collaboratieve aanpak gebruikt werd. De paper eindigt met een pleidooi om ook in Vlaanderen op een collaboratieve wijze aan de slag te gaan met de energie uitdagingen.

### ***Een collaboratieve aanpak bekeken vanuit transitie management***

Transitiemanagement definieert transitie als transformatieprocessen waarin de bestaande structuren, instituties, culturen en praktijken afgebroken worden en nieuwe worden gevestigd (Loorbach, 2007). De energietransitie sluit aan bij deze definitie. De huidige samenstelling van de energie infrastructuur die is gebaseerd op een hiërarchisch éénrichtingsverkeer waarin een klein aantal grote spelers zorgen voor energieopwekking en distributie lijkt te gaan veranderen naar een systeem waarin er naast grote spelers ook plaats is voor vele kleinere productie elementen, zoals zonnepanelen en windturbines en het geheel binnen een netwerkstructuur gaat functioneren (Noorman & De Roo, 2011). Als gevolg van dit veranderende systeem zullen ook de instituties of regels over hoe er wordt omgegaan met energieproductie, -distributie en -consumptie moeten veranderen. Daarnaast lijkt er een cultuuromslag nodig te zijn waarbij iedereen zich bewust wordt dat het noodzakelijk is om zuiniger en efficiënter met energie om te gaan en dat hernieuwbare energie deel gaat uitmaken van ons landschap. De hierboven aangehaalde veranderingen die er vanuit de energietransitie waarschijnlijk zullen plaatsvinden kunnen er vervolgens op invloed van zijn dat er veel meer verschillende actoren een rol op zich zullen nemen binnen het energiesysteem. Meer gedistribueerde en collaboratieve samenwerkingsverbanden zoals naar voren geschoven door Rifkin (2011) zouden dan ook een mogelijke aanpak kunnen zijn binnen de energietransitie. Transitiemanagement gaat uit van multi-level, multi-fase, multi-actor, multi-causale en multi-domein processen (Loorbach, 2007). Binnen deze paper wordt er verder ingezoomd op het multi-actor aspect van transitiemanagement binnen het kader van multi-level en multi-fase processen, ten einde een verdere motivatie te kunnen formuleren voor een collaboratieve aanpak binnen de energietransitie.

Transitiemanagement definieert drie niveaus. Binnen het laagste micro niveau ofwel het niveau van de niches worden innovaties gecreëerd, getest en verspreid (Loorbach, 2007). Deze innovaties hoeven niet enkel technische innovaties te zijn zoals efficiëntere zonnepanelen, maar kunnen ook gaan over nieuwe wetgeving, nieuwe organisatie methodes, nieuwe projecten, concepten of ideeën. Het niche niveau is erg dynamisch: vele nieuwe en innovatieve praktijken worden hier getest. Deze innovaties passen niet altijd in de huidige gangbare praktijken, ze moeten daardoor voor zichzelf een plaats in de maatschappij bemachtigen. Dit gaat echter niet gemakkelijk en als gevolg daarvan falen vele innovaties. Enkele niches slagen er echter in om een plaatsje te bemachtigen. Ze hebben de voorontwikkelingsfase doorstaan en proberen zich van de startfase, waarin de innovatie opgepikt wordt door het grotere publiek, verder te ontwikkelen naar de doorbraakfase. De voorontwikkelingsfase is essentieel voor innovaties om ontdekt te worden en om te testen of de nieuwe ideeën ook levensvatbaar zijn. Door te werken met bijvoorbeeld prototypes of pilootprojecten kunnen verbeteringen voor de innovatie ontdekt en verder ontwikkeld worden. Bovendien zorgen prototypes of pilootprojecten ervoor dat er een groter publiek kennis kan maken met nieuwe ideeën. Door hun levensvatbaarheid aan te tonen kan ook de sociale acceptatie voor bepaalde ingrepen verhogen. Voorbeelden van innovaties binnen de energietransitie kunnen technologisch zijn, zoals getijde-energie, waterstofenergie of diepe geothermie. Maar ook de omslag om lokaal, kleinschalig en collaboratief energieprojecten op te zetten die inspelen op lokale opportuniteiten betekent een belangrijke innovatie binnen de huidige cultuur die op dit moment is gebaseerd op grootschalige en hiërarchische infrastructuur.

Het tweede niveau, ofwel het meso-niveau, is het niveau van de regimes. Het regime verwijst naar de dominante actoren, netwerken en instituties (Kemp & Loorbach, 2006) en bestaat uit de cultuur, de

structuur en de praktijken die zichtbaar zijn in fysieke, maar ook in immateriële netwerken. De uitwerking van het regime resulteert in regels, wetten en contracten die voor stabiliteit zorgen in de maatschappij. Het regime niveau definieert ook de rollen van de verschillende actoren, zoals de overheid, bedrijven en individuele consumenten. Indien we voor het energiesysteem kijken naar dit meso-niveau, dan vinden we hier de regelgeving van de EU terug met bijvoorbeeld de 20-20-20 doelstellingen, het systeem van groene certificaten en het EU-emissiehandelssysteem. Op dit moment zijn er slechts enkele grote spelers actief in het huidige energiesysteem dat voornamelijk is gebaseerd op fossiele brandstoffen. Gezien vanuit het transitieproces bevindt het huidige regime zich in de stabiele fase waarin er een evenwicht is bereikt tussen de belangrijkste spelers. Voor de gevestigde orde is het niet altijd interessant om nieuwe innovaties vanuit de niches toegang te verlenen tot het regime niveau, aangezien dit hun positie kan aantasten. Sommige regimespelers zien echter het voordeel in van het ondersteunen van een nieuwe trend om op die manier deel te blijven uitmaken van een eventueel nieuw te vestigen regime.

Het macro-niveau tenslotte wordt ook wel het landschap genoemd. Onze maatschappij met haar sociale waarden, politieke culturen, de gebouwde omgeving enzovoort is onderdeel van dit landschap. Het bestaat uit immateriële elementen, zoals ons wereldbeeld en onze gewoonte om altijd en overal over energie te beschikken of dit nu elektriciteit, warmte of brandstof is. Maar het landschap bestaat ook uit fysieke elementen zoals onze energiecentrales en het elektriciteit netwerk. Over het algemeen is dit niveau relatief stabiel. Als we echter spreken over transities, dan is het dit niveau dat fundamenteel verandert door grootschalige technologische, economische, socio-culturele en institutionele ontwikkelingen. Dit proces van verandering vindt plaats over een langere termijn van minstens één generatie (Loorbach, 2007). Wanneer er gesproken wordt over de huidige energietransitie, dan spreken we over een bewuste omslag van het bestaande energielandschap naar een systeem dat minder energie gebruikt, de gebruikte energie efficiënter gebruikt en inzet op hernieuwbare bronnen. Zoals hierboven al aangegeven zal dit waarschijnlijk enorme implicaties met zich mee brengen voor zowel de maatschappij als onze fysieke omgeving.

Om een transitie bewust vorm te geven schuift de theorie rond transitie management naar voren dat het cruciaal is om met een multi-actor benadering te werken waarbij relevante maatschappelijke perspectieven en culturen worden betrokken. Een eerste component vertrekt vanuit een gezamenlijk proces voor visievorming, strategische discussie en de ontwikkeling van lange termijn doelen (Loorbach, 2007). Loorbach (2007) schuift een selectieve, participatieve methode naar voren waarin stakeholders op een zorgvuldige manier geselecteerd worden, gebaseerd op hun specifieke rollen, achtergronden, competenties en hun ambitie voor innovatie. Het werken met een selectieve participatie methode vermijdt dat sommige participanten, gebaseerd op hun gevestigde machtsrelaties en belangen, het transitieproces tegenhouden. Bij deze selectieve participatie methode kan natuurlijk de vraag worden gesteld of actoren, ondanks de zorgvuldige selectie, niet altijd, bewust of onbewust, hun achterliggende belangen en relaties laten meespelen in het proces rond visievorming. Binnen dit collectieve participatieve proces worden een lange termijn ambitie en lange termijn doelen gedefinieerd. De visie en doelen zijn echter flexibel. Ten eerste is de lange termijn visie voornamelijk bedoeld om korte termijn acties te begeleiden en helpt het daarnaast om de verwachtingen voor de toekomst vorm te geven. Ten tweede is het mogelijk dat een aantal overlappende toekomstbeelden, ontwikkeld door verschillende actoren, naast elkaar kunnen bestaan, zonder dat dit problematisch is. Ten derde is er ruimte om de visie die in het begin van het proces is gedefinieerd te laten evolueren aan de hand van nieuwe inzichten die tijdens het proces naar voren komen. Op dit moment vinden er

in Vlaanderen verschillende debatmomenten plaats onder andere georganiseerd door het VEA met het burgerpanel voor stroombegeleiders (VEA, 2017), de VRP met het VRP lab Energie en Ruimte, de Vlaamse Bouwmeester met een 'Designing The Future'-sessie Energy Regions, maar ook door Ruimte Vlaanderen voor het beleidskader Energie van het BRV en verschillende steden en gemeenten om een visie te formuleren voor de energietransitie in Vlaanderen.

De visie moet vervolgens vertaald worden naar veranderingen in instituties op het regime niveau (Loorbach, 2007). Voor de energietransitie zou dit bijvoorbeeld betekenen dat elk beleidsdomein en niveau moet onderzoeken hoe de algemene visie geïntegreerd kan worden binnen het bestaande beleid. Een voorbeeld kan zijn om subsidies in het leven te roepen die bottom-up ontwikkelingen kunnen stimuleren. Door het stimuleren van experimenten en het produceren van kennis tijdens dit proces kunnen succesvolle experimenten worden opgeschaald. Deze experimenten horen thuis in de operationele kant van transitie management waarin concrete korte termijn acties worden uitgevoerd door individuen en organisaties op het niche niveau. Experimenten worden opgezet om barrières vanuit het regime te overwinnen, om nieuwe opties te testen en nieuwe mogelijkheden te ontdekken. Om dit te kunnen doen dienen er nieuwe sociale niches voor innovatie te worden gecreëerd en gestimuleerd, terwijl hun kans op succes moet worden vergroot. Zowel bedrijven, burgers, het maatschappelijk middenveld als overheden zijn betrokken bij de operationalisering van de visie en de agenda, terwijl tegelijkertijd steun voor de transitie wordt vergroot.

### ***Een collaboratieve aanpak: een aantal voorbeelden***

De uitdagingen die vanuit de energietransitie op ons afkomen zouden deels kunnen worden aangepakt door een collaboratieve methodiek (Rifkin, 2011; Wauters et al., 2017). Zowel binnen de bebouwde omgeving als binnen de transportsector zijn er voorstellen van maatregelen waarbij verschillende stakeholders gezamenlijk werk maken van oplossingen richting minder energiegebruik, efficiënter energiegebruik en de productie van hernieuwbare energie. Geschakelde energienetwerken waarbij er verschillende gebruikers gezamenlijk gebruik maken van het netwerk zorgen ervoor dat deze geschakelde gebruikers minder energie nodig hebben dan onafhankelijke gebruikers, bovendien wordt op deze manier de bevoorradingszekerheid verhoogd (Strbac, 2008). Lokale energie initiatieven, een collectieve aanpak om het woningbestand te verduurzamen, een uitbreiding van collectieve vervoersvormen zoals elektrische deelwagens en collectieve faciliteiten voor nieuwe duurzame vormen van brandstof zijn voorbeelden van collaboratieve maatregelen. Voor sommige bestaande projecten is een collaboratieve aanpak zelfs essentieel gebleken om het project rendabel te maken (Salomon, 2009), een voorbeeld hiervan zijn warmtenetten die pas vanaf een minimaal aantal afnemers interessant worden. Naast de samenwerking die hierboven al is beschreven tussen de verschillende schaalniveaus om de algehele doelstellingen van een koolstofarme samenleving te bereiken kan er op projectniveau op verschillende manieren worden samengewerkt. Op het niveau van één gebouw, op het niveau van een bouwblok, een wijk of een stad zijn er voorbeelden te noemen zoals cohousing, het uitwisselen van hernieuwbare energie of warmtenetwerken.

Een aantal al bestaande projecten die enerzijds een belangrijke voortrekkersrol spelen wat betreft de energietransitie en anderzijds specifiek inzetten op collaboratieve ingrepen kunnen dienen als voorbeelden om te zien of en op welke manier een collaboratieve aanpak een meerwaarde heeft. Bij het project Vauban in de stad Freiburg is een collaboratieve aanpak, in de vorm van burgerbouwgroepen, de sleutel is geweest om te verdichten en duurzaamheidsdoelen te behalen die de schaal van de wijk overstijgen zonder op levenskwaliteit te moeten inboeten. Zo wordt er enerzijds



minder ruimte gebruikt door het aanbieden van collectieve faciliteiten zoals een collectieve warmtevoorziening, collectieve vormen van transport en collectieve buitenruimtes terwijl aan de andere kant het energieverbruik wordt verminderd en de huizen betaalbaarder worden. Op deze manier wordt er in Vauban meer energie opgewekt dan in de wijk zelf wordt gebruikt. Door een collaboratieve aanpak kunnen er ook meer bewoners betrokken worden in het project waardoor ze in aanraking komen met het energie- en klimaatbeleid. Hier gaat een collaboratieve aanpak hand in hand met participatie, door de betrokkenheid wordt de bewustwording vergroot rond de nood van bepaalde ingrepen en hierdoor ook het draagvlak vergroot (Salomon, 2009). Een gelijkaardig voorbeeld is Buiksloterham in Amsterdam waar een voormalige industriezone getransformeerd wordt naar een nieuw woon- en werkgebied. Ook hier werken bouwgroepen aan gezamenlijke projecten die verplicht voldoen aan de duurzaamheidsambities vastgelegd door de stad. Daarnaast zijn er voor Amsterdam-Noord afspraken gemaakt voor de realisatie en exploitatie van een warmtenet waarbij er een verplichte aansluiting geldt voor alle nieuwe gebouwen en dat gevoed wordt vanuit industriële restwarmte (Gladek, Van Odijk, Theuws, & Herder, 2014).

Bij de aanleg van warmtenetten lijkt er het vaakst gebruik gemaakt te worden van een collaboratieve aanpak van het project. Zo wordt er bij de Rotterdamse Energieaanpak en -planning (REAP), toegepast op de wijk Hart van Zuid, ingezet om de uitwisseling van reststromen door het verweven en in elkaars nabijheid brengen van verschillende functies te stimuleren (Tillie et al., 2009). Een soortgelijk voorbeeld is te vinden in Naaldwijk waar een nieuwbouwwijk en een verpleegtehuis worden verwarmd door de restwarmte van nabijgelegen serres in de zomer. Deze restwarmte wordt ondergronds opgeslagen en tijdens de winter gebruikt, terwijl het afgekoelde water in de zomer gebruikt kan worden om de huizen te koelen (KAW Architecten, 2017). Ook Genève zet in op de realisatie van een collectieve infrastructuur voor verwarming. Specifiek wordt hierbij gekeken naar de mogelijkheden van verwarming en koeling vanuit het meer van Genève, gebruik van industriële restwarmte en de exploitatie van diepe geothermie. Tijdens de bouw of renovatie van gebouwen kan er een verplichting worden opgelegd om integratie in het collectieve energiesysteem mogelijk te maken (Favey, 2013). Voor de realisatie van warmtenetten zijn vele verschillende actoren nodig die allen actief moeten worden betrokken bij het project.

De hierboven aangehaalde voorbeelden zijn zeker niet de enige voorbeelden, wat echter opvalt is dat bijna alle ambitieuze projecten vertrekken van greenfields of brownfields, waar een semi tabula rasa aanwezig is om een optimale inrichting te bekomen. Ingrepen in de bestaande situatie blijken veel complexer te zijn en goede voorbeelden van hoe dit aangepakt kan worden zijn schaars. Als we dan naar Vlaanderen kijken stelt Wauters et al. (2017) dat we zeer weinig goede voorbeeld projecten zien en als we ze kunnen vinden gaat het vaak over nieuwe ontwikkelingen die vanaf de start de meest recente inzichten rond duurzame ontwikkeling mee kunnen nemen. En zelfs dan eindigen ambitieuze projecten om allerlei redenen vaak heel wat minder ambitieus.

### ***Discussie en Conclusie***

Wauters et al. (2017) en Posad et al. (2016) geven beiden in hun onderzoek aan dat er een rol is voor collectieve energiesystemen, naast meer grootschalige projecten, indien Vlaanderen wil omschakelen naar een duurzaam en koolstofarm energiesysteem. Ook Rifkin (2011) geeft aan dat als energie overal ter wereld gevonden kan worden in grotere of kleinere mate in de vorm van zon, wind en aardwarmte, het logischer lijkt om deze energie ook overal te genereren en niet enkel in een paar centrale plekken. Elk gebouw zou op deze manier kunnen worden getransformeerd naar een mini-energiecentrale.

Doormiddel van de toepassing van een smart grid kunnen individuele huishoudens bovendien de opgewekte energie met elkaar delen, waardoor er een meer gedistribueerd en collaboratief netwerk ontstaat. Dergelijke decentrale, collectieve, geschakelde systemen zijn performanter en efficiënter dan individuele productie en consumptie, doordat ze de volatiliteit van hernieuwbare energieproductie kunnen opvangen. Daarnaast worden lokale energie projecten gezien als een manier om energie armoede tegen te gaan doordat ze kansen creëren voor lokale banen en het verminderen van de energiekosten waardoor ze een oppotunititeit zijn voor economische en sociale ontwikkeling (Sherriff, 2014). Collectieve energiesystemen kunnen worden opgestart vanuit verschillende actoren zoals overheid, burgers en bedrijven. In de rest van de conclusie ligt de focus op de rol van de overheid.

In Vlaanderen komen collectieve projecten, of deze nu gericht zijn op renovatie, gezamenlijke energieopwekking of de uitrol van warmtenetten, moeilijk op gang (Wauters et al., 2017). Oorzaken die hiervoor worden aangehaald zijn divers: zo is de eigendomsstructuur in Vlaanderen zeer versnipperd waardoor het moeilijk is om alle bewoners van één wijk te enthousiasmeren om een collectief project op te starten, bovendien zijn premies of tegemoetkomingen vaak enkel beschikbaar op individueel niveau. Door de gemixte leeftijdsstructuur zijn er grote discrepanties in motivatie en budget. Zo kunnen jongeren zich grootschalige renovaties vaak niet permitteren terwijl 65 plussers zich dan weer afvragen of ze nog een 'return on investment' zullen zien. Ook is het moeilijk om particuliere ingrepen in de tijd te bundelen, niet iedereen heeft op hetzelfde tijdstip geld en tijd beschikbaar. Een collaboratieve aanpak vraagt dan ook vaak heel wat organisatorisch werk, iets dat niet iedereen op zich wil nemen, bovendien zien aannemers een collaboratief project vaak minder zitten in verband met verwachte problemen. Procesbegeleiding lijkt dan ook een cruciaal punt te zijn voor collectieve projecten, maar particulieren worden afgeschrikt door de extra kosten hiervan (Wauters et al., 2017).

Daarnaast geven Wauters et al. (2017) aan dat een collectieve aanpak van projecten vraagt om een duidelijk kader vanuit de overheid dat collectieve acties ondersteunt. Dit kan gedaan worden door ofwel administratieve vereenvoudiging of door actief beleid. Hierbij is de overheid nog wel verantwoordelijk voor het uiteenzetten van de doelstellingen en dus ook het kader, maar treedt het daarna steeds meer op als facilitator waarbij burgerinitiatieven de leiding over kunnen nemen. Governance is ook nodig om verschillende initiatieven op elkaar af te stemmen. Voorbeelden voor actief beleid en de aanpassing van het instrumentarium is onder andere om te werken met verplichtingen rond een aantal energieconcepten binnen de ruimtelijke planning om hierdoor collaboratieve vormen te faciliteren. Zo zou er bijvoorbeeld een verplichting kunnen komen om aan te sluiten op een warmtenetwerk conform de verplichting in Genève. Collaboratieve projecten vragen ook vaak om ruimte voor experiment en creativiteit. In de huidige bestemmingsplannen is deze ruimte echter vaak niet aanwezig, doordat er te strikte regels zijn én doordat de procedure om een ruimtelijk uitvoeringsplan aan te passen heel wat tijd in beslag neemt. Stedenbouwkundige voorschriften zouden dan ook zo opgesteld kunnen worden zodat er ruimte is voor innovatieve oplossingen, terwijl striktere verordeningen, die gemakkelijker kunnen worden aangepast, ervoor kunnen zorgen dat niet zomaar alles mag.

Lokale besturen zouden kunnen optreden als initiator of facilitator van duurzame projecten. Veel gemeenten beschikken echter niet over de know-how of het personeel om complexe materies zoals duurzame wijken te realiseren. Vlaanderen kan een belangrijke rol spelen om lokale besturen te ondersteunen. Op Vlaams niveau is er op basis van verschillende onderzoeken al heel wat kennis

aanwezig over strategieën voor opstartende energieprojecten. Deze kennis is ook voor lokale besturen vaak relevant, de doorstroming van deze informatie naar de lokale besturen gebeurt echter nog niet voldoende. Daarnaast zou Vlaanderen lokale besturen concreet kunnen ondersteunen bij de realisatie van projecten. Deze aanpak zou enerzijds tegemoet komen aan de nood aan ondersteuning op gebied van kennis en mankracht van gemeenten en anderzijds aan het gebrek van ambitieuze binnenlandse voorbeelden. Doordat er veelal gebruik wordt gemaakt van buitenlandse voorbeelden, zoals Vauban of Kopenhagen, die vaak in een geheel andere context zijn ontwikkeld, ontbreekt de herkenbaarheid voor Vlaamse gemeenten, terwijl goede voorbeelden juist zo belangrijk zijn. Het lijkt daarom opportuun om gerichte projecten op te starten die representatief zijn voor de typische Vlaamse context en die bovendien rekening houden met de lokale gemeentelijke specificiteiten. Hierbij is het belangrijk dat een project ondersteund vanuit Vlaanderen niet stopt bij de opmaak van een masterplan, maar verder gaat en ondersteuning biedt bij de opmaak van een business plan en de daadwerkelijke realisatie. Het opstarten van Pilotprojecten energie lijkt een manier te zijn om tegemoet te komen aan deze noden.

### ***Pleidooi Pilotprojecten Energie***

Deze paper sluit af met een pleidooi voor het opstarten van pilotprojecten voor projecten die ruimtelijke kwaliteit koppelen aan energie. Naar analogie van de pilotprojecten die de bouwmeester in het verleden al heeft opgestart rond verschillende thema's zoals 'productief landschap' en 'collectief wonen' zouden pilotprojecten rond het thema energie kunnen inzetten op de Trias Energetica van het verminderen van het energieverbruik, het efficiënter omgaan met energie en het opwekken van hernieuwbare energie. Pilotprojecten koppelen ontwerp onderzoek met een beleidsvoorbereidende inslag aan de realisatie van grensverleggende projecten. Naast realisatie van concrete projecten is ook communicatie een expliciete doelstelling, zodat de projecten ook kunnen dienen als goede voorbeelden voor andere gemeenten. Bovendien wordt met de betrokken partners een vervolgtrajec voorzien om regelgeving en instrumenten op elkaar af te stemmen en op elk bestuursniveau te optimaliseren.

Natuurlijk zou niet ieder project dat 'iets' met energie doet in aanmerking kunnen komen om als pilotproject gefinancierd te worden, een aantal randvoorwaarden zouden voorop moeten worden gesteld. Zo moet er binnen de projecten een duidelijke ruimtelijke uitdaging en opgave zijn en moet de energietransitie gebruikt worden als hefboom om de ruimtelijke kwaliteit in het projectgebied te verbeteren door middel van ruimtelijke transformatie en verhoging van het ruimtelijk rendement. Een louter technische aanpak, waarbij op individueel gebouwniveau wordt ingegrepen, volstaat niet. Het zou dan ook expliciet de bedoeling moeten zijn om in te zetten op reconversie van het bestaande patrimonium in plaats van te werken op greenfields of brownfields. Pilotprojecten die inzetten op collectieve reconversie en verdichting van de bestaande bebouwing, op plekken die goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer en waar kernversterking gewenst is zouden de lacune van ontbrekende goede voorbeelden in Vlaamse context kunnen opvullen. Daarnaast moet er rekening worden gehouden met de verschillende schaalniveaus, zowel van de energiesystemen als voor collaboratie. Het zou expliciet de bedoeling moeten zijn om het schaalniveau van het individuele gebouw of perceel te overstijgen. Projecten moeten minstens vertrekken van bouwblokniveau en kunnen gaan tot een samenwerking tussen de territoria van verschillende gemeenten. Idealiter wordt er voor elk schaalniveau een pilotproject uitgewerkt. Zoals beargumenteerd in deze paper is een lokale, collectieve aanpak van energiesystemen een heel stuk performanter en energie-efficiënter dan individuele productie en consumptie. Bij deze collaboratieve aanpak kan er gekeken worden naar verschillende stakeholders zoals gemeenten, burgers, middenveldorganisaties en bedrijven. Al deze

stakeholders lijken ook noodzakelijk te zijn om de bebouwde omgeving in Vlaanderen met haar versnipperde eigendomsstructuur op een vernieuwende, duurzame en koolstofarme manier te transformeren.

### ***Literatuurlijst***

- EUROSTAT. (2014). *Share of renewables in gross final energy consumption, 2014 and 2020 (%)*. Retrieved from: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Share of renewables in gross final energy consumption, 2014 and 2020 \(%25\) YB16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Share_of_renewables_in_gross_final_energy_consumption_2014_and_2020_(%25)_YB16.png)
- Favey, E. (2013). La Transition Énergétique à Genève. *Les Cahiers du Développement Urbain Durable*, 15, 105-119.
- Gladek, E., Van Odijk, S., Theuws, P., & Herder, A. (2014). Circulair Buikslooterham, Een Living Lab voor circulaire gebiedsontwikkeling.
- KAW Architecten. (2017). Hoogeland Naaldwijk. Retrieved from <http://www.kaw.nl/project/nieuwbouw-hoogeland-naaldwijk/>
- Kemp, R., & Loorbach, D. (2006). 5. Transition management: a reflexive governance approach. *Reflexive Governance for Sustainable Development, Cheltenham, UK and Northampton, MA, USA: Edward Elgar*, 103-130.
- Loorbach, D. (2007). *Transition management: new mode of governance for sustainable development*.
- Noorman, K. J., & De Roo, G. (2011). *Energielandschappen - de 3de generatie*: Provincie Drenthe.
- Odum, H. T., & Odum, E. C. (1976). *Energy Basis for Man and Nature*. New York: McGraw-Hill.
- Posad, 3E, Universiteit Gent, & Resourcedesign. (2016). *Energielandschappen*. Retrieved from [www.ruimtevlaanderen.be](http://www.ruimtevlaanderen.be)
- Rifkin, J. (2011). *The Third Industrial Revolution: How Lateral Power is Transforming Energy, Economy and the World*.
- Rotmans, J., Loorbach, D., & Kemp, R. (2012). Complexity and Transition Management. In G. de Roo, J. Hillier, & J. E. van Wezenmael (Eds.), *Complexity and Planning: Systems, Assemblages and Simulations* (pp. 177-198). Farnham England, Burlington USA: Ashgate.
- Salomon, D. (2009). *Freiburg GreenCity - Approaches to Sustainability*: Freiburg Wirtschaft Touristik und Messe GmbH & Co. KG.
- Sherriff, G. (2014). Drivers and barriers to urban energy in the UK: a Delphi survey. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 19(5), 497-519.
- Sijmons, D. (2014). *Landschap en Energie*. Rotterdam: nai010 uitgevers.
- Strbac, G. (2008). Demand side management: Benefits and challenges. *Energy Policy*, 36(12), 4419-4426.
- Stremke, S. (2017). Energy Transition at the Regional Scale: Building Sustainable Energy Landscapes. *Infrastructure Space*, 217-228.
- Tillie, N., Van Den Dobbelsteen, A., Doepel, D., Joubert, M., De Jager, W., & Mayenburg, D. (2009). Towards CO2 neutral urban planning: presenting the Rotterdam Energy Approach and Planning (REAP). *Journal of Green Building*, 4(3), 103-112.
- VEA. (2017). Burgerpanel. Retrieved from <http://www.energiesparen.be/burgerpanel-de-resultaten-en-enkele-sfeerbeelden>
- Wauters, E., Dhondt, A., Fremault, B., & Corens, P. (2017). *De rol van ruimtelijke ordening in de energie- en klimaattransitie*. Retrieved from [www.ruimtelijkeordening.be](http://www.ruimtelijkeordening.be)

## **Gamechanger China verhoogt regionale economische competitie tussen Gent en Gotenburg**

*De voortdurende veranderingen sinds de overname van Volvo Cars bewijst hoe belangrijk de gedeelde ruimte tussen haven en stad is*

***Karel Van den Berghe***

### **Stellingen**

Volvo Cars Gent heeft sinds de Chinese overname grotere kansen op overleven, maar de Zweden zijn de regionale economische sterkte van Gent aan het verzwakken om zelf te kunnen overleven.

Vlaanderen heeft steeds minder invloed op multinationals, maar de (onrechtstreekse) regionale verankering van economische netwerken is meer dan ooit de manier om dit toch te verwezenlijken.

Economische verankering is mogelijk via de gedeelde ruimte tussen de urbane innovatie kenniseconomie en de maritieme grootschalige maak- en logistieke economie.

Gedeelde ruimte in een havenstad slaat op ruimte voor spin-offs, multimodale logistiek, R&D instellingen, hoogwaardige leefomgeving, goede bereikbaarheid en de nabijheid van stad en universiteit.

## **Gamechanger China verhoogt regionale economische competitie tussen Gent en Gotenburg**

*De voortdurende veranderingen sinds de overname van Volvo Cars bewijst hoe belangrijk de gedeelde ruimte tussen haven en stad is*

### **Introductie**

“Chinese Volvo’s maken Gent bang”, De Tijd 3 Novembre (2016)

Dit nieuwsartikel uit de krant De Tijd rapporteert over de groeiende ongerustheid die de vakbonden van de Volvo fabriek in Gent hebben sinds de overname in 2010 van Volvo Cars door de Chinese automotieve groep Geely. De aanleiding tot de grote ongerustheid is de recente aankondiging van de Volvo Cars groep om een derde fabriek te bouwen in China, dit met het doel om zijn wereldwijde productie te matchen met de stijgende vraag naar auto’s van het merk Volvo.

Dit is in feite niet echt uitzonderlijk – een multinational die zijn productiecapaciteit verhoogt om zo een groter aandeel van de automarkt in te nemen – dus waarom zijn de Gentse vakbonden dan ongerust? Wel, de ongerustheid ligt niet zozeer in de aankondiging dat er een derde fabriek in China gebouwd wordt, dat was te verwachten bij de overname, maar in de bijkomende aankondiging dat er vanuit die derde fabriek ook Volvo auto’s zullen geëxporteerd worden naar Europa. Dit laatste was namelijk in 2010 bij de overname van Geely ontkent. Toen Geely 100% van de Volvo aandelen kocht, inclusief alle infrastructuur en intellectueel eigendom, beloofde het namelijk dat Volvo zijn Zweedse ‘ziel’ zou behouden. Dit betekende ten eerste dat het hoofdkantoor van Volvo Cars in Gotenburg zou blijven en ten tweede werd beloofd dat de Europese markt, wat tot op heden nog steeds de belangrijkste markt is voor Volvo Cars, enkel zou bevoorrad worden door de twee bestaande Europese fabrieken, deze van Gent en deze in Torslanda nabij Gotenburg.

De aankondiging eind vorig jaar sloeg dan ook in als een bom. Echter werd vanuit het management onmiddellijk opnieuw de belofte uitgesproken dat er geen bedreiging is voor Gent of Gotenburg. Hun uitleg is dat de Chinese Volvo’s richting Europa geen vervanging zijn, maar een aanvulling van de Europese productie. Dit klinkt geruststellend, maar is niet echt geloofwaardig. Enerzijds is de Europese automarkt verzadigd en anderzijds ligt de grootste groei in vraag naar auto’s net in Azië. Plus, indien er toch een verwachte groei zou zijn naar Volvo auto’s in Europa, zou het verhogen van de capaciteit van de bestaande fabrieken evengoed een mogelijkheid kunnen zijn. De fabriek in Gent groeit bijvoorbeeld nog steeds en bewijst zo dat productiviteitswinst nog steeds mogelijk. Meer nog, Gent heeft zich in de laatste decennia opgewekt tot de belangrijkste Volvo fabriek. Van de 500.000 Volvo’s die per jaar geproduceerd worden, neemt Gent meer dan de helft voor zijn rekening. De overige helft wordt vandaag in Gotenburg en in de twee bestaande fabrieken in China geproduceerd. Indien er dus een stijgende vraag is in Europa zit aan te komen, zoals beweerd wordt, zou Gent of Gotenburg deze – in ieder realistisch geval bescheiden – stijging kunnen opvangen, en is er dus geen nood om een volledig nieuwe fabriek in China te moeten bouwen. Wat men dus tussen de lijnen kan lezen, is dat de Volvo’s uit China waarschijnlijk op korte of lange termijn de geproduceerde auto’s in Europa (deels) zullen vervangen. Daarin ligt dus de – terechte - vrees van de vakbonden.

Deze paper gaat hier dieper op in en probeert de huidige veranderingen die Volvo Cars Gent ondervindt uit te leggen. De paper is als volgt opgebouwd. In het eerste deel zal vanuit een historisch

regionaal economisch en institutioneel perspectief uitgelegd worden waarom er een Volvo fabriek in Gent gebouwd is. In het tweede deel wordt meer algemeen het economische beleid van China gekaderd en hoe hun beleid als gamechanger de globale economie aan het veranderen is. In het derde deel gaan we dieper in op de stijgende regionale competitie tussen Gent en Gotenburg als een gevolg van China. In het vierde deel beschrijven we het economische netwerk van de automotive sector in Gent. Deze paper sluit af met een discussie en conclusie.

### ***Aanwezigheid Volvo Gent begrijpen vanuit economisch en institutioneel perspectief***

Volvo Cars is in 1927 ontstaan als een Zweeds automotive bedrijf in Gotenburg. Volvo groeide gestaag uit tot een luxueus automerk met een reputatie voor degelijkheid en veiligheid. Tijdens de jaren 1960 had Volvo de ambitie om zijn tot dan relatief beperkt marktaandeel te laten groeien. In die periode ondervond de belangrijkste markt voor Volvo, Europa, belangrijke institutionele hervormingen door de oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (EEG). Landen die hier niet toe behoorden, zoals Zweden, werden invoerrechten opgelegd. Volvo had dus nood aan een fabriek binnen de EEG om te verzekeren dat zijn auto's binnen Europa op lange termijn vlot konden verkocht worden.

#### **De expansiewetten van Eyskens zorgen voor de keuze voor België**

Volvo zocht dus een locatie binnen de EEG waarbij men een voorkeur had voor de lage landen. Vanuit de lage landen was de EEG namelijk multimodaal vlot bereikbaar. Daarnaast zocht Volvo een locatie met een maritieme haven. De nieuw op stapel staande fabriek zou namelijk in zijn eerste jaren voornamelijk een distributiefunctie vervullen. De locatie moest dus goed bereikbaar zijn voor de schepen vanuit Zweden. België was aantrekkelijk, want ondanks dat er nooit een noemenswaardig Belgisch automerk bestaan heeft, waren er in die periode liefst zeven grote autofabrieken gelokaliseerd in België: Renault Vilvoorde – gesloten in 1996 -, Citroen Brussel – gesloten in 1980 -, Leyland Seneffe – gesloten in 1981 -, Opel Antwerpen – gesloten in 2010-, Ford Genk – gesloten in 2012 -, Volkswagen Vorst – nu Audi Vorst, en vanaf dat moment ook Volvo in Gent. Gent was trouwens als langer gekend als centrum voormachinebouw, dit door zijn verleden als textielstad (N.N., 1994).

Een meer belangrijke reden waarom Volvo voor België, en niet voor Nederland koos, was omdat Nederland toen minder geïnteresseerd was in buitenlandse investeerders. Dit was in tegenstelling tot België, die net buitenlandse investeringen nastreefde. België kende namelijk rond het einde van de jaren 1950 en het begin van de jaren 1960 grote economische problemen, dit in tegenstelling tot de 'golden sixties' die vele andere Europese landen beleefden. Dit had te maken met enerzijds de teloorgang van de Waalse industrie en anderzijds met de nog steeds weinig optrekkende economie in Vlaanderen. De Belgische regering Eyskens lanceerde daarom in 1959 zijn expansiewetten (Van Baelen, 2012). Deze expansiewetten waren ten eerste bedoeld om op zijn Keynesiaans de economie opnieuw te lanceren aan de hand van grote infrastructuurwerken. Voor Gent was cruciaal dat met dit geld tussen 1963 en 1968 de sluis in Terneuzen in Nederland vernieuwd en het kanaal Gent-Terneuzen vergroot werd. Ook werden de verschillende dokken en haventerreinen in Gent gemoderniseerd (Vandeweghe, 1993). Ten tweede werd het via de expansiewetten makkelijker om als buitenlandse investeerder zich te vestigen in België. Vooral grote ondernemingen die een vestiging zochten, kregen via deze wetten grote financiële voordelen en kregen daarenboven het aanbod om de betreffende gronden te kopen (Van Baelen, 2012), iets wat vandaag binnen havengebieden niet meer gangbaar is.

Ondanks dat de wetten in heel België van toepassing waren, waren de gevolgen vooral in Vlaanderen merkbaar. Zo vestigden BASF zich in Antwerpen, Ford in Genk en ArcelorMittal (Sidmar) in Gent.

### **De keuze voor Gent**

Dit verklaart echter nog steeds niet waarom Volvo voor Gent en niet voor Antwerpen of zelfs Brugge koos. Brugge en Antwerpen hebben beide een maritieme haven waar schepen niet door een sluis moeten passeren en Antwerpen had al reeds een grote autofabriek in zijn regio. Men zou dus eerder verwachten dat Volvo voor Antwerpen zou kiezen. De uitleg waarom het toch Gent werd, heeft te maken met de specifieke eisen vanuit Volvo en het samenspel met de politiek en ruimtelijke planners in Gent. Ten eerste (i) zocht Volvo een plaats waar zijn hoogopgeleide (Zweedse) ingenieurs een gelijkaardige leefomgeving zou hebben zoals in Gotenburg. Gent heeft/had enerzijds randgemeenten met luxueuze villawijken (persoonlijke communicatie Georges Allaert, 29/08/2016) en anderzijds vond de toenmalige Zweedse ingenieur Lars Malmros (de latere CEO van Volvo Gent), die de taak had een locatie te vinden voor de nieuwe fabriek, Gent “een erg leefbare stad waar cultuur en geschiedenis prominent aanwezig zijn”. Ten tweede (ii) bood de stad als scholencentrum voor alle niveaus genoeg garanties voor het opleiden en aantrekken van de juiste arbeidsprofielen (N.N., 1994). Ten derde (iii) waren de institutionele omstandigheden gunstig. Gent was namelijk net in 1965 gefusioneerd met enkele van zijn randgemeenten en werd zo verantwoordelijk voor de gronden rondom het kanaal Gent-Terneuzen tot aan grensgemeente Zelzate. Ten vierde (iv) was men toen bezig de eerste ruimtelijke gewestplannen aan het voorbereiden. Onder andere de ringweg R4 rondom Gent werd toen ingepland. Maar zo lang de werken nog niet begonnen waren, kon dit traject zoals blijkt, nog aangepast worden. Volvo had namelijk zijn oog laten vallen op een terrein langsheen het Sifferdok. Echter was dit Sifferdok niet lang genoeg. Er waren al decennia lang plannen om dit dok te verlengen, maar de planning van de R4 langsheen het toenmalige Sifferdok zou de uitbreiding verhinderen. Daarom besliste men, dit op vraag van Volvo, om enerzijds het Sifferdok te verlengen en anderzijds het traject van de geplande R4 aan te passen. Deze aanpassing was mogelijk doordat Gent recent verantwoordelijk was geworden voor deze terreinen, door de recente fusie, maar ook omdat de toenmalige burgemeesters relatief grote invloed hadden in Brussel waar de gewestplannen opgesteld werden (persoonlijke communicatie Georges Allaert, 29/08/2016). Dit leidde er uiteindelijk toe dat Lars Malmros een optie nam op de gronden langsheen het Sifferdok en er finaal vanuit Zweden akkoord gegaan werd met de beslissing om de fabriek in Gent te bouwen (N.N., 1994). Volvo Gent transformeerde in de decennia daaropvolgend van een louter distributiepunt naar een volwaardige assemblagefabriek met een intens netwerk van just-in-time logistics, resulterend in de productie van 250.000 auto's in 2015 door ongeveer 5.000 werknemers. Vandaag is Volvo Gent binnen de groep Volvo Cars de belangrijkste fabriek en binnen de regio Gent een van de belangrijkste economische actoren.

### ***China is de globale automotive en staal sector aan het veranderen***

Vanuit ruimtelijk economisch perspectief moet de Volvo fabriek in Gent niets vrezen. De omstandigheden die ervoor gezorgd hebben dat Volvo er kwam en zich succesvol ontwikkelde, zijn nog steeds aanwezig. Zo ligt Gent nog steeds binnen de Europese eenheidsmarkt, worden er nog steeds ingenieurs opgeleid, er kan gesteld worden dat Gent nog altijd een leefbare historische stad is met een rijk cultureel aanbod, de fabriek aan het Sifferdok kan uitbreiden en de sluis in Terneuzen wordt binnenkort vergroot zodat nog grotere ladingen Gent kunnen bereiken. De ruimtelijk economische omstandigheden liggen dus niet aan de basis waarom Volvo Gent onder druk staan. De



centrale reden echter waarom er spanning in de lucht hangt, is dat het product dat gemaakt wordt, de Volvo auto, veranderd is. Om dit te begrijpen is het nodig om de economische lange termijn plannen van China te analyseren.

### **China wil zich stellen als wereldmacht**

Gedurende de laatste decennia bouwde China als ‘fabriek van de wereld’ en het daarbij horende handelsoverschot een enorme financiële reserve uit. Deze reserves heeft China vooral verkregen via de export van relatief weinig kapitaalintensieve industriële producten. Dit zet de Chinese economie echter onder druk. Enerzijds ondervindt China steeds meer concurrentie van andere lage loonlanden, doordat de Chinese lonen stijgen, en anderzijds ligt de winst op de verkoop van deze producten steeds lager. Illusterend hiervoor is dat export in China slechts bijdraagt tot 30% van zijn BNP, wat veel lager ligt dan bijvoorbeeld Zuid-Korea (56%), Duitsland (49%) en vele andere Westerse landen. China wil zijn industrie dus moderniseren. Hiervoor heeft het twee redenen. Ten eerste moet de verkoop van hoogwaardige producten ervoor zorgen dat de economie gezond blijft. Ondanks dat China tracht de binnenlandse consumptie aan te zwengelen, blijkt dit moeilijk en tot op vandaag enkel mogelijk door enorme subsidies. Om dus de reeds hoge schuldlast onder controle te houden, is het verhogen van de winst op export, via modernisering van zijn industrie, nodig. Ten tweede wil China zijn rol als wereldmacht vertalen naar militaire macht, iets waarvoor het hoogwaardige industriële kennis nodig heeft. China heeft daarom twee opties. Ofwel investeert het enorm in zijn R&D instellingen zodat deze op eigen kracht de economische achterstand inhaalt, ofwel gebruikt het zijn financiële reserves om Westerse bedrijven en hun industriële kennis en R&D op te kopen. Op die manier kan China stelselmatig zijn industrieën moderniseren waardoor uiteindelijk de Chinese producten kunnen concurreren met de Westerse. Men koos het laatste. De focus ligt op exportsectoren zoals landbouwproducten, textiel, farmacie, staal, nieuwe materialen, chemie, auto’s en machines, energievoorzieningen en –netwerken, telecommunicatie en ICT (Holslag, 2016).

### **Geely koopt, bestudeert en kopieert Volvo Cars**

Om dit beleid te illustreren, gaan we terug naar Volvo Cars. In 2010 besliste Baoshan Iron & Steel, een staatsbedrijf dat de helft van alle Chinese automotive staal produceert, samen met de meest belangrijke Chinese autobedrijven, waaronder Geely, om de Chinese auto zo’n 10% lichter te maken en zo binnen de vijf a tien jaar te kunnen concurreren met de belangrijkste Westerse concurrenten (Yuan, 2010). Het lichter maken van de Chinese auto zou verschillende problemen oplossen. Ten eerste zou het ervoor zorgen dat de enorme toename van auto’s in China relatief minder zou bijdragen tot de milieuvuiling, ten tweede zou het ervoor zorgen dat de Chinese auto zou kunnen concurreren met zijn Westerse concurrenten en ten derde zou een stijgende verkoop van de Chinese auto ervoor zorgen dat dat andere grote probleem in China, de enorme overcapaciteit van staal, zou verminderen. Om deze doelen te halen, koos China dus om de kennis hierom in te kopen, de achterliggende reden waarom Geely in 2010 het Westerse Volvo Cars kocht.

In 2010 stond Volvo Cars namelijk te koop. Het merk was in 1999 reeds overgekocht door Ford, maar bleef het komende decennia verlieslatend en het merk werd uiteindelijk terug in verkoop geplaatst (Russel, 2010). Geely slaagde erin om 100% van de aandelen en alle infrastructuur en intellectuele eigendommen van Volvo Cars over te kopen. Reeds in 2010 analyseerden specialisten dat Geely door deze overname toegang had tot technologie die ze stelselmatig konden bestuderen en uiteindelijk kopiëren (Burns, 2010). Indien men dit weet, zou men verwachten dat Westerse controle-eenheden enige bezwaren zouden kunnen uiten tegen dergelijke evoluties. Om dit echter te voorkomen, hanteert

China een bepaalde tactiek (Holslag, 2016). Chinese bedrijven beloven namelijk aan de desbetreffende Westerse landen dat de overnames vooral voordelen zullen brengen voor hun regio's. Dit is ook wat Geely beloofde in 2010 toen het Volvo overnam waardoor de Zweedse overheid, de vakbonden en het management akkoord gingen met het bod (Russel, 2010). Echter meestal na een decennia voelt China zich sterk genoeg om de productie te herlokaliseren (Holslag, 2016). De krantenkop waarmee dit artikel begon, toont dat in het geval van Geely en Volvo, het kopiëren en herlokaliseren van de productie zelfs al binnen het decennium na de overname, mogelijk is.

### ***De toenemende regionale concurrentie tussen Gent en Gotenburg***

Op dit moment herhaalt de geschiedenis zich deels voor de regio Gent. Echter in tegenstelling tot de competitie met vooral andere Vlaamse havenstadregio's in het aantrekken van de Volvo fabriek in de jaren 1960, speelt de competitie zich nu af tussen de regio Gent en de regio Gotenburg om de –enige- Europese fabriek van Volvo te hebben. De eerste tekenen voor deze regionale competitie zijn er al. Zo besliste Volvo Cars Gent in 2016 om zijn contracten met enkele van zijn toeleveranciers in de regio niet meer te vernieuwen, dit vanaf 2019 (Rasking, 2016). Bedrijven als Tower Automotive, Tenneco, Faurecia, SAS Automotive en Benteler, zijn het slachtoffer. Samen staan deze bedrijven in voor liefst 900 voltijdse jobs. Dus ondanks dat de Volvo fabriek het relatief goed doet, ze nemen zelfs regelmatig nog mensen aan (Broens, 2017), staat de automotive sector in de regio Gent reeds onder druk. De reden waarom Volvo Car Gent de contracten niet meer zal vernieuwen, is omdat Volvo zijn onderdelen die het nodig heeft voor zijn assemblage fabriek in Gent, zal importeren vanuit Zweden. Dit lijkt op het eerste zicht vreemd. Zoals reeds gezegd, is de fabriek in Gent een assemblage fabriek waarbij zijn productie geoptimaliseerd is door een doorgedreven just-in-time logistics. Zodanig is er binnen Volvo slechts een stock aanwezig voor 1u productie (Rasking, 2016). Dit betekent dus dat de aanvoer van onderdelen vlot moet gebeuren. Dit is de reden dat Volvo Cars aan potentiële leveranciers altijd eiste dat ze zich binnen de 26km afstand vestigden. Dus de beslissing om plots in de supply chain een extra tijd van 32u toe te voegen, de vaartijd tussen Gotenburg en Gent, plus het risico om vertraging te hebben door weersomstandigheden of infrastructuurproblemen (denk aan de sluis in Terneuzen), is vreemd.

Echter wanneer men de beslissingen vanuit China in het achterhoofd houdt, kan men tussen de lijnen lezen dat dit een bewuste strategie is vanuit Volvo Cars Zweden. De fabriek in Gotenburg heeft namelijk reeds aan de lijve ondervonden dat de Chinezen de beslissingen nemen. De Volvo S90 wagen, die momenteel gebouwd wordt in Gotenburg, zal verhuizen naar de in opbouw derde fabriek in China (Shepherd, 2016). De fabriek in Gotenburg staat dus rechtstreeks onder druk. Meer nog, zelfs het Volvo bestuur heeft reeds laten weten dat Gent voor hen de belangrijkste fabriek is in Europa: “*We have decided that we will be using Ghent for Europe*” (Shirouzu, 2015). Vanuit economisch perspectief lijkt dit ook logisch. Volvo Gent produceert meer dan de helft van alle Volvo's wereldwijd en een just-in-time logistics netwerk ergens anders opbouwen is nu eenmaal zeer moeilijk. Waarom beslist Volvo dan toch om het relatief succesvolle economische netwerk rondom de fabriek in Gent aan te passen? De reden is dat zolang Geely nog niet beslist heeft welke Europese fabriek er zal sluiten, Gotenburg probeert Gent te verzwakken in zijn voordeel.

Regionaal economisch staat de automotive sector van Volvo in de regio Gotenburg namelijk minder sterk dan die van Gent. De sterktes van Gent zijn in grote mate nog steeds die waarvoor Volvo ooit voor Gent koos. Het heeft goede verbindingen met voor- en achterland, heeft de juiste arbeidsmarkt en

opleidingen en Gent ligt binnen de Europese eenheidsmarkt (en Zweden nog steeds niet, enkel gereguleerd). De sterktes van Gotenburg zijn onder andere dat ten eerste de Volvo auto voor grote delen met Zweeds hoogwaardig staal wordt gemaakt en ten tweede dat de volledige R&D van Volvo in Gotenburg ligt. Dit R&D voordeel is echter minder van waarde, gezien Geely de R&D opgekocht heeft en stelselmatig kopieert en verplaatst. Daarnaast zal hoogstwaarschijnlijk de Volvo auto in de toekomst gemaakt worden met geen Zweeds, maar Chinees staal, terugverwijzend naar het lange termijn beleid vanuit China, zoals hierboven reeds beschreven (Yuan, 2010). De afwezigheid van R&D en aanwezigheid van Zweeds staal in Gent is dus geen nadeel voor Gent.

Samenvattend kan dus geargumenteed worden dat, in tegenstelling tot “Chinese auto’s maken Gent bang” (Steel, 2016), de overname door China net een voordeel is voor Gent (Van Biesbroeck, 2015). Echter is de beslissing vanuit China nog niet gevallen en is Zweden tot dat moment en zolang het nog de beslissingsmacht heeft, aan het proberen de balans in zijn voordeel aan het duwen. Uiteindelijk zal alleen de toekomst uitwijzen welke geo-economische en welke interregionale strategieën de juiste bleken.

### ***Het economische netwerk van de autosector in de havenstad Gent***

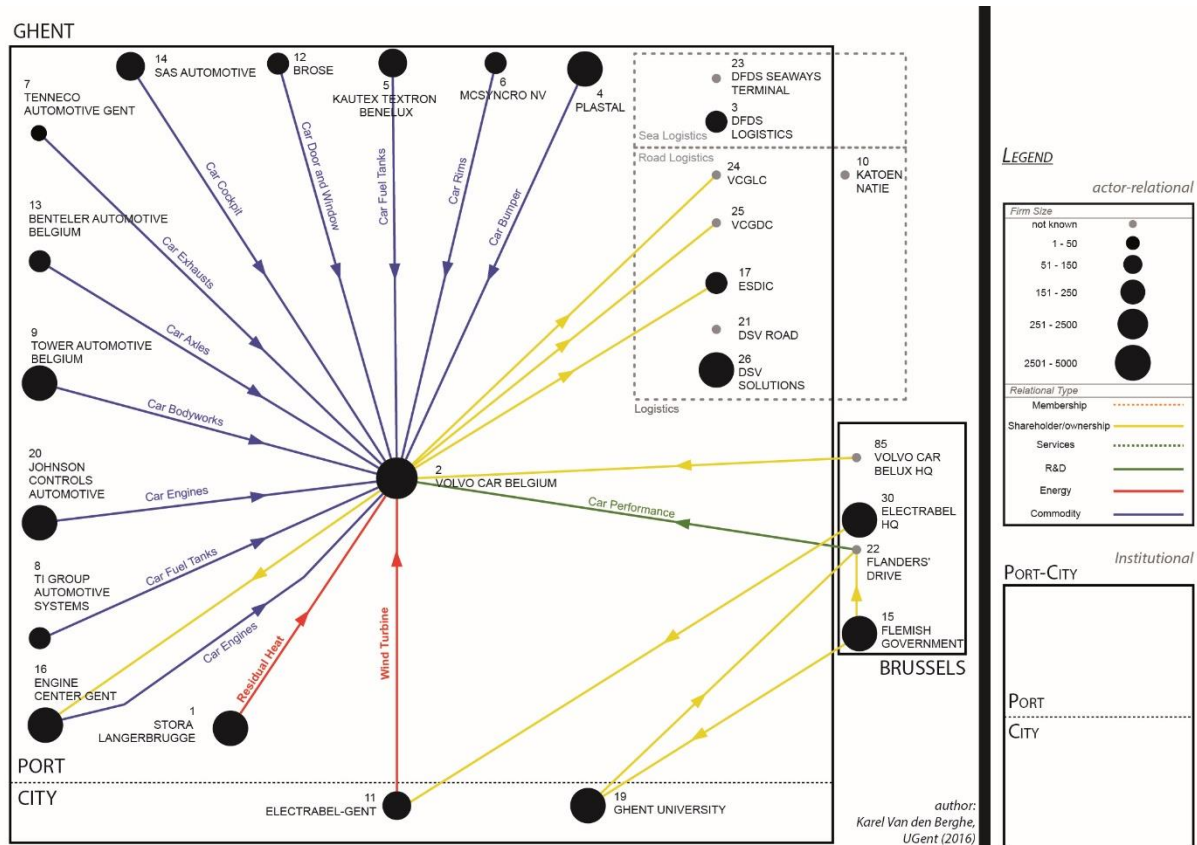
De illustratie van Volvo toont mooi aan hoe complex economische productienetwerken zijn. Ten eerste is er een sterke connectie tussen het globale niveau en het regionale en lokale niveau. Een beslissing genomen in China heeft invloed op de regio’s Gent en Gotenburg, wat dan weer een invloed heeft op lokale bedrijven en hun werknemers. Ten tweede toont dit ook aan dat economische logica niet altijd de doorslaggevende rol heeft. Dit bleek al toen Volvo in 1967 voor Gent koos, en niet voor het meer logische Antwerpen, wat te verklaren valt door de samenvloeiing van financiële omstandigheden, aanpassing van infrastructuur, het vertrouwen tussen de bedrijfsleiding en de lokale en nationale overheden en de wensen naar leefomgeving toe. Ook vandaag blijkt dat Volvo Cars, ondanks de communicatie hierover, niet enkel uitgaat van economische rendabiliteit. Vanuit Zweden is men actief, al zal dit nooit bevestigd worden, de economische sterkte van een van zijn fabrieken aan het afbouwen, dit om de fabriek die hen ‘meer aan het hart ligt’ te redden. Politiek, regionale en globale belangen wegen dus door op de economische prestaties van de gehele groep.

Op het eerste zicht kan Gent weinig doen. De beslissingsmacht ligt nu eenmaal in Zweden en meer en meer in China. Echter kan de regio Gent meer doen dan het denkt. De Volvo fabriek is namelijk geen eiland. Elk bedrijf, waar dan ook, heeft een locatie. Een bedrijf zit dus altijd ingebed in bepaalde omstandigheden zoals institutionele omstandigheden, de nood aan werknemers, het leveren van elektriciteit, de cultuur van een bepaalde plaats, de verzonken kosten van zijn eigen infrastructuur enz. Volvo Cars Gent zit dus ook op een bepaalde manier ingebed, of verankerd, in de regio Gent.

De verankering van een bepaald bedrijf is complex. Aan de hand van statistische cijfers kan men een eerste beeld krijgen van de sterkte van een bedrijf (zoals winst, aantal werknemers, investeringen) en uiteindelijk een beeld van de sector in de regio (in dit geval de automotive sector in Gent), maar loopt men het risico om waardevolle economisch geografische informatie te negeren. Statistische cijfers laten namelijk automatisch de grootste speler naar voren komen, in dit geval de Volvo fabriek. Dergelijke analyse toont echter niet aan of een bedrijf samenwerkt met andere bedrijven in de regio. De voorwaarde voor een succesvolle economische cluster, zijn net de samenwerkingen tussen bedrijven. Een cluster verankert dan ook economische activiteit in een regio. Met andere woorden,

hypothetisch gezien heeft een regio meer baat (op lange termijn) om een economisch netwerk te hebben van een relatief groot aantal bedrijven, intra- en intersectoraal, die intens samenwerken, dan twee alleenstaande grote bedrijven (Bathelt, Malmberg, & Maskell, 2004).

Door het visualiseren en analyseren samenwerkingsrelaties, kan er nagegaan worden of er een cluster bestaat en wat zijn sterktes of zwaktes zijn. Samenwerkingen tussen bedrijven en instituties kunnen heel divers zijn. Daarbij zijn er ten eerste (i) de input-output relaties waarbij producten aan elkaar worden verkocht en getransporteerd. Ten tweede (ii) zijn er energetische relaties, zoals bijvoorbeeld de uitwisseling van restwarmte. Ten derde (iii) zijn er de hoogstaande service relaties, zoals IT ondersteuning, verzekeringen of onderhoudsdiensten. Ten vierde (iv) zijn er de financiële relaties die aantonen wie de belangrijkste shareholders zijn en dus in principe het beleid van een bepaald bedrijf kunnen meebepalen. Ten vijfde (v) zijn er de associatierelaties, waarin bedrijven samenkomen of waarmee ze hun belangen samen behartigen, zoals sectorfederaties. Ten laatste (vi) zijn er de R&D relaties waarbij bedrijven samen hun producten of processen proberen te vernieuwen. Op deze manier is nagegaan hoe het economische netwerk van de automotive sector in Gent is opgebouwd (Figuur 9).



**Figuur 9: Het regionaal economisch netwerk van de automotive sector in Gent (bron: auteur)**

## Discussie

Figuur 1 toont dat de automotive sector in Gent meer dan Volvo alleen is. Het productieproces van Volvo is een just-in-time logistics, wat verklaart dat het netwerk een duidelijk hub-and-spoke structuur heeft waarbij veel verschillende kleinere bedrijven producten toeleveren aan de assemblagefabriek Volvo. Een hub-and-spoke structuur wijst meestal op een vergaande specialisatie (Hesse & Rodrigue, 2004). En inderdaad, elk bedrijf rondom Volvo heeft zich gespecialiseerd op een bepaald product, van zowel onderdelen als het vervoer ervan. De zwakte van dergelijk netwerk is echter dat veel afhangt

van het gedrag van de centrale node. Dit blijkt ook uit de aankondiging van Volvo om enkele van zijn contracten niet te vernieuwen. De getroffen bedrijven kunnen moeilijk hier op anticiperen gezien een doorgedreven specialisatie hebben ten opzichte van de centrale node. Centralisatie in netwerken is dus economisch gezien zeer rendabel, maar maakt een netwerk, en dus de regio waarin dit netwerk gelokaliseerd is, zeer kwetsbaar.

Wat verder opvalt, is dat het netwerk vooral bestaat uit input en output relaties, dus het leveren van fysieke producten. De diversificatie van relaties is laag. Zo wordt er bijvoorbeeld binnen de regio Gent weinig tot geen onderzoek gedaan in relatie tot de bestaande automotieve sector. De reden hiervoor is dat de R&D van Volvo in Gotenburg gelegen is. Ook zijn er weinig belangrijke shareholder relaties, gezien het beslissingscentrum in Zweden en China zit. Vooral deze twee soorten functies, met andere woorden hoofdzetels en onderzoeksinstellingen, hebben in het algemeen een grotere kans om in stedelijke omgevingen zich te situeren. Gezien deze relaties niet in het economische netwerk zitten, verklaart dit deels waarom de automotieve sector in Gent zich voornamelijk rondom de haven bevindt en geen belangrijke uitwisselingen tussen de urbane en maritieme economie vertoont (Figuur 9). Het soort economisch netwerk zoals rond Volvo, blijkt weinig aanleiding te geven tot de oprichting van innovatieve spin-offs. Uit verschillende casestudies (zie o.a. Lagendijk and Pijpers (2013)) blijkt dat een gezonde economische cluster in een bepaalde regio zich ontwikkelt wanneer vanuit het moederbedrijf innovatieve spin-offs ontstaan, meestal in combinatie met de universiteit, die daarna doorgroeien en opnieuw het moederbedrijf voorzien van innovatieve impulsen om zich te blijven vernieuwen. Dit is niet zo in Gent. De autosector in Gent ontwikkeld met andere woorden geen nieuwe auto's. Er wordt geen onderzoek gedaan naar bijvoorbeeld de meest performante autobatterij, software om een auto zelfrijdend te maken of een nieuw soort kunststofmateriaal voor de impact bij botsing te minimaliseren. Deze innovaties worden tot op heden nog steeds in Zweden gedaan.

De relationele analyse toont dus dat de automotieve sector in Gent kwetsbaar is. Er is weinig diversificatie, weinig innovatie, en bijgevolg een enkelzijdige verankering in de regio. Ook is de invloed van de hoofdnode op het netwerk groot en is er dus niet-gebalanceerde afhankelijkheid tussen de verschillende economische actoren. De sector is weliswaar goed in zijn kerntaak, namelijk auto's in elkaar steken. Voor Gent blijkt dit nu net het element dat in de huidige concurrentie tussen Gotenburg en Gent doorweegt. De enige sterkte van Gent, en dus economisch regionaal gezien zijn grootste zwakte, blijkt dus ervoor te zorgen dat Gent minder kans maakt op sluiting.

Echter algemeen kan men stellen dat een regio een enorm risico heeft met dergelijke gespecialiseerde economische netwerken. Vanuit het economisch beleid is het daarom nodig om zowel specialisatie als diversificatie na te streven. Voor de automotieve sector in Gent, zou men vanuit het beleid actief kunnen zoeken naar samenwerkingen tussen de universiteit en de bestaande proceskundige knowhow. Maar het verleden toont aan dat ook hier regionale belangen kunnen doorwegen op economische belangen. Zo heeft de regio Gent en de Vlaamse Overheid in de jaren 2000 reeds getracht een R&D center op te richten rondom automotieve in Gent. Er was genoeg geld ter beschikking gesteld om dit mogelijk te maken waarbij Volvo weinig input moest geven. Dit werd echter vanuit Zweden steeds tegengewerkt (persoonlijke communicatie Georges Allaert, 29/08/2017), belichaamt door het failliet van het R&D center Flanders Drive. Een regio die zich dus wil diversifiëren om op lange termijn een meer duurzame ontwikkeling te hebben, en dus een betere verankering van de bestaande economische activiteiten, is dus soms machteloos in het streven hiernaar.

## **Conclusie**

In deze paper werd beschreven waarom Volvo een fabriek opende in 1967 en waarom Gent, door de overname van Volvo Cars door het Chinese Geely, vandaag minder kans maakt om gesloten te worden dan de Volvo fabriek in Zweden. Om dit volledig te begrijpen, is het nodig om zowel de globale als lokale elementen van economische productienetwerken te begrijpen. Eens men weet wat er speelt, kan de regio nagaan wat zijn sterktes en zwaktes. Hierbij is het nodig niet enkel per economische sector of per geografisch gebied te verenigen, maar vanuit de actoren na te gaan hoe het economisch netwerk geconstrueerd is. Zo werd aangetoond dat de automotieve sector in Gent kwetsbaar is, dit enerzijds door zijn doorgedreven specialisatie en anderzijds door het grote belang van de centrale actor, Volvo, in het netwerk. De kennis over de regionale netwerken is nodig, want met deze kennis kan men zorgen voor een betere verankering, dit door het actief stimuleren van economische diversificatie, zowel intra- als intersectoraal. Specifiek voor de havenstad Gent kan de gedeelde ruimte tussen de urbane kennis gedreven economie met de grootschalige maak- en logistieke havenindustrie, zorgen voor een duurzame economische ontwikkeling voor beide. Succes kan nooit verzekerd worden, maar het ruimtelijk verzekeren van terreinen waar spin-offs en onderzoeksinstellingen kunnen groeien, maar tegelijkertijd de voordelen ondervinden binnen een urbane omgeving, kan de kans verhogen.

## **Literatuurlijst**

- Bathelt, H., Malmberg, A., & Maskell, P. (2004). Clusters and knowledge: local buzz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28(1), 31-56.  
doi:10.1191/0309132504ph469oa
- Broens, B. (2017, 21/03/2017). Volvo Car Gent zoekt 150 werknemers. *De Tijd*.
- Burns, S. (2010, 31/03/2010). Geely Buys Volvo as Tata's Nano Goes up in Smoke. *Metal Miner*.
- Hesse, M., & Rodrigue, J.-P. (2004). The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12(3), 171-184.  
doi:http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.12.004
- Holslag, J. (2016). Geoeconomics in a globalized world: the case of China's export policy. *Asia Europe Journal*, 14(2), 173-184. doi:10.1007/s10308-015-0441-y
- Legendijk, A., & Pijpers, R. (2013). Beyond the Regional Cradle and Policy Trap: Proximity and Embedding as Development Potentialities. *European Planning Studies*, 21(5), 631-636.  
doi:10.1080/09654313.2013.734457
- N.N. (1994, 24/11/1994). Metaalstad met troeven maar beperkte groeimogelijkheden. *De Tijd*.
- Rasking, J. (2016, 22/03/2016). Volvo doet het voortaan zonder toeleveranciers. *De Standaard*.
- Russel, J. (2010, 28/03/2010). Ford sells Volvo to Chinese car maker Geely for \$1.8bn. *Telegraph*.
- Shepherd, C. (2016, 02/11/2016). Volvo and Geely to share China car factory. *Financial Times*.
- Shirouzu, N. (2015, 24/04/2015). Volvo to make new generation of small cars in Belgium and China *Reuters*.
- Steel, T. (2016, 03/11/2016). Chinese Volvo's maken Gent bang. *De Tijd*.
- Van Baelen, J. (2012, 30/05/2012). De Economische Opmars van Vlaanderen: 'Uplace zou in de Sixties op Applaus onthaald zijn'. *Knack Extra*, 6.
- Van Biesbroeck, J. (2015, 31/03/2015). Volvo Gent is niet helemaal kansloos. *De Tijd*.
- Vandeweghe, H. (1993, 25/11/1993). Ghent Seaport: achterhaven, binnenhaven of gewoon zeehaven. *De Tijd*.
- Yuan, H. (2010, 17/09/2010). Baoshan Steel, Geely seek to cut Chinese auto weight. *The Jakarta Post*.

## Het delen van ruimte in het stedelijk metabolisme

*Praktijkbespreking*

*Karolien Van Dyck en Bas Driessen*

*In het streven naar een gezonde en duurzame leefomgeving moet het denken en ontwerpen op basis van stromen niet alleen een prominente plek hebben, het verandert ook fundamenteel ons denken over stedenbouw. Slimme stedenbouw verrijkt de vraag naar de stad als object met de vraag naar verstedelijking als proces. In dit proces ontstaan samenwerkingen tussen actoren die nieuwe vormen van (rest)ruimte delen mogelijk maken.*

Common Ground  
Cogels Osylei 19  
2600 Berchem  
België

[www.common-ground.eu](http://www.common-ground.eu)  
[karolien.vandyck@common-ground.eu](mailto:karolien.vandyck@common-ground.eu)

FABRICations  
Tussen de Bogen 18  
1013 JB Amsterdam  
Nederland

[www.fabrications.nl](http://www.fabrications.nl)  
[info@fabrications.nl](mailto:info@fabrications.nl)

# Het delen van ruimte in het stedelijk metabolisme

## *1. Maatschappelijke context*

We putten, met bijna 7,5 miljard mensen, onze aarde structureel uit, en de omvang van de wereldbevolking blijft toenemen. Als we ons huidige consumptiepatroon van grondstoffen, materialen en energie handhaven, zullen we snel de grenzen van het mogelijke bereiken. Het brandpunt van deze uitputtingsslag? Onze steden. Daar zal de kloof tussen vraag en beschikbaarheid van grondstoffen zich het sterkst manifesteren. Er wordt immers voorspeld dat tegen 2050 maar liefst 70% van de wereldbevolking in de stad of in stedelijk gebied zal leven.<sup>1</sup> Reden te meer om bij het plannen en uittekenen van deze uitdijende steden aandacht te hebben voor de afval- en grondstofstromen.

Er is ook goed nieuws: steden zijn veerkrachtige entiteiten, met een groot aanpassingsvermogen. Jaar na jaar en eeuw na eeuw vervellen ze, om zich te schikken naar een nieuwe realiteit. In de 19<sup>e</sup> eeuw ondergingen Westerse steden een eerste diepgaande metamorfose: van de middeleeuwse naar de industriële stad. Stadsmuren werden neergehaald en er werden fabrieken neergepoot. Doorheen de 20<sup>e</sup> eeuw vond, met de komst van grootschalige infrastructuur voor het wegtransport, een tweede gedaanteverwisseling plaats. Vandaag staan we op de drempel van een volgende grootschalige transitie: de evolutie naar een eco-efficiënte stad.<sup>2</sup>

Een eco-efficiënte stad is een stad in evenwicht met de natuur dankzij een circulaire economie. Lineaire stromen worden vervangen door circulaire stromen, waarbij grondstoffen zo veel mogelijk worden hergebruikt. Om dit in de praktijk mogelijk te maken hebben we nood aan slimme stedenbouw.

Slimme stedenbouw stopt niet bij de vraag waar verschillende functies een plek krijgen in de stad, maar zoekt ook nadrukkelijk een antwoord op de vraag hoe we omgaan met de beperkte voorraden grondstoffen, materialen en energie. Dit beperkt zich niet enkel tot de inzet van technologie (smart city) maar kijkt naar het hele onderliggende systeem of metabolisme.<sup>3</sup>

Net zoals levende wezens voedsel, water en zuurstof omzetten tot energie en daarbij afval produceren, heeft ook de stad nood aan voeding en produceert ze reststromen.<sup>4</sup> Het weefsel van de stad bestaat uit stromen van energie, goederen, water, afval, biota, .... Door ontwerpstrategieën te richten op deze stromen kan de stofwisseling verbeterd worden in functie van een circulaire economie. Het resultaat? Een duurzamere, onafhankelijker en veerkrachtiger stad.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> Dassen & Hajer, p. 12

<sup>2</sup> Dassen & Hajer, p. 11

<sup>3</sup> Dassen & Hajer p. 14

<sup>4</sup> Oorschot

<sup>5</sup> SEP



## ***2. De opportuniteiten in het metabolisme: het delen van (rest)ruimte***

Door het onderliggende systeem te onderzoeken en informatie over de stromen in een stad te verzamelen en te analyseren, kunnen we inefficiënties vaststellen. We noemen deze restruimte of urban waste. De restruimte kan ontstaan vanuit verliezen, maar evengoed vanuit nog niet benutte kansen. Het detecteren van deze verspilling kan aanleiding zijn voor een ruimtelijke opgave: zet lineaire (rest)stromen om in circulaire processen en koppel daaraan andere ruimtelijke belangen. Op die manier kunnen we restruimte delen.

Het delen van deze restruimte laat ons toe om ons voor te stellen waartoe het systeem in staat is, wat het mogelijk kan maken. Vervolgens kunnen we ons ook de vraag stellen wat we willen dat het mogelijk maakt en welke veranderingen daarvoor nodig zijn.

Op diezelfde manier kunnen de ontwerpstrategieën vanuit het metabolisme ook een kader bieden voor diverse - vaak lokale - initiatieven die reeds vandaag in een stedelijke context bijdragen aan de circulaire economie. Hiervoor is het dan ook belangrijk om gedurende het (ontwerpend) onderzoek rekening te houden met diverse schaalniveaus.

## ***3. Ontwerpstrategieën in functie van het metabolisme: de rol van stedenbouwkundigen, planologen, beleidsmakers en burgers.***

In de transitie naar een eco-efficiënte stad staan we voor een enorme uitdaging. Wanneer we de analogie met levende wezens doortrekken, waar de hersenen, de organen én de enzymen helpen bij de stofwisseling, zijn in het stedelijk metabolisme de infrastructuur, het beleid en de burgers hiervoor verantwoordelijk.<sup>6</sup> Het metabolismedenken is bijgevolg niet voorbehouden aan stedenbouwkundigen en planologen want het is bij aanvang multidisciplinair en sectoroverschrijdend. Daarom willen we benadrukken dat we de collectieve intelligentie van ontwerpers, planner, ondernemers, investeerders, bestuurders en betrokken burgers moeten zien te bundelen.

Het volstaat hierbij niet om enkel te analyseren welke stromen er via welke route door de stad vloeien. Om gebruikers te laten nadenken over nieuwe mogelijkheden en hen aan te zetten nieuwe verbindingen te maken, is het belangrijk om deze ook ruimtelijk uit te werken. Alleen zo kunnen we op termijn tot uitvoering komen.

Het metabolismedenken is binnen de planologie dus een nieuw aanknopingspunt om ruimtelijk ontwerp een extra agenda te geven. Het is als het ware een nieuwe aanvliegroute, die kansen creëert op plekken waar we ze voordien niet zagen. Uiteindelijk zullen beleidsmakers het stedelijk metabolisme kunnen gebruiken als een nieuw instrument om ruimtelijke beslissingen te nemen, ruimtelijke opgaven te formuleren waarbinnen ondernemers, investeerders en burgers maximaal kunnen bijdragen aan een eco-efficiënte stad.

---

<sup>6</sup> SEP

#### **4. *Praktijkvoorbeeld: Metabolisme Antwerpen, stad van stromen***<sup>7</sup>

In Antwerpen voeren we momenteel een onderzoek naar het metabolisme van de stad. Vanuit de cruciale stromen identificeert dit onderzoek plekken die kansen bieden voor nieuwe handelingsperspectieven. In een latere opdracht zal er via ontwerpend onderzoek op die plekken en gebieden daadwerkelijk getest worden wat het concrete ruimtelijke effect is van die handelingsperspectieven.

Het onderzoek maakt gebruik van de beproefde DOCA-methodologie<sup>8</sup>: het gestructureerd verzamelen van *Data, Opportunities, Challenges and Anecdotes*, bij talrijke actoren uit verschillende disciplines. Vervolgens wordt die informatie geanalyseerd en vertaald naar ruimtelijke opgaven. Uit het huidige onderzoek komen enkele stromen naar voor waar we interessant potentieel zien. Eén daarvan is energie.

Hieronder schetsen we een concreet voorstel rond energie, dat naar boven komt als één van de kansrijke thema's in het metabolisme van de stad Antwerpen, om de mogelijkheden te illustreren.

##### **Urgentie van duurzame energie**

Wanneer we spreken over duurzame energie gaat het meestal over elektriciteit uit wind en zon. Naast de enorme ruimtelijke claim op het stedelijk dakoppervlak en het agrarisch buitengebied vraagt dit echter een flinke investering in een robuuster en flexibeler elektriciteitsnet. Bovendien willen we onze afhankelijkheid van nucleaire energie afbouwen maar welke bronnen als alternatief zullen dienen is voorlopig onduidelijk.

Tegelijkertijd stellen we vast dat meer dan de helft van alle energie die we verbruiken uiteindelijk de vorm van warmte aanneemt. Hiervoor gebruiken de Antwerpenaars vooral aardgas maar deze energiebron staat onder druk: Nederland wil de gaskraan dichtdraaien, waardoor België geheel afhankelijk wordt van landen als Rusland en Noorwegen. Ook dit zal een kostenintensieve aanpassing vergen.

##### **Warmte oogsten van petrochemie en geothermie**

De petrochemische cluster in de haven geeft Antwerpen een bijzondere positie in het internationale energienetwerk. De aanvoer en conversie van ruwe aardolie naar allerlei geraffineerde producten gaat gepaard met een hoge energiedichtheid, waardoor kansen zich aandienen om de restwarmte uit industriële processen in te zetten voor de verwarming van de stad. Dat kan via een warmtenetwerk. Op de lange termijn kan de restwarmte aangevuld en deels vervangen worden door geothermische bronnen. Verkennende onderzoeken tonen aan dat de Antwerpse ondergrond zich hiertoe zou kunnen lenen.

##### **Start is er, nu samen aanpakken**

---

<sup>7</sup> Opdrachtgevers: Stad Antwerpen, Ruimte Vlaanderen, Ovam, Team Vlaams Bouwmeester, Haven van Antwerpen  
Opdrachtnemers: FABRICations – NL, Marco Broekman - NL, Universiteit Antwerpen - Maarten van Acker, Common Ground

<sup>8</sup> De DOCA-methodologie werd ontwikkeld door FABRICations in het kader van het metabolisme onderzoek voor Rotterdam in functie van de IABR 2014.

De eerste kiemen van het warmtenetwerk zijn er al. Vanuit de afvalverbrandingscentrales worden projecten gestart om vragende partijen uit de nabije omgeving gebruik te laten maken van de warmte uit het verbrandingsproces. De stad zet zo haar eigen afval letterlijk om in energie. De volgende stap? De volledige mogelijkheden van een grootschalig warmtenetwerk in kaart brengen. Daarbij is de samenhang met andere projecten in de infrastructuur cruciaal. Parallel moeten we dan een proces inrichten waarin stakeholders zich verenigen rond het gezamenlijke doel en samen de noodzakelijke investeringen en mogelijke risico's verkennen.

## 5. *Conclusie*

De transitie naar een eco-efficiënte stad is een complexe operatie. Uiteindelijk verwachten we dat de overgang het resultaat zal zijn van een proces van discoursvorming, waarin zich coalities vormen die een specifiek paradigma promoten. In dat kader vinden we het dan ook zeer waardevol om onderzoek te doen naar 'slimme stedenbouw' via het metabolismedenken.

Het metabolismedenken vertrekt vanuit een analyse van het onderliggende weefsel van stromen, waardoor 'urban waste' of restruimte zichtbaar wordt. Daarvoor kunnen nieuwe ontwerpstrategieën worden ontwikkeld. Het onderzoek naar het metabolisme van de stad Antwerpen toont onder meer aan hoe de restruimte van de petrochemische industrie kan ingezet worden voor het verwarmen van de stad. Het delen van deze restruimte draagt dus bij aan de transitie naar een eco-efficiënte stad.

Tot slot willen we het belang van samenwerking benadrukken. Het onderzoek naar het metabolisme van steden is sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van data, de betrokkenheid van diverse stakeholders en de aandacht voor de diverse schaalniveaus. Alleen zo kunnen voldoende verbindingen worden gelegd om opportuniteiten zichtbaar en uitvoerbaar maken.

## 6. *Referenties*

Innovatiekring de circulaire stad. (2015). *Het perspectief van de circulaire stad*. Geraadpleegd op 26 maart 2017 op <https://ruimtevolk.nl/publicaties/het-perspectief-van-de-circulaire-stad/>

Masterclasses urban metabolism. (2016-2017). Geraadpleegd op 26 maart 2017 op <http://metabolismofcities.org/stakeholders/masterclasses>

Oorschot, L. (2014). *Van Smart City naar Smart Citizens: over het metabolisme van onze steden*. Geraadpleegd op 26 maart 2017 op <https://www.archined.nl/2014/07/van-smart-city-naar-smart-citizens-over-het-metabolisme-van-onze-steden>

Science for Environment Policy – SEP. (2015). *Indicators for sustainable cities*. In-depth Report 12. Produced for the European Commission DG Environment by the Science Communication Unit, UWE, Bristol. Geraadpleegd op 26 maart 2017 op <http://ec.europa.eu/science-environment-policy>

Dassen, T. & Hajer, M. (2014). *Slimme steden. Opgaven voor de 21e eeuw in beeld*, Nai010 uitgevers, Rotterdam.



# THEMA: GEDEELD PROCES

## *Inspirator*

Hanna Lára Pálsdóttir, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

## *Schets thema*

Deel met ons uw kennis en/of praktijkervaring over de wijze waarop de trends rond delen ons met een andere bril naar procesvoering moeten laten kijken. U kunt bijvoorbeeld ingaan op één van de onderstaande vragen:

- Hoe vraagt ruimte delen in nieuwe vormen van procesvoering en (burger)participatie?
- Welke rol kan ruimtelijk ontwerp spelen bij het gemeenschappelijk ontdekken van de ruimtelijke kansen en negatieve gevolgen van de trends rond delen?
- Kan een ruimtelijke of omgevingsvisie voldoende maatschappelijke energie genereren voor gedeelde actie?

U vindt de papers in dit thema hierna in alfabetische volgorde gerangschikt.

Papers: *Samen Zorgtuinieren in de Dorpsrand / Opzetten van een gedeeld project in Beernem / Praktijkbespreking* – Filip Buyse, Frédéric Rasier en Peter Vanden Abeele

*De paradoxale logica van tijdelijk gebruik / Praktijkbespreking* – Debbie De Spiegeleire, Verledens Simon, Emma Tytgadt

*Gedeelde openbare ruimte / Naar een preciezere kijk op delen in de stad* – Ton van Gestel

*De ruimtelijke dimensie van energietransitie in Vlaanderen / Het structurerend potentieel van collectieve energieprojecten* – Griet Juwet



## Samen Zorgtuinieren in de Dorpsrand

*Opzetten van een gedeeld project in Beernem / Praktijkbespreking*

*Filip Buyse, Frédéric Rasier en Peter Vanden Abeele*

Delen, het is sneller gezegd dan gedaan. Zo ook bij het opzetten van ruimtelijke projecten: het is eenvoudig om het delen van ruimte, van infrastructuur, van tijd en goederen te plannen en zelf te ontwerpen, maar een pak moeilijker om het effectief gedaan te krijgen. En ja, we kennen ondertussen de voorbeelden van woonwijken waar alles gedeeld wordt; van auto's tot boeken, tuingereedschap en kinderfietsen. Waar ingezet wordt op collectieve ruimten zoals de tuin, het voedsellokaal, het buurthuis of het werkatelier. Maar daarom zijn die initiatieven niet zo maar over te zetten naar elk ander project.

Tijdens het plannen kunnen we dit vooropstellen, tijdens het uitwerken van de projecten kunnen we er ruimte voor maken, maar erna is het vaak koffiedik kijken of er echt gedeeld zal worden. Want voor wie stellen we dit delen voorop en hoe ontstaat dat delen in de praktijk? Als ontwerpers hebben we, in de herbestemming van het open ruimtegebied, aan de rand van het dorp Beernem, de kans gekregen om een echt gedeeld project op te zetten. Dat liep niet van de eerste dag, maar gaandeweg geraakten we wel ver voorbij de clichés over delen en hoe we een gemeenschappelijk project konden detecteren in de samenwerking met verschillende actoren.



Maat-ontwerpers

[www.maatontwerpers.be](http://www.maatontwerpers.be) / [fra@maatontwerpers.be](mailto:fra@maatontwerpers.be)

## **Samen Zorgtuinieren in de Dorpsrand**

### *Opzetten van een gedeeld project in Beernem*

#### ***Visie voor een verdeeld eigenaarschap***

Aan de rand van het dorp, op de overgang tussen de bebouwing en het open landbouwlandschap rafelt de kern uiteen. De functies en de invulling van de ruimte zijn er wat slordiger en zoals wel vaker het geval is, kan er een beetje van alles. Dergelijke dorpsranden zijn meestal vergeten, ondergewaardeerde plekken. Geen locaties waar meteen gedacht wordt om een project op te zetten, zoals vanzelfsprekend onder de kerktoren. Zo ook in de oostelijke rand van Beernem: een landschap met enkele zonevreemde bedrijfsjes, een recent tot serviceflats verbouwd klooster, wat landelijk wonen, twee grote tot op de rand met water gevulde ontginningsputten en een leegstaand rusthuis. Elke eigenaar heeft er wel een plan voor een eigen project op grote of kleine schaal. De gemeente keurde in het afgelopen decennium verschillende van die projecten af en zocht samen met de WVI ondersteuning bij Maat-ontwerpers om via ontwerpend onderzoek tot een visie te komen voor de gewenste ontwikkeling van de dorpsrand.

Een boeiende opgave, want dorpsranden bieden opportuniteiten voor het inpassen van diverse functies die op andere plaatsen in het dorp minder evident ruimte vinden. Het zijn geschikte locaties voor het inpassen van recreatieve functies, sportaccommodaties, gemeenschapsvoorzieningen, zorg, ... e.a. functies die hun meerwaarde vinden in de nabijheid van de dorpskern en in relatie met het omliggende landschap. In die groene dorpsrand stellen we een evenwicht voor tussen drie opgaven: -het vrijwaren van de open ruimte in functie van landbouw, -het inpassen van recreatieve functies met kortverblijven en -het voorzien van dorps ondersteunende functies zoals zorg en aan de sector gerelateerde programma's. Vanuit sterke ruimtelijke principes en lovenswaardige ambities dwingen we in deze fase de grondeigenaars om mee in een verhaal te stappen dat niet meteen het hunne is, maar past in het ontwikkelen van een visie voor het gebied. Het is een masterplan en later bestemmingsplan dat uitgaat van de beste intenties voor het gebied, zonder de betrokken actoren daar actief bij te betrekken. Het levert een tevreden overheid op en een plek met veel kansen, echter zonder concrete vervolgstappen.

#### ***Oproep voor gedeeld opdrachtgeverschap***

Via een specifieke oproep georganiseerd door het innovatieplatform (IWT) konden Maat-ontwerpers, samen met Schakel, (centrum voor co-creatie), een vervolgstap in gang zetten. Vanuit een business case voor co-creatie, ontstonden immers de middelen om lokale partners te mobiliseren en samen te betrekken in een gemeenschappelijk project. Zeven verschillende actoren waaronder eigenaars, gebruikers, stakeholders, zorgactoren en vzw's verbonden zich in een ook voor hen ongekend avontuur. Eerst nog met de nodige terughoudendheid, achterdocht en zelf tegenstelde belangen groeiden de partners samen in het uitwerken van een coherent masterplan.

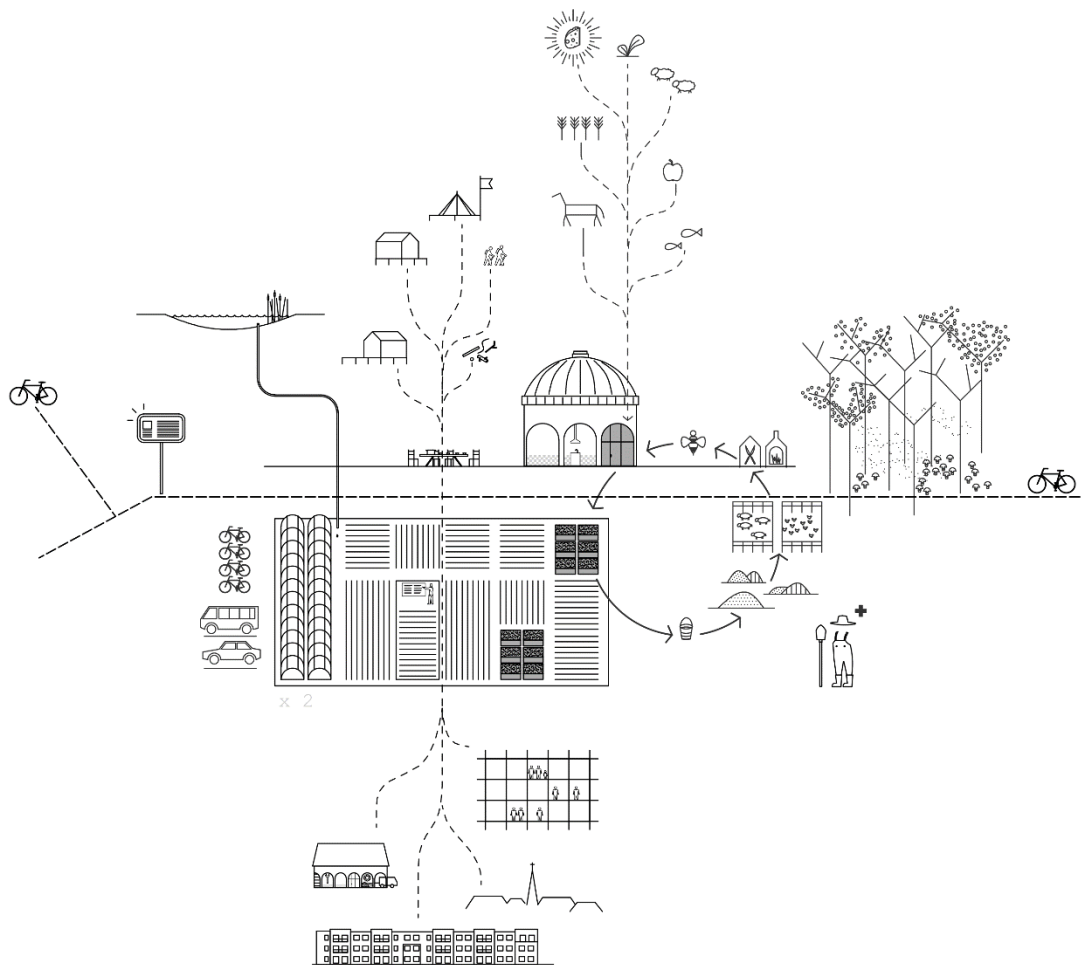
De zeven partners mogen dan wel heel uiteenlopend belangen verdedigen, wat blijkt, elk van hen heeft een (in)directe link met zorg en wenst daar op een vernieuwende manier mee om te gaan. Een thema dat ook past binnen het beleid van de gemeente die zich wil profileren als zorg-dorp. Er ontstaan daarom kansen om binnen de projectsite een zorglandschap te creëren dat de rode draad vormt voor nieuwe ontwikkelingen op de site. Een thema waar alle partners zich achter kunnen scharen.



## ***Zoeken naar gedeelde opgaven***

Eigendom vormt een belangrijke randvoorwaarde om het gebied te kunnen ontwikkelen, maar het slagen van het project valt of staat niet met eigendom alleen. Ook de samenwerkingen die onderling mogelijk gemaakt worden, vormt één van de belangrijke succesfactoren om zo over de grenzen van de kavelstructuur een samenhangende ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken. Een aantal van de partners beschikken over eigendom in het projectgebied, andere partners wensen er activiteiten te ondernemen, hun activiteiten uit te breiden of er diensten te ontwikkelen. Door deze verschillende type gebruikers van meet af aan te betrekken in de vorming van het masterplan ontstaat de mogelijkheid om de noden van de partners op elkaar af te stemmen en in het cumulatief effect van winsten op zoek te gaan naar maatschappelijke meerwaarden die deze gemeenschappelijke projecten kunnen versterken.

Maar hoe doe je zo iets? Het project in Beernem vormt een interessante case. Door de uiteenlopende projecten van elke partner te synthetiseren in systeemschema's (zoals hieronder afgebeeld voor de CSA-boerderij) wordt de werking er van bloot gelegd en bespreekbaar gemaakt in de groep. Waar mogelijk wordt het project verbreed of bekritiseerd. Of het project nu groot of klein is, het terrein in eigendom is of niet, vertrekt vanuit een bouwopgave of een grondgebruik, ... doet er eigenlijk niet toe. Het doel bestaat erin om tussen de verschillende stakeholders elkaars belangen te leren kennen, daarin hefboomen te vinden om coalities te vormen en gedeelde doelstellingen te projecteren in gemeenschappelijke deelprojecten.



## ***Gemeenschappelijke thema's***

Met de partners rond de tafel wordt nagedacht over het versterkend effect van verschillende initiatieven ten opzichte van elkaar en de programmatorische winsten die kunnen ontstaan door samenwerken. Doorheen de verschillende bijeenkomsten worden thema's zoals landbouw, landschap, doorwaadbaarheid, beheer, ... en meer, op de kaart gezet en worden strategieën ontwikkeld om die te kunnen behandelen. Door publieke- en sociale organisaties er bij te betrekken wordt verder gebouwd aan een omgeving waarin ook externe gebruikers een plaats krijgen.

Het gedeeld project zet op die manier in op de verweving van verschillende type bewoners en het aantrekken van nieuwe gebruikers op de site om de plek te verankeren in de kern van de gemeente.

Met het delen van ruimtelijke en programmatorische winsten worden de projectdefinities van de nieuwe ontwikkelingen geherstructureerd om meer complementair aan elkaar te kunnen werken. Vanuit die complementaire bouwopgaven ontstaan samenhangende clusters en een reële nood om vernieuwende typologieën te ontwikkelen. Deze vormen een aanzet om het zorgaanbod te verbreden en nieuwe vormen van wonen te ontwikkelen in relatie met het recreatief- en het land(bouw)schap.

## ***Delen van de eerste pilootprojecten***

In de voorbije periode waaide een frisse wind doorheen het project. Vandaag worden de eerste pilootprojecten door de partners uitgerold. Deze projecten zullen op korte termijn en met een minimum aan middelen, de eerste veranderingen op de site zichtbaar maken. Het lanceren van pilootprojecten vormt een testcase voor de samenwerking, een tool om de site bij de bewoners en het ruime publiek kenbaar te maken en een middel om een nieuwe dynamiek op de site in gang te trekken.

De plannen voor het pop-up-café aan de vijver, de initiatieven rond een gemeenschappelijk parkreglement, het bijsturen van de lopende studie voor de herinrichting van de aanpalende weg, het inwandelen van de centraal gelegen fiets-as op het terrein (afbeeldingen hieronder) en het uitbreiden van de CSA-boerderij met een extra ha landbouwgrond op de site, vormen enkele van de eerste realisaties die vóór de eigenlijke bouwactiviteiten het gedeeld project op de kaart zetten.



## **De paradoxale logica van tijdelijk gebruik**

*Praktijkbespreking*

*Debbie De Spiegeleire, Verledens Simon en Emma Tytgadt*

Aan de hand van twee praktijkvoorbeelden wordt de dualiteit tussen tijdelijkheid en de wens tot consolidatie op langere termijn van het ruimtegebruik geïllustreerd. Beide voorbeelden zijn succesverhalen en worden elk op hun manier geconfronteerd met deze dualiteit. De eerste case betreft een kunstproject gevestigd in een leegstand pand te Gent. Het pand is in eigendom van een particulier. Het tweede voorbeeld betreft een buurtinitiatief op een voormalige bedrijfsite die is aangekocht door de Stad Gent.

Stad Gent  
Botermarkt 1 9000 Gent  
Dsrp@stad.gent

## De paradoxale logica van tijdelijk gebruik

### *Tijdelijk gebruik in Gent*

Gent ervaart een grote druk op de stedelijke ruimte. We moeten de schaarse ruimte optimaal gebruiken. Braakliggende industrieterreinen, leegstaande opslagruimtes en fabrieken creëren mogelijkheden. Ook winkelruimtes kennen hier en daar structurele leegstand en een aantal onbenutte percelen en terreinen wachten op activiteiten en vernieuwingsprojecten. De stad experimenteert al meer dan tien jaar lang met tijdelijk gebruik en ondertussen is het tijdelijk gebruik ingebed in de stadsvernieuwingsprojecten.

Tijdelijk gebruik wordt ingezet als buurtimpuls, zoals het project DOK, dat zich ontwikkelde tot een place to be in de zomermaanden en een plek was waar kunstenaarscollectieven onderdak vonden en waar evenementen en grote concerten werden georganiseerd. Deze initiatieven trekken mensen aan en hebben zo de dokkenzone mee terug op de mental map van de Gentenaar gezet. Net zoals de voorbeelden hieronder stuit ook een initiatief zoals DOK op zijn tijdelijkheid.

### *Twee voorbeelden uitgelicht*

#### **Gouvernement: invulling van een leegstaand pand**



Gouvernement ©Strategic Design Scenarios

Gouvernement is een kunstenaarscollectief dat concerten, tentoonstellingen en evenementen organiseert. Het initiatief vond onderdak in een private achterbouw in het stadscentrum. De locatie was een kraakpand tot de initiatiefnemers twee jaar geleden in contact kwamen met de eigenaar. Ze gebruiken het pand nu tijdelijk tegen een voordelige huurprijs. Ze hebben de locatie geleidelijk aan gerenoveerd om het gebouw aantrekkelijker te maken, bezoekers beter te ontvangen en de ruimte te isoleren tegen geluidsoverlast voor de burens. Gouvernement is een succesvol project en kreeg onlangs nog subsidies uit het Fonds Tijdelijke Invullingen van de stad Gent; de initiatiefnemers hebben ook veel eigen tijd en geld geïnvesteerd. Ze verdienen niets aan het initiatief, en kunnen enkel hopen dat ze niet uit het gebouw worden gezet en hun investering verloren zien gaan.

De initiatiefnemers worden duidelijk geconfronteerd met de tijdelijkheid van de invulling. Om de voordelen te kunnen behouden moet het tijdelijk gebruik zo dicht mogelijk aanleunen bij permanent gebruik: ofwel door de gebruikperiode te verlengen als dat mogelijk is, ofwel door een gelijkwaardige leegstaande ruimte – bij voorkeur in dezelfde wijk – te vinden.

### **Ledeberg doet het zelf**

Het tweede praktijkvoorbeeld van tijdelijk gebruik is complexer.



In het volkse, dichtbevolkte Ledeberg, een 19<sup>e</sup> eeuwse wijk ten zuidoosten van het stadscentrum van Gent startte de vereniging Ledeberg Doet het Zelf op de leegstaande site van een voormalige doe-het-zelfzaak met 'Vuile Klussen'. Er werd een open ruimte ter beschikking gesteld die buurtbewoners gebruiken voor activiteiten die onmogelijk zijn in de typische kleine huisjes in de wijk: de *Fietskeuken* is een gezamenlijk reparatieatelier voor fietsen, terwijl *Op wielen* een goedkoop verhuurschema hanteert voor kinderfietsen. Naast workshops rond technologie en wetenschap voor kinderen is er ook een atelier om meubels te upcyclen, een geefwinkel en een wekelijkse boerenmarkt. Er zijn ook plannen voor een gereedschapsbibliotheek en een verhuursysteem voor Christiania-bakfietsen. De uiteenlopende initiatieven zijn bijzonder populair in deze multiculturele buurt.

Het stadsbestuur kocht de locatie met de bedoeling de site op te frissen; de bebouwing wordt gerenoveerd en er komt geschikte infrastructuur voor openluchtactiviteiten. Tijdens de twee jaar durende renovatie zal de site niet toegankelijk zijn. *Ledeberg Doet het Zelf* en de wijkregisseur zijn daarom op zoek gegaan naar alternatieve locaties om de activiteiten tijdens de renovatie te kunnen voortzetten.

### ***De paradoxale logica van het tijdelijk gebruik***

Deze twee voorbeelden duiden de paradox aan tussen de tijdelijkheid en de wens om de activiteiten permanent te kunnen verder zetten. De omschakeling van tijdelijk gebruik naar een permanente situatie roept een aantal vragen op: hoe kan men het momentum behouden tijdens de renovatie? zal de gerenoveerde locatie nog altijd geschikt zijn voor 'vuile klussen'? Zullen de initiatieven hun dynamiek behouden wanneer ze worden ondergebracht in een permanente locatie?

De wisselwerking tussen tijdelijkheid en permanentie is subtiel en delicaat. In tegenstelling tot een initiatief als Gouvernement creëerde het tijdelijke aspect bij *Ledeberg Doet het Zelf* troeven waarvan het onzeker is of ze in een permanente situatie kunnen behouden blijven of verbeteren.

De aangehaalde paradox is niet eenduidig te beantwoorden en vraagt ook niet om een oplossing. Het is wel een vaststelling waar zowel initiatiefnemers, overheidsdiensten en beleidsverantwoordelijken zich van bewust moeten zijn. Tijdelijk gebruik van ruimtes heeft zeker een belangrijke rol in stadsvernieuwing. De voorbeelden tonen aan dat het van belang is zich bewust te zijn van de bestaande paradox en deze niet uit de weg te gaan. In sommige gevallen zal een consolidatie van de activiteiten mogelijk zijn, soms zal blijken dat het type ruimtegebruik te sterk samenhangt met de tijdelijkheid van de situatie.

*Deze bijdrage is gebaseerd op de baseline study die voor de Stad Gent werd opgemaakt in het kader van Refill, het Europese uitwisselingsproject rond tijdelijke invulling.*

## **Gedeelde openbare ruimte**

*Naar een preciezer kijk op delen in de stad.*

***Ton van Gestel***

### Stelling 1

Er is te veel aandacht voor de sharing economy: het commercieel verhandelen van goederen of producten onder het mom van altruïsme.

### Tegenstelling 1a

Er is te weinig aandacht voor het delen van verhalen en ervaringen.

### Tegenstelling 1b

Er is weinig aandacht voor het delen van de (publieke) ruimte – maar burgers proberen er zelf het beste van te maken!

Universiteit Leiden

[a.f.j.c.van.gestel@fgga.leidenuniv.nl](mailto:a.f.j.c.van.gestel@fgga.leidenuniv.nl)

Gemeente Den Haag

[ton.vangestel@denhaag.nl](mailto:ton.vangestel@denhaag.nl)

## Gedeelde openbare ruimte

*Naar een preciezer kijk op delen in de stad.*

### ***Inleiding***

De PlanDag 2017 heeft als ambitie ‘...uiteindelijk een beeld te kunnen vormen over hoe we ons als ruimtelijke professionals kunnen verhouden tot de hype rond delen en hoe we kunnen omgaan met de kansen en bedreigingen die deze trends voor ons vakgebied genereren.’ (PlanDag 2017)

We horen en lezen zo veel over delen dat we bijna zouden vergeten te ontrafelen waar we het precies over hebben. De nadruk komt immers al snel te liggen op ‘samen goederen en diensten te kopen, te maken of te consumeren’ (ibid). Delen als economische transactie. We horen vaak dezelfde voorbeelden (Airbnb, Kickstarter, BlaBlaCar) en dito anekdotes (‘ik heb geen boormachine nodig maar een gat in m’n muur’).

Deze bijdrage doet een poging dieper in te gaan op het jaarthema en geeft een aantal voor ons vakgebied relevante invalshoeken; ten eerste wat het begrip ‘delen’ eigenlijk betekent, daarna verder uitgewerkt voor het ‘delen van openbare ruimte’. Ten slotte wordt besproken of er een verbindende kracht zit in het delen van openbare ruimte.

### ***1. Delen***

Hoewel de belangstelling voor het begrip ‘delen’ groot is, is er relatief weinig literatuur over te vinden. Belk (2010) legt uit dat delen een eeuwenoud verschijnsel is dat tegenwoordig veel te makkelijk verward wordt met de uitruil van consumptiegoederen of het geven van cadeaus. Hij gebruikt een voorbeeld – passend bij deze Vlaamse editie van de PlanDag – van een diepgewortelde ‘deel-cultuur’: in veel Aziatische landen is het gebruikelijk grote flessen bier op tafel te hebben in plaats van individuele flesjes. Puur omwille van het delen.

In ‘Why Not Share, Rather Than Own’ (2007) schetst Belk een aantal contouren van de verschillende verschijningsvormen en categorieën van ‘delen’, met daarbij als centrale notie: ‘Rather than distinguishing what is *mine and yours*, sharing defines something as *ours*. Thus, we may share a vacation home, a park bench, or a bag of jelly beans. We may also share more abstract things like knowledge, responsibility, or power.’

Daarbij markeert hij de opkomst van het internet (en de daardoor veroorzaakte ontwikkelingen in intellectueel eigendomsrechtsdoctrines) als de grote verandering waardoor ‘delen’ in de belangstelling staat en in ontwikkeling is.

Hij schreef dit in een tijd dat vooral Napster en The Pirate Bay bekende voorbeeld waren van de mogelijkheden van (het) delen (van bestanden) via internet, waarbij er grofweg twee kampen leken te zijn: mensen die onbepakt wilden kunnen ‘delen’ en zij die juist de copyrights c.q. intellectueel eigendom verdedigden. Belk benaderde dit toen vanuit de tegenstelling tussen enerzijds ‘the altruism of sharing’ en anderzijds ‘the egoism of commoditization’, maar realiseerde zich dat het internet nog dusdanig in ontwikkeling was waardoor alle observaties erover, voorlopige observaties waren. Inmiddels, 10 jaar later, zijn de scherpe kantjes van die tegenstelling af en zijn er paradoxaal genoeg vooral veel ‘for-profit’ deelsystemen ontstaan; de komst van Spotify heeft Napster doen vergeten, zoals Netflix dat voor The Pirate Bay bewerkstelligde. Ook de populaire online diensten met een grote ruimtelijke impact (rondom het ruilen of tijdelijk verhuren van woning of voertuig) hebben toch



vooral het business model centraal staan – met hoogstens een marketingstrategie die inspeelt op gevoelens van altruïsme.

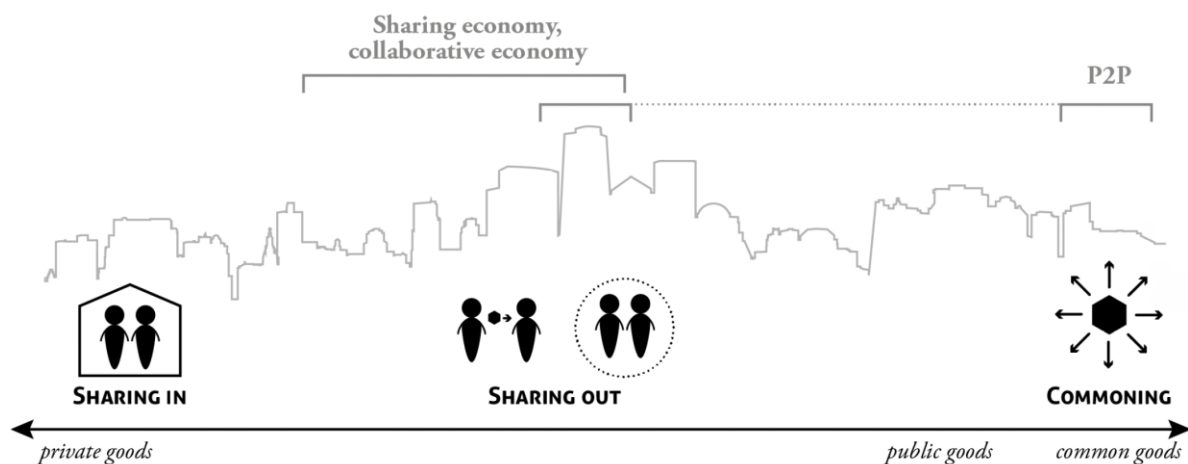
## 2. Het delen van (openbare) ruimte

Het onlangs verschenen ‘The little book of Sharing in the city’ (Boyko et al 2016) is een poging van het ‘Liveable Cities project’ (in opdracht van de UK Engineering and Physical Sciences Research Council) om preciezer te duiden wat ‘delen’ in/voor de stad betekent. Delen heeft volgens Boyko et al een hele duidelijke logica in het stedelijk leven; steden zijn ontstaan op het moment doordat mensen niet langer als jagers/verzamelaars voor zichzelf zorgden, maar elkaar begonnen te helpen door bepaalde producten en diensten te delen. Op die manier werden nederzettingen zowel het platform waarop gedeeld werd, als het fysieke resultaat van dat steeds verdergaande delen. Door steeds meer te specialiseren en te delen konden mensen steeds efficiënter samenleven.

Steden zijn plaatsen waar ‘delen’ in verschillende verschijningsvormen en op verschillende schaalniveaus voorkomen. Zoals we eerder zagen kunnen we verschillende dingen, diensten of ervaringen delen. Het maakt daarbij ook verschil of het om individuele, collectieve of publieke zaken gaat. In veel gevallen gebeurt delen met ‘gesloten beurzen’.

Stel: het wordt winter en je hebt ontzettend je best gedaan op een enorme ketel erwtensoep. Er is genoeg voor een klein weeshuis en daarom schep je een klein pannetje vol voor de bureu. Dan verwacht je daar geen financiële compensatie voor, integendeel! Ten slotte is ook nog de schaal waarop het delen plaatsvindt een relevant aspect. Als tegenhanger van het vorige voorbeeld (kosteloos een pan soep delen) kun je denken aan een openbaar vervoerder; de HTM in mijn thuisstad Den Haag vraagt een kleine bijdrage zodat een enorme groep gebruikers de tram kan delen.

Om alle facetten van delen in de stad te beschrijven maakten Boyko et al (ibid) de volgende visualisatie.



‘Describing sharing’ (Boyko et al 2016 p. 9)

In deze figuur staan de drie typen van delen centraal: *Sharing in*, *Sharing out* en *Commoning*. Met *Sharing in* wordt het delen in huiselijke kring en directe privé omgeving bedoeld. Het dagelijks delen van de maaltijd aan de keukentafel valt hieronder, net als het gezamenlijk TV kijken op de toestel in de woonkamer, maar laten we verder buiten beschouwing.

*Sharing out* is de vorm van delen waarbij mensen juist buiten hun directe privé omgeving delen. Het betreft daarbij nog steeds het delen van hoofdzakelijk private goederen – dit wordt in het geval van tussenkomst van een derde partij en tegen een directe financiële tegenprestatie onder de term ‘sharing economy’ geschaard en onder de ‘collaborative economy’ wanneer er niet meteen geld mee gemoeid is.

In het geval van *Commoning* is er sprake van collectief bezit dat door mensen gedeeld wordt. Quilligan (2012) maakt hierbij een sterk onderscheid tussen publieke of gemeenschappelijke goederen. Hoewel het eenieder meteen duidelijk is wat het verschil is tussen privaat en publiek, is dat verschil tussen publiek en gemeenschappelijk vaak minder duidelijk. Hierbij geldt dat publieke diensten/goederen een collectief eigendom hebben (vaak in de vorm van een overheid) zoals parken, onderwijs en gezondheidszorg. ‘Common goods’ zijn nog algemener en berusten vaak op culturele tradities, normen en praktijken. Zo delen wij Nederlanders en Vlamingen de Nederlandse taal, maar zijn er geen van beide eigenaar van.

### **3. Kan het samen delen van openbare ruimte verbinden?**

Het jaarthema van deze PlanDag (zie de verwijzing ernaar in de inleiding) heeft dus eigenlijk alleen betrekking op *Sharing out*. Toch zou de ruimtelijke planner zich ook juist in *Commoning* kunnen interesseren. Of toch minstens op het (minder op consumptiegoederen gerichte) delen van ervaringen. Ontmoetingen liggen immers aan de basis van innovatie(milieus), om maar eens een gangbare opgave van de ruimtelijke professional te nemen.

Laten we daarom ook het delen van de openbare ruimte onder de aandacht brengen. Of is dit eigenlijk een pleonasme? Behalve dat de openbare ruimte de plek - de agora - is waar een stedelijke samenleving zich voltrekt, zijn er een aantal ontwikkelingen die om herbezinning vragen. De openbare ruimte is vooral functionele (verkeers)ruimte geworden, waar nog weinig aandacht bestaat voor de eerder genoemde zachte kanten van ‘delen’; het uitwisselen van verhalen, ideeën, roddels – belangrijke ingrediënten van samen-leven.

De grote steden in de Randstad en Vlaamse Ruit krijgen een grotere dichtheid en diversiteit. Er wordt gesproken over maatschappelijke scheidslijnen of zelfs een dreigende kloof. Hoe kunnen alle stedelingen op een prettige manier hun leefomgeving met elkaar delen? Steeds meer burgers ontplooiën initiatieven in de publieke ruimte en geven hierbij een impuls aan de sociale cohesie in de wijk – simpelweg door letterlijk en figuurlijk meer ‘common ground’ te creëren.

In zijn oratie (bij de aanvaarding van de bijzondere leerstoel samenlevingsopbouw) vraagt Uitermark (2014) zich af hoe zelforganisatie precies werkt, omdat er steeds meer af lijkt te hangen van de kracht van onze sociale verbindingen. ‘Een fixatie op succesverhalen helpt daarbij niet.’

De RLI (2014) beschrijft de stad bij uitstek als een zelforganiserend systeem, maar is een ander perspectief erop nodig. Want ‘anders dan nu vaak in het debat wordt verondersteld is zelforganisatie niet iets dat pas ontstaat als de overheid iets niet meer doet’. Eén van de vier door de RLI geschetste grote toekomstopgaven is (naast economie, connectiviteit en de fysieke stad) de openbare ruimte en publiek domein. Want ‘Voor het goed functioneren van de samenleving is de publieke ruimte essentieel. De publieke ruimte (...) scheidt (...) het laboratorium waarin en het fora waarop oplossingen worden gegenereerd.’ (ibid p.155)

Door te participeren in de buurt hebben volgens Van Noije (2015) bewoners meer kans om de leefbaarheid van hun buurt te verbeteren en deze ook naar eigen hand te zetten. Ten slotte komen Duyvendak en Wekker (2015) tot de conclusie dat manier waarop mensen (de publieke ruimte van) hun directe woonomgeving gebruiken of vormgeven vraagt om een precair evenwicht tussen

vervreemding en vriendschappelijkheid. Zelforganisatie kan in de stadswijk, waar zeer verschillende groepen dicht bij elkaar leven, kan behalve inclusief ook juist uitsluitend werken. Gezien de grote maatschappelijke opgaven zou in deze tijd van dreigende segregatie daarom niet de nadruk op het delen van consumptiegoederen, maar op het delen van verhalen en een betekenisvolle openbare ruimte moeten liggen. Burgers nemen zelf daartoe veel initiatieven – het is daarom tijd dat beleidsmakers, politici en ruimtelijke professionals deze ingewikkelde processen beter leren te herkennen en doorgronden om er vervolgens veel beter bij aan te kunnen sluiten.

## **Referenties**

- Belk, R. (2010). Sharing. *The Journal of Consumer Research*, 36(5).
- Belk, R. (2007). Why not rather share than own? *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, (611).
- Botsman, R. (2015). Defining The Sharing Economy: What Is Collaborative Consumption — And What Isn't? *Fast Co.Exist*, May 27, 1–7. Retrieved from <http://www.fastcoexist.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt>
- Boyko, C., Coulton, C., Pollastri, S., Clune, S., Dunn, N., & Cooper, R. (2016). *The Little Book of Sharing in the City*. Lancaster: Lancaster University.
- Bradley, K. (2015). Open-Source Urbanism: Creating, Multiplying and Managing Urban Commons. *Footprint*, (Spring), 91–108.
- Bingham-Hall, J. (2015). *Future of Cities : Commoning and Collective Approaches To Urban Space* (Theatrum Mundi). London.
- Agyeman, J., McLaren, D., & Schaefer-Borrego, A. (2013). Sharing cities. *Friends of the Earth*, (September), 1–33.
- Duyvendak, J. W., & Wekker, F. (2015). *Thuis in de openbare ruimte?* Den Haag.
- Engbersen, G., Snel, E., & 't Hart, M. (2015). *Mattheüs in de buurt: over burgerparticipatie en ongelijkheid in steden*. Rotterdam.
- Hardin, G. (1968). The Tragedy of the Commons. *Science*, 162(3859).
- Plandag. (n.d.). Gedeelde ruimte – PlanDag, 18 mei 2017 in Gent. Retrieved March 29, 2017, from <http://plandag.net/>
- Quilligan, J. (2012). Why Distinguish Common Goods from Public Goods? Retrieved March 22, 2017, from <http://wealthofthecommons.org/essay/why-distinguish-common-goods-public-goods>
- Raad voor Leefomgeving en Infrastructuur. (2014). *Toekomst van de Stad. De Kracht van Nieuwe Verbindingen*. Den Haag.
- Reinders, L., & Bosch, E. (2012). *Thuis in de stad Binding, identiteit en publieke ruimte in Zaanstad*. Den Haag. Retrieved from [www.platform31.nl](http://www.platform31.nl)
- Sociaal en Cultureel Planbureau. (1999). *De Stad op Straat, de openbare ruimte in perspectief*. Den Haag.
- Uitermark, J. (2014). *Verlangen naar Wikitopia*. Rotterdam.
- Van Noije, L. (2016). Ertoe doen in de buurt, Toegenomen ongelijkheid in buurtparticipatie tussen buurten en bewoners? *Mens En Maatschappij*, 9(4).
- WRR. (2012). *Vertrouwen in burgers*. Amsterdam: Amsterdam University Press.



## **De ruimtelijke dimensie van energietransitie in Vlaanderen**

### *Het structurerend potentieel van collectieve energieprojecten*

***Griet Juwet***

#### Stellingen

- De transitie naar een duurzaam energiesysteem is een kans om ons ruimtegebruik fundamenteel te herdenken. Ruimtelijke planning en ontwerp kunnen het structurerend potentieel van nieuwe energie-infrastructuur aangrijpen voor een duurzame retrofit van de nevelstad.
- Het collectieve niveau of de ‘tussenschaal’ (bouwblok, wijk, stad, regio) als geëigend domein van stadsontwerp en ruimtelijke planning, biedt perspectief om de energietransitie ruimtelijk strategisch uit te werken. Daarbij kunnen 3 principes sturend zijn: collectiviteit, nabijheid, en inclusiviteit.
- Bestaande energieprojecten in Vlaanderen botsen op de limieten van ons ruimtelijk systeem, gekenmerkt door gefragmenteerde eigendomsstructuren en extensief ruimtegebruik. Tegelijk worden praktijken ontwikkeld die een aanzet doen om projecten op een collectief niveau te tillen.

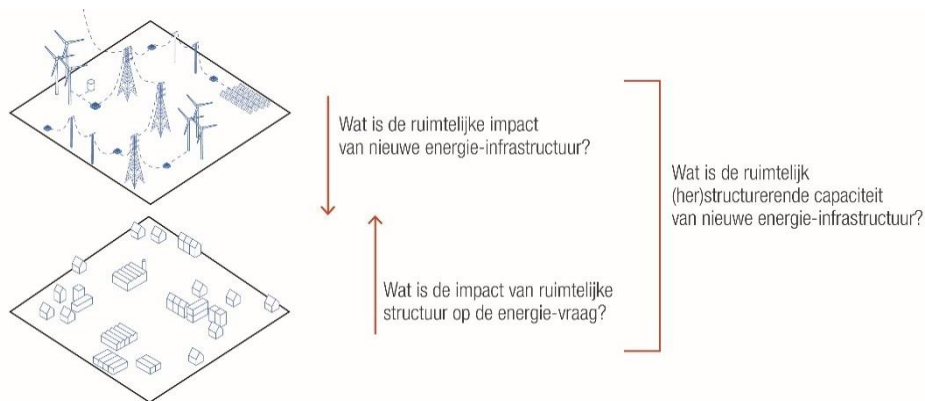
VUB-Cosmopolis  
Pleinlaan 2, 1050 Brussel  
griet.juwet@vub.be

## De ruimtelijke dimensie van energietransitie in Vlaanderen

### *Het structurerend potentieel van collectieve energieprojecten*

#### ***De energietransitie als ruimtelijk (her)structurerend project***

De transitie naar een duurzaam energiesysteem is een kans om het ruimtegebruik in Vlaanderen structureel te herdenken. De bestaande ruimtelijke structuur is immers onefficient op het vlak van energiegebruik voor mobiliteit en verwarming, maar ligt ook aan de basis van cruciale maatschappelijke en ecologische uitdagingen. Dit onderzoek verkent de ruimtelijk structurerende capaciteit van nieuwe energie-infrastructuur vanuit een typologie van diverse energieprojecten in Vlaanderen.



#### **Energietransitie: wat en waarom?**

Het huidige energiesysteem moet om diverse redenen grondig herdacht worden. Er zijn ecologische, geostrategische en economische redenen om onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen te reduceren (Argus, 2014, Posad, 3E, Universiteit Gent, Resource Design, 2015). Een deel van het netwerk, maar ook de kerncentrales, zijn bovendien aan vervanging toe (Argus, 2014). De opkomst van lokale en intermitterende energiebronnen, vraagt een aanpassing van het elektriciteitsnetwerk van een ‘base-load’ systeem naar een flexibel maar robuust netwerk waarin energie ‘van overal naar overal’ kan stromen (IST, 2010; Reyniers, 2015). Om de energievoorziening te verzekeren moeten daarom op verschillende schaalniveaus opslagtechnologieën in het netwerk worden ingebouwd, en vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd (Argus, 2014). Onzekerheid over technologische innovaties en de evolutie van de energiemarkt maakt het echter complex om vandaag in beleidskeuzes en investeringen het juiste ambitieniveau te vinden en lock-in te vermijden.

#### **Het energiesysteem als één van de lagen van de nevelstad**

Het diffuse verstedelijkingspatroon in Vlaanderen lijkt wel “*the chaotic result of thousands upon thousands of individual decisions*” (De Meulder, Schreurs, Cock, & Notteboom, 1999). Maar er kan toch een eigen rationaliteit in dit territorium worden ontdekt (Dehaene, 2015). Verschillende auteurs hebben de structurerende werking van (voornamelijk mobiliteits-)infrastructuren in de verstedelijking van het Vlaamse landschap aangetoond (De Block & Polasky, 2011; Ryckewaert, 2012; Van Acker, 2014). In dit werk komt de verweving van infrastructuren met woonbeleid, economische modellen, fiscale structuren en maatschappelijke idealen sterk naar voor. Ook het energiesysteem is ingebed in deze gelaagde ruimtelijke omgeving. De ‘hardheid’ en ‘traagheid’ van ruimtelijke en maatschappelijke evoluties staat tegenover de snelheid van technologische innovatie en wordt vanuit het transitiedenken als een belangrijke factor van inertie en padafhankelijkheid gezien (Geels, 2004).

De ruimtelijk structurerende capaciteit van netwerken voor nutsvoorzieningen is moeilijker te identificeren dan in het geval van mobiliteitsnetwerken, die ruimtelijk sterker aanwezig zijn. Elektriciteitsnetwerken werden opgezet door lokale industriële, overheden of coöperaties en breidden zich uit langsheen het bestaande wegennet naargelang opportuniteiten zich voordeden (Bruggeman, n.d.). De provincies speelden een sleutelrol om elektriciteit overal in het territorium beschikbaar te maken, en zo werden stedelijkheid en modern comfort ingeschreven in het traditionele ruimtelijke en sociale weefsel (Bruggeman, n.d.). Infrastructuur was onderdeel van een maatschappelijk project en werd verbonden met een ideaal van emancipatie en gelijkheid (De Block & Polasky, 2011; Kaika & Swyngedouw, 2000).

Tegelijk legde deze aanpak de basis voor een kosten-inefficiënt nutsvoorzieningssysteem en faciliteerde het een energieverblindende ruimtelijke structuur. Energienetwerken verdwenen grotendeels ondergrond en de ruimtelijke en ecologische impact van energieproductie vond elders plaats. De relatie tussen energie en landschap, of tussen woonkeuzes en de technische systemen die ervoor nodig zijn, verdween op de achtergrond (Kaika & Swyngedouw, 2000; Owens, 1986; Sijmons, 2014). Pas wanneer deze gecentraliseerde systemen in crisis zijn, worden ze opnieuw zichtbaar (Belanger, 2013; Star, 1999), en dat is ook wat letterlijk gebeurt nu de inherente duurzaamheids crisis van het huidige energiesysteem steeds duidelijker wordt. De visuele impact van windturbines en zonnepanelen maakt ons weer bewust van de ruimtevraag van energie (Pasqualetti, 2000; Sijmons, 2014).

### **De onhoudbaarheid van onze ruimtelijke structuur**

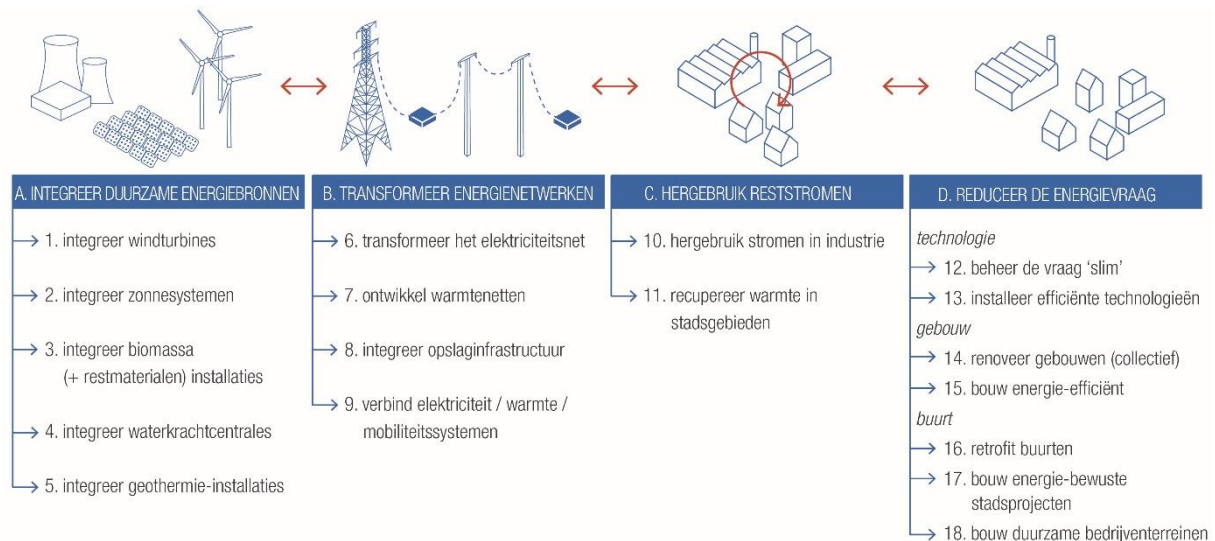
De diffuse ruimtelijke structuur is niet alleen onefficiënt op energievlak maar heeft ook een negatieve impact op de open ruimte (fragmentatie, verharding), natuurlijke watercycli en ecosystemen (Heuts & Rombaut, 2010). Bovendien creëert ze een hoge mobiliteitsdruk en beïnvloedt daarmee de energievraag voor brandstoffen, maar ook files, luchtkwaliteit en welzijn. Verspreide verstedelijking maakt de opbouw van een rendabel openbaar vervoerssysteem erg moeilijk en leidt tot hoge kosten voor weginfrastructuur en nutsvoorzieningen (Gistelinck, 2016; Grietens, 2017; Van Broeck, 2016).

De samenstelling van de bestaande woningvoorraad heeft ook een invloed op de energievraag. Die wordt beïnvloed door het woningtype (met in Vlaanderen een dominantie van 79% ééngezinswoningen, vaak op suburbane locaties (Bervoets & Heynen, 2013)), de leeftijd en de grootte van de woning (relatief oud en groot (Winters et al., 2015)). Ook het aantal bewoners per woning en hun gedrag zijn belangrijke factoren. Meer dan 50% van de ééngezinswoningen zijn onderbenut, en gezinsverdunding en vergrijzing zorgen voor een groeiende mismatch tussen dat woningaanbod en de stijgende vraag naar kleinere woningen op centrale locaties (Bervoets & Heynen, 2013). De transformatie van dat bestaande woningaanbod is een moeizaam proces en gaat met een vernieuwing van 1% per jaar erg traag (Argus, 2014; Winters et al., 2015).

### ***De ruimtelijke dimensie van energietransitie: een typologie van energieprojecten***

Heel wat actoren ontwikkelen energieprojecten in Vlaanderen. Die gaan van het integreren van nieuwe vormen van energieproductie in ons landschap, over het transformeren van Energienetwerken voor elektriciteit en warmte, tot het beperken van de energievraag op niveau van technologie, gebouwen of stadsprojecten, en het hergebruiken van residuele energiestromen. De energietransitie betekent dus een golf van investeringen in het weefsel en de energie-infrastructuur van de nevelstad. Maar hoe vertalen die “*thousands upon thousands of individual decisions*” zich in een ruimtelijk structurerend project?

Dit onderzoek stelt een typologisch kader voor om inzicht te krijgen in de ruimtelijke dimensies van deze energieprojecten. De typologie is gebaseerd op theoretische modellen voor energiebewuste stedenbouw (Owens, 1986; Stremke, van den Dobbelsteen, & Koh, 2011) en ‘slimme’ energiesystemen (Rifkin, 2014).



### Een typologie van energieprojecten in Vlaanderen

De ruimtelijke dimensie van de energietransitie is al in verschillende studies en ontwerp onderzoek verkend (Energielandschap, 2015; Sijmons, 2014; Van Esch et al., 2016). Die focussen vooral op de integratie van duurzame energiebronnen in het landschap. Maar modellen voor energiebewuste stedenbouw (Owens, 1986; van den Dobbelsteen et al., 2009), leggen de nadruk op het reduceren van de energievraag, het efficiënt inzetten van energiestromen volgens hun kwaliteit (exergieconcept) en het hergebruiken van reststromen. Dit perspectief bevestigt dat fundamenteel ruimtelijke aspecten zoals locatie, oriëntatie, functieverweving en densiteit essentiële aspecten zijn van een energie-bewust project (Heuts & Rombaut, 2010; Holden & Norland, 2005; Van Broeck, 2016).

‘Slimme’ energieconcepten zoals dat van Rifkin, zien gebouwen, opslaginfrastructuur, elektrische- en waterstofwagens als elementen in een decentraal energienetwerk dat communiceert via internettechnologie (Rifkin, 2014). Deze visie geeft aan dat technologische innovatie ons vandaag in staat stelt om ook ruimtelijk radicaal anders te denken. Na een tijdperk waarin efficiëntie gelijkstond aan lineariteit en centralisatie, ontwikkelen we nu de technologie om ‘op grote schaal kleinschalig’ te werken.

De confrontatie van deze theoretische modellen met bestaande energieprojecten toont dat enkele fundamentele ruimtelijke vragen in de praktijk te weinig aan bod komen. Energie wordt vaak beschouwd als ‘iets voor ingenieurs’ (Sijmons, 2014), en veel projecten worden ontwikkeld zonder dat ruimtelijk ontwerpers betrokken zijn. In de volgende paragraaf worden enkele thema’s verkend die centraal zijn om de energietransitie op te tillen van een technologische optimalisatie van het energiesysteem naar een systemische en ruimtelijke verandering.

### *Drie principes voor een retrofit van de nevelstad*

#### **Van gefragmenteerde eigendomsstructuren naar nieuwe vormen van collectiviteit**

De energietransitie in Vlaanderen botst op de limieten van de ruimtelijke structuur. De architecturale diversiteit van Vlaamse woningen, en de gefragmenteerde eigendomsstructuur, maken renovatie complex. Ze verklaren waarom het beleid rond rationeel energiegebruik focust op woningeigenaars.



Maar die benadering stelt het verstedelijkingspatroon niet in vraag, en zet zonder ruimtelijke selectiviteit in op een renovatie van het weefsel zoals het is. Er liggen al heel wat ontwerpideeën op tafel om structureel aan het ruimtegebruik te sleutelen, en die hebben vaak een link met energie. Zo bieden meervoudig ruimtegebruik en collectieve woonvormen ook mogelijkheden om energieproductie efficiënt te integreren en energiestromen uit te wisselen tussen functies. Maar het aanpassen van woonmodellen, verkavelingstypologieën en eigendomsstructuren blijft erg complex (Bervoets & Heynen, 2013).

Een benadering op collectief niveau biedt ook perspectief voor het uitwisselen van energiestromen, en voor de integratie van nieuwe netwerken, energieproductie en –opslag. De gefragmenteerde ruimtelijke structuur is een enorm struikelblok om warmtenetten te integreren (Gistelincx, 2016). Het is technisch moeilijk omdat elk huis anders in elkaar zit, maar vraagt ook een omslag in het denken omdat we individuele verwarmingssystemen gewoon zijn. Ook zonne-energie op woningniveau heeft zijn beperkingen voor wie huurt, een slecht georiënteerd dak heeft, of meer wil produceren dan hij/zij zelf verbruikt. Projecten op buurtniveau zoals ‘Buurzame Stroom’ tonen op dat vlak interessante mogelijkheden (Polfliet, 2016). Op buurtschaal kunnen integrale ruimtelijke concepten ontstaan, maar ook nieuwe businessmodellen of collectieve eigendomsvormen, die verder gaan dan hoe dit nu wordt ingevuld door energiecoöperaties. ‘Collectief’ denken maakt duidelijk dat niet elk gebouw of gebied op zichzelf energieneutraal hoeft te worden, maar dat idealiter op verschillende schaalniveaus uitwisselingen ontstaan tussen gebouwen, woonbuurten en bedrijventerreinen (Vandewiele, 2017).

Hefbomen om energiestromen systemisch te herdenken, liggen in een benadering op bouwblok-, buurt-, of stadsniveau. Nieuwe stadsprojecten zoals Nieuw Zuid of Tweewaters slagen erin een geïntegreerd energieconcept te ontwikkelen, maar de grootste uitdaging ligt in het ‘retrofitten’ van bestaande buurten, en daar zijn de voorbeelden beperkt. De Venning in Kortrijk toont dat een holistische aanpak wel kan in een sociale woonwijk, waar de eigendomsstructuur relatief eenvoudig is.

### **Van spreiding naar nabijheid**

Naargelang energie overal goedkoop beschikbaar werd, werd afstand steeds meer relatief, maar bij het verplaatsen over lange afstanden gaat ook energie verloren. ‘Nabijheid’ is dus niet alleen belangrijk in de zin van ‘densiteit’ en ‘functiemix’ in stadsprojecten, om de mobiliteitsvraag te reduceren. Ook de afstand tussen energie-aanbod en energievraag heeft een invloed op energie-efficiëntie. Maar kan de omschakeling naar decentrale energiebronnen ook betekenen dat, na jaren van ‘spreiding’, nu ‘nabijheid’ terug een sturend principe wordt? Lokale energiebronnen maken het mogelijk om elektriciteit opnieuw te produceren waar ze nodig is. Een open vraag is hoe lokale energie-infrastructuren (collectieve zonne-projecten, microgrids, warmtenetten, energie-opslag) een rol kunnen spelen in locatiekeuzes van verschillende functies. De verspreide aanleg van nutsvoorzieningen is een belangrijke maatschappelijke kost, terwijl het aansluitingstarief voor klanten onafhankelijk is van hun ruimtelijke context (Grietens, 2017). Die kost ‘doorrekenen’ kan een hefboom zijn om verspreid wonen te ontmoedigen, maar kan ook negatieve sociale effecten creëren.

Meer en meer wordt ‘warmte’ als een strategische stroom beschouwd in het energiesysteem, en net daar is afstand een belangrijke factor: per km warmteleiding gaat ongeveer 0,5-1° verloren (51N4E, 2015; Gistelincx, 2016). Warmte voor verwarming, sanitair warm water, industriële processen en tuinbouw, vertegenwoordigt 60% van het eindenergiegebruik in Vlaanderen (Argus, 2014). De opkomst van nieuwe technologieën, zoals nieuwe generaties warmtenetten, maakt het mogelijk om

reststromen (bv. warmte uit afvalwater of industrie) te recupereren of warmte collectief, en dus efficiënter, te produceren. Maar de efficiëntie van dergelijke systemen hangt af van de nabijheid en densiteit van afnemers. Het verspreide bebouwingspatroon in Vlaanderen maken de integratie van warmtenetten dus niet overal eenvoudig. Bovendien heeft in principe 95% van de huishoudens toegang tot het gasnetwerk (Gistelinck, 2016) en dat zorgt voor belangrijke padafhankelijkheid (67% verwarmt nu reeds met aardgas (Winters et al., 2015)). Het Atelier Diepe Geothermie onderzocht reeds het ruimtelijk structurerend potentieel van warmte uit geothermie (51N4E, 2015).

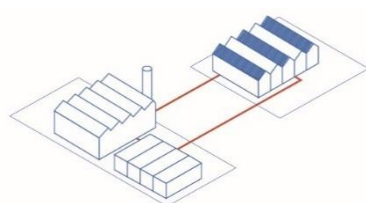
### **Transitie als hefboom voor inclusiviteit**

De overgang naar een duurzaam energiesysteem is niet zomaar voor iedereen toegankelijk. Gespecialiseerd en geprivatiseerde netwerken kunnen door hun ontwerp, beheer of eigenaarschap ook uitsluitende effecten hebben (Graham & Marvin, 2001). Het ontstaan van lokale energienetwerken, ruimtelijk selectief inzetten op renovatie of kosten van nutsvoorzieningen doorrekenen, houdt het risico in dat bepaalde groepen uit de boot vallen. Zo worden voor het plaatsen van windturbines lucratieve contracten afgesloten tussen grondeigenaars en projectontwikkelaars, maar wanneer op een specifiek perceel een turbine is geplaatst, wordt die kans ontnomen aan de naburige perceeleigenaar. De transformatie van het energiesysteem en de energiemarkt stelt de rol van bestaande actoren in vraag, en creëert mogelijkheden voor nieuwe allianties, en alternatieve businessmodellen. Burgercoöperaties koppelen de energietransitie aan ‘energiedemocratie’ en pleiten ervoor dat burgers het energiesysteem meer in handen nemen (Vansintjan, 2016).

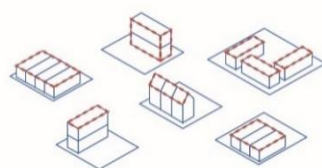
Inzetten op energie-efficiëntie kan ook een hefboom zijn om energie-armoede aan te pakken (Delbeke, Verbeek, & Oosterlynck, 2013). Voor sommige gezinnen neemt de energiefactuur een grote hap uit het budget. Tegelijk wonen net die gezinnen vaker in een woning die niet energie-efficiënt is, maar is renovatie voor hen financieel moeilijk (Delbeke et al., 2013). Wie ‘gedropt’ wordt door een commerciële leverancier, komt door de sociale dienstverleningsplicht wel terecht bij de netbeheerder, maar uiteindelijk kan de energietoevoer worden afgesloten wanneer ook daar schulden worden opgebouwd (Delbeke et al., 2013). De weg vinden naar aangepaste toelages, of het beste tarief opsporen in de vrijgemaakte energiemarkt, is erg complex. Energie mag dan wel een basisbehoefte zijn, maar het recht op energie is vandaag niet gegarandeerd (Delbeke et al., 2013).

### ***Ruimtelijke praktijken die Vlaamse energieprojecten op een collectief niveau tillen***

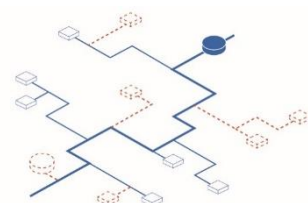
Tot nog toe bleef de energietransitie binnen de lijnen van het bestaande denken, met een focus op individueel gebouwniveau enerzijds, en relatief grootschalige energieproductie anderzijds. Maar meer en meer wordt ook het potentieel duidelijk van strategieën op meso-niveau. Die ‘tussenschaal’ is ook het geëigende schaalniveau voor stadsontwerp (de Solà-Morales, 2008), waar het systemisch denken tot uiting kan komen in een specifieke ruimtelijke context. Oplossingen op niveau van een stadsproject kunnen tegelijk een katalysator zijn om de stedelijke structuur als geheel te herdenken.



**A. Synergie**



**B. Multiplicatie**



**C. Open netwerk**

Daarom worden in de volgende paragrafen een aantal lokale praktijken uitgelicht die een aanzet doen om energieprojecten op een collectief niveau te tillen. Ze opereren daarbij op verschillende schaalniveaus, van bouwblok tot regio. Enerzijds overstijgen deze praktijken het individuele perceel, anderzijds roepen ze vragen op over het ruimtelijk structurerend potentieel van de energietransitie.

### **Synergie**

Veel projecten vertrekken vanuit een lokale opportuniteit. Het Ecluse-project zet een stoomnetwerk op om warmte uit te wisselen tussen verschillende bedrijven in de Waaslandhaven, en in de haven van Gent wisselt papierproducent Stora Enso warmte uit met Volvo. Zo kunnen er op lokaal niveau heel wat kansen worden ontdekt om reststromen te valoriseren of energie uit te wisselen.



**Ecluse** (Bron: ecluse.be)



**Stora Enso - Volvo** (Bron: nieuwblad.be, denys.be)



*Collectiviteit* – Energie-netwerken tussen lokale partners vragen aangepaste overeenkomsten voor beheer, eigenaarschap en energie-eigenschappen (temperatuur, debiet, etc.). Het oversteken van eigendomsgrenzen of publieke infrastructuur met een nieuw netwerk vraagt aangepaste vergunningen. Elektriciteit leveren tussen burens kan niet zonder langs het distributienet te passeren, omdat je anders een leveringsvergunning nodig hebt.

*Nabijheid* - Ad-hoc projecten tussen nabije partners kunnen interessant zijn, maar zijn later niet altijd eenvoudig op te schalen. Ze kunnen zelfs suboptimale ruimtelijke patronen consolideren, of missen robuustheid wanneer één van de partners het project verlaat. Een visie op grotere schaal kan de basis vormen voor een meer structurele aanpak, waarbij een veerkrachtig systeem wordt opgebouwd uit diverse deelprojecten. Een hinderpaal daarbij, is het gebrek aan relevante data, bijvoorbeeld een mapping van lokaal warmte-aanbod en –vraag. Maar de privacywetgeving blijkt beperkingen op te leggen voor data op perceelsniveau, zodat bestaande warmtekaarten vaak niet genoeg detail bevatten om praktisch inzetbaar te zijn op lokaal niveau (Renders et al., 2015).

*Inclusiviteit* - Afhankelijk van de beheersvorm, kunnen lokale energie-uitwisselingen het risico inhouden dat energie-‘enclaves’ ontstaan, of dat de betaalbaarheid van het algemene energienet uitgehold wordt. Ongelijkheden kunnen ook ontstaan omdat sommige buurten beter in staat zijn (door ruimtelijke of socio-economische kenmerken, energieprofiel) om een lokaal energienetwerk op te zetten dan andere. Anderzijds kunnen lokale energie-systemen net meer mensen de kans bieden om deel te worden van de energietransitie.

### **Multiplicatie**

Verschillende projecten vergroten de ruimtelijke impact van energieprojecten door ze te herhalen voor vergelijkbare sites. ‘Collectieve’ renovatieprojecten, zoals de Kyotomobiel (Pajottenland en Zennevallei), Wijkwerf en Dampoort KnapT OP (Gent), of de EnergieRenovatieCoach (Antwerpen), ‘ontzorgen’ bewoners door het bieden van technisch en financieel advies, het creëren van schaalvoordelen, en het opzetten van een collectieve dynamiek die renovaties stimuleert. Ook voor energieproductie wordt multiplicatie ingezet. Het project Buurzame Stroom linkt bewoners die willen investeren in zonne-energie (maar niet noodzakelijk zelf een geschikt dak hebben) met huishoudens van wie het dak goed gelegen is (maar die niet noodzakelijk zelf willen investeren) (Polfliet, 2016).

Een specifieke groep projecten focust op grotere stadsfuncties, en overstijgt op die manier het niveau van het huishouden. Voorbeelden zijn het warmtenet in Roeselare, of dat van EDF Luminus in Gent, maar ook de zonneprojecten van burgercoöperatie Beauvent op het dak van publieke gebouwen, scholen of KMO's. Grote korrels in de stad zijn zeldzaam maar kunnen strategische ruimte bieden voor energie-opslag of –productie op buurtniveau. Publieke gebouwen vervullen bovendien een voorbeeldrol en een alliantie tussen overheden en coöperaties biedt mogelijkheden om burgers te betrekken in het energieverhaal. Tegelijk kan derde-partijfinanciering overheden helpen om grotere energie-investeringen haalbaar te maken op lange termijn.



**Zonneprojecten Beauvent** (Bron: beauvent.be)

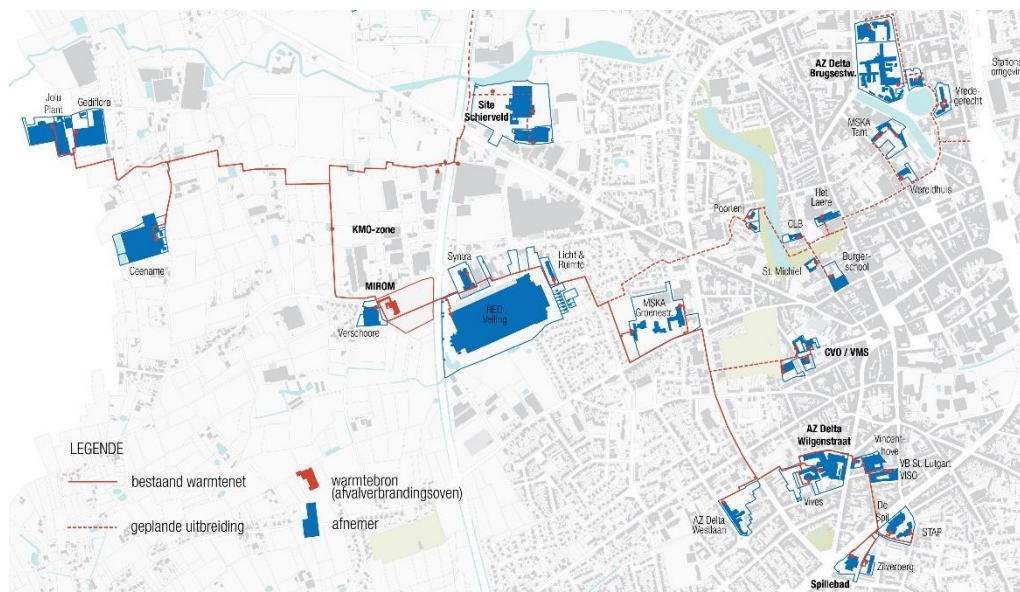
*Collectiviteit* - Collectieve renovatieprojecten proberen de complexiteit van renovaties door de gefragmenteerde eigendomsstructuur, te overstijgen, en werken vaak met een specifieke doelgroep. Zo focust EnergieRenovatieCoach op de complexiteit van beslissingsprocessen bij mede-eigenaarschap in appartementsgebouwen. Bestaande eigendomsstructuren worden hiermee in het algemeen niet in vraag gesteld. Wel is het Dampoort KnapT OP project deels geïnspireerd door het principe van de Community Land Trust: door het OCMW Gent werd een rollend fonds opgestart om investeringen voor te schieten, die pas worden terugbetaald op het moment dat de woning wordt verkocht (OCMW Gent, CLT Gent, 2016). Ook Buurzame Stroom en Beauvent overstijgen eigendomsgrenzen door investeringen in zonnepanelen los te koppelen van het eigenaarschap van het dak.

*Nabijheid* - Structurele ingrepen die de densiteit of functiemix op buurtniveau wijzigen, of collectieve energie-installaties, worden in dergelijke projecten meestal niet meegenomen (Buurzame Stroom uitgezonderd). Het bestaande weefsel wordt integendeel verder geconsolideerd via ingrepen op individueel gebouwniveau. Sommige projecten zijn ruimtelijk selectief en focussen op een specifieke wijk of gebouwtypologie, terwijl andere renovaties stimuleren ongeacht ligging of woningtype.

*Inclusiviteit* - Door het opzetten van een collectief proces slagen projecten erin ook minder evidente doelgroepen, bijvoorbeeld noodkopers in het geval van 'Dampoort KnapT OP', aan te zetten tot renovatie of investeringen in hernieuwbare energie. Aangepaste ondersteuning kan ook bij eigenaars van huurwoningen, appartementsbewoners, oudere of weinig kapitaalkrachtige eigenaars helpen om hen hiervoor warm te maken.

### **Open Netwerk**

Deze praktijk ontstaat uit de noodzaak om energiesystemen flexibel op te bouwen zodat ze aanpasbaar zijn voor toekomstige ruimtelijke en technologische evoluties. Zo is het Ecluse-netwerk voorzien op een verdubbeling van de capaciteit. Collectieve netwerken bieden de mogelijkheid om aanpassingen voor een grote groep gebruikers tegelijk te doen. Het warmtenet van het Niefhout-project in Turnhout werkt vandaag op gas en biomassa, maar in de toekomst kan de hele wijk overschakelen op restwarmte of geothermie. Ook het warmtenet van Mirom in Roeselare voorziet op verschillende manieren flexibiliteit in het systeem. Op strategische plaatsen worden leidingen overgedimensioneerd, of worden wachtbuizen voorzien om toekomstige uitbreidingen mogelijk te maken. Nieuwe appartementsgebouwen hebben verplicht een collectieve stookplaats zodat ze later eenvoudig kunnen worden aangesloten op het warmtenet (Rabaut, 2016; Vanhuyse & Wyffels, 2017).



**Warmtenet MIROM Roeselare** (Bron: kaart van de auteur o.b.v. mirom.be)

*Collectiviteit* - Vooral grotere functies en nieuwbouwprojecten zijn aangesloten op het warmtenet, omdat de gefragmenteerde structuur van het bestaande woonweefsel aansluiting te complex maakt. Voor de geplande uitbreiding van het netwerk heeft de stad haar openbaar domein ter beschikking gesteld. Een goede samenwerking met de stad is dan ook essentieel, zo worden infrastructuurwerken voor het warmtenet zoveel mogelijk in synergie met geplande wegenwerken uitgevoerd.

*Nabijheid* - De afvalverbrandingscentrale, die de warmte voor het netwerk levert, bevindt zich in de stadsrand en dus zijn veel interessante afnemers op haalbare afstand te vinden. De flexibele netwerkstructuur ontstaat vanuit een technische logica en is bepaald door de ligging van grote afnemers (campussen van het AZ Delta), eerder dan dat het netwerk de locatie van functies structureert.

*Inclusiviteit* - Het warmtenet roept vragen op over het beheer van een lokaal energienetwerk. Mirom heeft expertise op dit vlak ontwikkeld maar het warmtenet is niet de 'core business' van deze milieu-intercommunale. Hoe haar rol zal evolueren is een open vraag. Ook andere spelers, zoals energie-intercommunales (Eandis, Infrac) en burgercoöperaties tonen interesse in warmtenetten. De uiteenlopende beslissings- en financieringsmodellen van deze organisaties kunnen belangrijke consequenties hebben voor het beheer en de lokale inbedding van energienetwerken.

### ***Conclusie: de energietransitie als ruimtelijk project van de 'mesoschaal'***

Dit onderzoek verkent de ruimtelijk (her)structurende capaciteit van nieuwe energie-infrastructuur. Een verkenning van energieprojecten in Vlaanderen toont hoe deze botsen op de limieten van de gefragmenteerde eigendomsstructuur en verspreide verstedelijking, de nood voelen aan een integrale ruimtelijke visie, en nieuwe modellen zoeken om diverse actoren en burgers bij de transitie te betrekken. De praktijken ontwikkeld in lokale energieprojecten, bieden interessante aanknopingspunten voor ruimtelijke energieconcepten. Vanuit een insteek op de 'mesoschaal', tussen individueel perceel en grootschalige visie, worden enkele principes duidelijk die invulling geven aan de energietransitie als ruimtelijk herstructurend project. Hoe kunnen energieprojecten als katalysator werken voor nieuwe vormen van collectiviteit, nabijheid als sturend principe herwaarderen, en de transitie maatschappelijk inclusief maken? Die vragen stellen tegelijk de rol van ruimtelijk ontwerp en planning in de energietransitie scherp.

## Referenties

- 51N4E. (2015). *Atelier Diepe Geothermie* (Eindrapport, Labo Ruimte).
- Argus. (2014). *Energie voor morgen: Krijtlijnen van een duurzaam energiesysteem*. Tielt.
- Belanger, P. (2013). *Landscape Infrastructure. Urbanism beyond engineering* (Doctoraatsthesis). Wageningen University, Wageningen.
- Bervoets, W., & Heynen, H. (2013). The obduracy of the detached single family house in Flanders. *International Journal of Housing Policy*, 13(4), 358–380.
- Bruggeman, D. (n.d.). Urban Questions in the Countryside? Urbanization and the Collective Consumption of Electricity in Early 20th Century Belgium. *Planning Perspectives*.
- De Block, G., & Polasky, J. (2011). Light railways and the rural-urban continuum: technology, space and society in late nineteenth-century Belgium. *Journal of Historical Geography*, 37, 312–328.
- De Meulder, B., Schreurs, J., Cock, A., & Notteboom, B. (1999). Patching up the Belgian Urban Landscape. *OASE*, 52, 78–113.
- de Solà-Morales, M. (2008). *A matter of things*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Dehaene, M. (2015). From the nebular city to the horizontal metropolis: notes on the continued urbanization of the Flemish territory. In P. Uyttenhove & M. Dehaene (Eds.), *A landscape perspective on urbanism*. Gent: Academia Press.
- Delbeke, B., Verbeeck, G., & Oosterlynck, S. (2013). Aanpak van energiearmoede via energie-efficiëntie: mogelijkheden en beperkingen. In M. Callens, J. Noppe, & L. Vanderleyden (Eds.), *Sociale Staat van Vlaanderen 2013* (pp. 177–226). Studiedienst van de Vlaamse Regering.
- Geels, F. (2004). From sectoral systems of innovation to socio-technical systems, Insights about dynamics and change from sociology and institutional theory. *Research Policy*, 33, 897–920.
- Gistelincq, P. (2016). *Market potential for district heating in Flanders*. I-SUP 2016, Antwerpen.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism*. Londen: Routledge.
- Grietens, E. (2017, March). *Verspreid wonen kost ons veel (energie)! Een raming van kosten*. VRP Lab Energie en Ruimte, Brussel.
- Heuts, E., & Rombaut, E. (2010). *Duurzame Stedenbouw in woord en beeld: gids met praktijkvoorbeelden voor de transitie naar een ecopolis*. Brugge: Die Keure.
- Holden, E., & Norland, I. (2005). Three Challenges for the Compact City as a Sustainable Urban Form: Household Consumption of Energy and Transport in Eight Residential Areas in the Greater Oslo Region. *Urban Studies*, 42(12), 2145–2166.
- IST - Instituut Samenleving en Technologie. (2010). *Energievoorziening van overal naar overal*.
- Kaika, M., & Swyngedouw, E. (2000). Fetishizing the Modern City: The Phantasmagoria of Urban Technological Networks. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(1), 120–138.
- OCMW Gent, CLT Gent. (2016). *Dampoort KnapT OP, Wijkrenovatie met noodkopers*. Gent.
- Owens, S. (1986). *Energy, planning and urban form*. London: Pion.
- Pasqualetti, M. J. (2000). Morality, space and the power of wind-energy landscapes. *Geographical Review*, 90(3), 381–394.
- Polfliet, A. (2016, October). *Buurzame stroom - PV op scholen*. Transitiefestival, Gent.
- Posad, 3E, Universiteit Gent, Resource Design. (2015). *Energielandschap Vlaanderen* (Eindrapport).
- Rabaut, J. (23 november 2016). MIROM (Milieuzorg Roeselare en Menen).
- Renders, N., Aernouts, K., et.al. (2015). *Warmte in Vlaanderen* (Eindrapport). VITO, Eandis, Infrac.
- Reyniers, P. (2015, November). De reis naar een “groen” energielandschap. EANDIS.
- Rifkin, J. (2014). *De Derde Industriële Revolutie*. Amsterdam: Nieuw Amsterdam.
- Ryckewaert, M. (2012). Building a Hybrid Highway System. Road Infrastructure as an Instrument of Economic Urbanization in Belgium. *Transfers*, 2(1), 59–86.
- Sijmons, D. (2014). *Landschap en Energie, Ontwerpen voor transitie*. Rotterdam: nai010 Uitgevers.
- Star, S. L. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377–391.
- Stremke, S., van den Dobbelsteen, A., & Koh, J. (2011). Exergy landscapes: exploration of second-law thinking towards sustainable landscape design. *International Journal of Exergy*, 8(2), 148–174.
- Van Acker, M. (2014). *From Flux to Frame. Designing infrastructure and shaping urbanization in Belgium*. Leuven University Press.
- Van Broeck, L. (2016). Klimaattop. Gepresenteerd op Klimaattop Vlaanderen.
- van den Dobbelsteen, A., Tillie, N., et.al. (2009). Towards CO2-neutral urban planning: presenting the Rotterdam Energy Approach and Planning (REAP). *Journal of Green Building*, 4(3), 103–112.
- Van Esch, L., Meynaerts, E., et.al. (2016). *Hernieuwbare EnergieAtlas Vlaamse gemeenten* (Eindrapport Vlaamse overheid dep. LNE). VITO, TerraEnergy.
- Vandewiele, D. (16 februari 2017). Intercommunale Liedal.
- Vanhuyse, B., & Wyffels, T. (3 februari 2017). Stad Roeselare.
- Vansintjan, D. (2016). De energietransitie naar energiedemocratie, “Power to the people.” Rescoop.
- Winters, S., Ceulemans, et.al. (2015). *Wonen in Vlaanderen anno 2013: De bevindingen uit het Grote Woononderzoek 2013 gebundeld*. Leuven: Steunpunt Wonen.

# THEMA: EXCURSIE

## *Excursie Ledeberg*

Mogelijk gemaakt door de Stad Gent



## *Schets thema excursie*

Ledeberg Leeft! Het is onder deze aansprekende titel dat de stad Gent sinds 2000 werk maakt van de herwaardering van de wijken in de negentiende-eeuwse gordel. De stad neemt u mee langs enkele iconische projecten die onderdeel uitmaken van de herwaarderingsoperatie.

Met het stadsvernieuwingsproject 'Ledeberg leeft' wil de Stad Gent een stevige impuls geven aan Ledeberg om de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Dit gebeurt door bestaande kwaliteiten te versterken en knelpunten weg te werken.

De Stad Gent formuleerde zes doelstellingen voor het stadsvernieuwingsproject:

### **1. Meer en mooier groen**

Er komen groene plekjes in de wijk en de parken in de rand krijgen een opknapbeurt.

### **2. Hogere woonkwaliteit**

Woningen in slechte staat worden vervangen en via een premie voor renovaties spoorde de Stad eigenaars aan om hun eigendom te renoveren of goed te onderhouden.

### **3. Vlotter en veiliger verkeer**

De belangrijkste straten in Ledeberg krijgen een nieuwe inrichting. Er komen aparte doorsteken voor voetgangers en fietsers en een nieuw parkeergebouw.

### **4. Vernieuwde toegangen**

De steenwegen rond Ledeberg worden heraangelegd en dus veiliger. Dit zorgt ook voor een verfraaiing van het uitzicht.

### **5. Meer en actievere dienstverlening**

Ledeberg heeft een groot aantal sociale voorzieningen, die tot voor kort sterk verspreid lagen in de wijk. Het nieuwe gebouw 'De Welzijnsknoop' verenigt deze sociale diensten, zoals een sociaal restaurant, diensten van Stad Gent en OCMW, Kind & Gezin, etc.

### **6. Meer ruimte voor ontmoeten**

We creëren extra ruimte voor socio-culturele verenigen, o.a. in het vernieuwde dienstencentrum en richten het openbaar domein in met bredere voetpaden en kleine pleintjes om spontane ontmoetingen te bevorderen.

-  Meer en mooier **groen**
-  Hogere **woonkwaliteit**
-  Vlotter en veiliger **verkeer**
-  Vernieuwde **toegangen**
-  Meer en actievere **dienstverlening**
-  Meer ruimte voor **ontmoeting**



Zes doelstellingen op de kaart



## **Correspondentie**

### ***Adres***

Het algemene correspondentieadres van de Stichting Planologische Discussiedagen is:

Stichting Planologische Discussiedagen  
Damplein 27  
2060 Antwerpen  
België

[www.plandag.net](http://www.plandag.net)

### ***Vragen***

Voor algemene vragen over de PlanDag kunt u mailen met [info@plandag.net](mailto:info@plandag.net)

Een vraag van financiële aard over de PlanDag vanuit Vlaanderen kunt u richten aan [financien-be@plandag.net](mailto:financien-be@plandag.net)

Een vraag van financiële aard over de PlanDag vanuit Nederland kunt u richten aan [financien-nl@plandag.net](mailto:financien-nl@plandag.net)

### ***Overige gegevens***

Het rekeningnummer van de Nederlandse PlanDag rekening is: NL61 INGB 0004 2159 00 t.n.v. Stichting Planologische Discussiedagen te Amsterdam.

Het rekeningnummer van de Belgische PlanDag rekening is: BE59 0011 7963 9026 op naam van Stichting Planologische Discussiedagen te Antwerpen.

PlanDag en de Stichting Planologische Discussiedagen beschikken niet over een BTW-nummer.







PlanDag 2017 biedt ruimtelijke professionals uit Nederland en België een forum om in discussie te gaan over de kansen en bedreigingen die de trends rond “delen” kunnen bieden voor het vakgebied. Ruimte is misschien wel het gedeelde consumptiegoed bij uitstek. De ruimtelijke professional gebruikt planologische concepten en principes om de “restcapaciteit” van ruimte beter te benutten en dus ruimte te delen.

Een kleine greep uit het goed gevulde vocabulaire:

meervoudig ruimtegebruik, functiemenging, verweving, gelaagde steden, verdichting, multifunctionele open ruimte, natuurverweving, recreatief medegebruik.

De maatschappelijke trend van bezit naar (gedeeld) gebruik biedt een invalshoek om deze concepten en principes opnieuw te bekijken. Naast de inhoudelijke betekenis en de consequenties van delen voor de ruimtelijke ontwikkeling is misschien nog interessanter om de nieuwe inzichten bloot te leggen rond (methoden van) procesvoering en het (wettelijk) instrumentarium, de financiering en betaalbaarheid van ruimtelijke projecten en de manier waarop ruimtelijke professionals hun vakmanschap beoefenen en andere talenten en competenties moeten aanspreken in hun beroepsuitoefening.

De ambitie is om op basis van alle bijdragen en discussie uiteindelijk een beeld te kunnen vormen over hoe we ons als ruimtelijke professionals kunnen verhouden tot de hype rond delen en hoe we kunnen omgaan met de kansen en bedreigingen die deze trends voor ons vakgebied genereren.

Deze bundel is een weergave van de ingediende papers en bijdragen.

Stichting Planologische Discussiedagen

[www.plandag.net](http://www.plandag.net)

IISBN/EAN:978-90-819217-4-9