

# Stadsvernieuwing voor stedelijkheid

2022

Samen bouwen aan de plekken  
van de toekomst



## **COLOFON**

Dit rapport is geschreven in het kader van het Visietraject stedelijkheid en stadsvernieuwing

### **Opdrachtgever**

Agentschap Binnenlands Bestuur, Team stedenbeleid, Vlaams minister Bart Somers

### **Auteurs**

Taskforce Visietraject stedelijkheid en stadvernieuwing

Els Vervloesem - *expert stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing*

Karl-Filip Coenegrachts - *expert stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing*

Pieter Ballon - *lid van Jury Stadsvernieuwing en coördinator van Smart Flanders; VUB en Brussels Centre for Urban Studies*

Linda Boudry - *Kenniscentrum Vlaamse Steden*

Michiel Dehaene - *voorzitter Jury Stadsvernieuwing; UGent en Stadsacademie*

Sarah De Boeck - *Perspective Brussels*

Filip De Rynck - *bestuurskundige en specialist lokale besturen, middenveld en participatie, UGent*

Julie Mabilde - *lid van Jury Stadsvernieuwing; Team Vlaamse Bouwmeester*

Stijn Oosterlynck - *lid van Regieteam Stedenbeleid en Jury Stadsvernieuwing; UAntwerpen en Antwerp Urban Studies Institute*

Liesl Vanautgaerden - *lid van Jury Stadsvernieuwing; Departement Omgeving*

### **Redactie**

Els Vervloesem, Michiel Dehaene, Stijn Oosterlynck, Karl-Filip Coenegrachts

### **Fotografie**

Bas Bogaerts in opdracht van het Agentschap Binnenlands Bestuur & Architecture Workroom Brussels

### **Vormgeving**

Toast Confituur Studio

### **Met dank aan**

Alle deelnemers aan de Hearings van het Visietraject stedelijkheid en stadsvernieuwing

### **Datum**

April, 2022

### **Verantwoordelijke uitgever**

V.U.: Christophe Busch, Hannah Arendt  
Instituut, Grote Markt 21, 2800 Mechelen

# **Stadsvernieuwing voor stedelijkheid**

Samen bouwen aan de plekken  
van de toekomst



## Methodologie en werkproces

# 6

I. De opdracht en de twee centrale deelvragen	8
II. Aanpak en organisatie	10
III. Hearings	12
IV. Werkvergaderingen met de Taskforce	14
V. Verwerking van de inzichten	17
VI. Leeswijzer	18

## Stedelijkheid is een collectieve uitdaging

# 20

Stedelijkheid als sleutel voor de toekomst	22
Geen stedelijkheid zonder stadsvernieuwing	25
Meer dan projecten: een platformwerking	28

## Diagnose

# 30

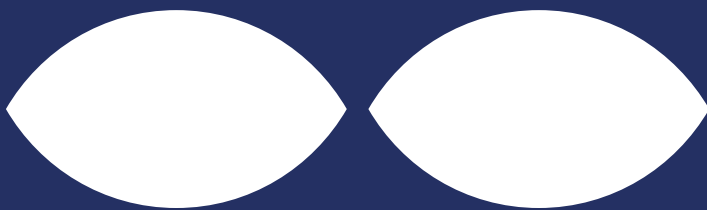
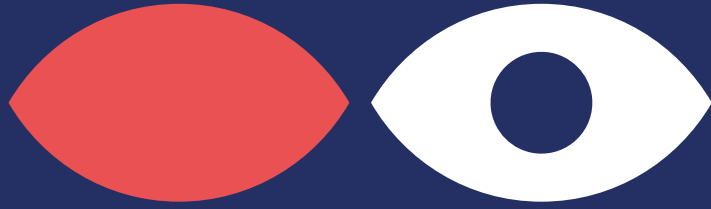
Intro	32
Wonen	33
Samenleven in diversiteit in de inclusieve stad	44
Mobiliteit	56
Economie en arbeidsmarkt	72
Klimaat en duurzaamheid	84
Slimme stad	97
Koppelkansen en nieuwe partners voor stadsvernieuwing	108

## Visie en instrumentarium

# 116

Intro	118
I. Bouwen aan een collectief platform voor stedelijke transformatie en innovatie	120
II. Innoveren en incuberen via stadsvernieuwing	126
III. Updaten van het operationeel kader voor stadsvernieuwingsprojecten	142

# Methodologie en werkproces



# I. De opdracht en de twee centrale deelvragen

Eind 2021 lanceerden het Agentschap Binnenlands Bestuur en het Team Stedenbeleid een opdracht voor een traject naar een vernieuwde visie op stedelijkheid en stadsvernieuwing waar het Hannah Arendt Instituut voor Stedelijkheid, Diversiteit en Burgerschap (HAI) graag en enthousiast op in ging. HAI werd als platform opgericht door de VUB en UAntwerpen (UGent, KU Leuven en UHasselt sloten ondertussen aan) met als missie de ondersteuning van beleidsmatige en brede maatschappelijke valorisatie van wetenschappelijk onderzoek rond onder meer het thema stedelijkheid. HAI is als jonge instelling uitstekend geplaatst om de bestaande expertise rond stedelijkheid en stadsvernieuwing te mobiliseren, te bundelen, te integreren en beleidsmatig te vertalen, wars van ingesloten posities.

professionalisering van hun stadsvernieuwingsbeleid.

Echter, niet alleen overschrijden we stilaan deze tijdshorizon, maar om allerlei redenen is dit gedeeld begrip van de uitdagingen voor en aanpak van het Vlaams stedenbeleid aan hernieuwing toe. Er trok zich de voorbije jaren een generatiewissel bij de experts. Tijdens de opeenvolgende legislaturen werden er bovendien als gevolg van maatschappelijke veranderingen en veranderende maatschappelijke noden nieuwe beleidsthema's en expertise toegevoegd (bv. 'slimme stad' en 'groen en blauw in de stad'). Ook klonk regelmatig de kritiek over het ontbreken van een stedelijk woonbeleid en het microniveau van het stedelijke. Hoewel in overleg met de Jury en het Regieteam, gebeurde de toevoeging en integratie van nieuwe thema's en perspectieven eerder ad hoc. Een eerste herziening van de visie stadsvernieuwing gebeurde in 2010<sup>2</sup> onder leiding van toenmalig juryvoorzitter André Loeckx. De nadruk lag op de actualisering van de juryfiche in functie van de integratie van criteria rond duurzaamheid (ecologisch, economisch en sociaal). De vernieuwde visietekst was opgesteld als een heldere leidraad bij deze vernieuwde fiche. Een nieuwe visietekst werd opgesteld in 2018<sup>3</sup> onder leiding van huidige juryvoorzitter Michiel Dehaene. De directe aanleiding was het nieuwe decreet. De tekst legt de nadruk op de continuïteit met betrekking tot de subsidiëring op projectmatige basis en expliciteert de doelstelling om via deze subsidiëring innovatie

**1**► Boudry L., Cabus P., Corijn E., De Rynck F., Kesteloot C., Loeckx A. (2003). Witboek. De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden. Brussel.

**2**► Zie: [https://stedenbeleid.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/oude\\_visietekst.pdf](https://stedenbeleid.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/oude_visietekst.pdf)

**3**► Zie: [https://stedenbeleid.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/visietekst\\_2018\\_stadsvernieuwingsprojecten.pdf](https://stedenbeleid.vlaanderen.be/sites/default/files/atoms/files/visietekst_2018_stadsvernieuwingsprojecten.pdf)

**4**► Van Herck, B., Vanthillo, T., De Rynck, F., Ballon, P., Coppens, T., De Weerd, Y., & Oosterlynck, S. (2019). Een versterkt partnerschap tussen Vlaanderen en haar steden. Idea Consult.

**5**► <https://www.stadnacorona.be/boek>

Het Vlaams stedenbeleid steunt sinds 20 jaar op een brede praktijkgemeenschap die zowel lokaal als bovenlokaal, binnen als buiten de overheid kan rekenen op een gedeeld begrip. Het Witboek stedenbeleid<sup>1</sup> (2003), opgemaakt door een multidisciplinaire Taskforce van experts, vormde het fundament voor de opbouw van dat gedeeld begrip. De Taskforce kreeg de opdracht om een gezamenlijke en gedragen visie voor het Vlaamse stedenbeleid met een tijdshorizon van 15 à 20 jaar vast te leggen. Die gedeelde visie vertaalde zich in de samenstelling van de Jury stadsvernieuwing en het Regieteam en staat borg voor de continuïteit van het stedelijk beleid, waar Vlaamse steden zich op konden oriënteren in de uitwerking en



► Vilvoorde



uit te lokken en te ondersteunen. De tekst benoemt een reeks kwesties waarrond innovatie urgent en noodzakelijk is.

Eén van de nieuwe thema's en expertises die de voorbije jaren aan het Vlaams stedenbeleid toegevoegd werden is de slimme stad, meer bepaald de toepassing van data- en andere technologieën om stedelijke uitdagingen beter en sneller aan te pakken. Tussen 2015 en 2019 reikte de Vlaamse Regering de 'Slim in de Stad-Prijs' uit, een conceptwedstrijd voor innovatieve ideeën. Het leidde tot een mentaliteitswijziging en de opbouw van een kleine community van Smart City-coördinatoren in de centrumsteden. Vernieuwende technologische concepten deden gaandeweg hun intrede en worden steeds beter ingebed in de normale beleidscycli. De nog steeds lopende programma's Smart Flanders en Vlaamse Open City Architectuur hebben als doel te zorgen voor de nodige omkadering vanuit het Vlaamse niveau en zowel de organisatorische als technologische bouwstenen te voorzien waarop de grotere steden hun slimme stadsbeleid kunnen baseren.

In 2019 werkte IDEA Consult op vraag van het Agentschap Binnenlands Bestuur en in samenwerking met een reeks experts (waaronder verschillende leden van het kernteam van dit traject) aan een 'geactualiseerde Vlaamse beleidsvisie steden'<sup>4</sup>. In het rapport stellen de auteurs de nood aan een 'update en herijking' vast, maar houden ze tegelijkertijd (net zoals het Witboek) vast aan 'stedelijkheid als maatschappelijk project'. De auteurs pleiten voor een onderscheid tussen 'stedenbeleid sensu stricto', i.e. het beleid gevoerd door het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB), en 'stedelijk beleid', het reguliere beleid vanuit diverse agentschappen en departementen dat een belangrijke impact heeft op steden.

Ze benadrukken dat de belangrijkste hefboomen voor steden in dat reguliere beleid zitten. Op basis van gesprekken met stakeholders schuift het rapport vijf inhoudelijke transitie naar voor, waar het Vlaams stedelijk beleid zich op moet richten: (1) de compacte stad (omgaan met ruimte); (2) de bereikbare stad (mobiliteit); (3) de inclusieve stad (sociale mobiliteit en samenleven in diversiteit); (4) de circulaire stad (duurzame stedelijke ontwikkeling); (5) economisch veerkrachtige en verantwoordelijke stad (ondernemerschap en innovatie). Voor het Vlaams stedelijk beleid stellen ze stadsprogramma's rond deze transitie voor als gangmakers voor interbestuurlijke samenwerking. Voor het Vlaams stedenbeleid stellen ze onder meer een thematische verbreding van de scope van stadsvernieuwingprojecten en een expertenpool om steden praktijkgericht te begeleiden bij transitie voor.

Ook de corona-epidemie en de maatregelen die overheden namen om de verspreiding van het virus tegen te gaan, leidde tot nieuwe reflecties over stedelijkheid. Het project 'Stad na corona'<sup>5</sup> documenteerde deze reflecties door zeven experts aan het woord te laten over de toekomst van de stad na corona. Daarbij is er veel aandacht voor het belang van kwalitatieve publieke ruimte, ontmoeting en gemeenschapsvorming; voor stedelijkheid op mensenmaat en een divers lokaal aanbod van winkels en diensten; voor duurzame mobiliteit; voor het ondersteunen van sociale mobiliteit van kansengroepen en voor slim burgerschap.

Dit traject naar een vernieuwde visie op stedelijkheid en stadsvernieuwing bouwt hierop verder. Want er is op dit moment helemaal geen gebrek aan vernieuwende inzichten. Wel is er nood aan scherpstelling op twee centrale onderdelen. Ten eerste is er nog heel wat werk aan het verbin-

den van de vernieuwde inzichten in een geïntegreerde visie op hedendaagse stedelijkheid, en ten tweede aan het herijken en verfijnen van de beleidsmatige ondersteuning ervan, zowel in de brede zin via het Vlaams stedelijk beleid als in de enge zin via het Vlaams stedenbeleid (ABB). Tenslotte is ook de praktijkgemeenschap toe aan hernieuwing rond de herijkte visies en het ondersteuningsinstrumentarium. Het visietraject komt op het juiste moment. Het biedt de gelegenheid om in te gaan op een aantal concrete inhoudelijke transitie waar we vandaag mee worden geconfronteerd, en het beleid daarop aan te passen. Daarnaast is het ook een kans om een nieuwe denkoefening te ontwikkelen, en zo opnieuw een 'community' te bouwen die een vernieuwd stedelijk en stedenbeleid kan dragen.

Dit rapport omvat de bundeling van de belangrijkste inzichten die tijdens het visietraject naar boven zijn gekomen. Net zoals twintig jaar geleden gebeurde deze denkoefening rond stedelijkheid en stadsvernieuwing in een dialoog tussen academische en stedelijke professionals, Vlaamse beleidsmakers en experts en vertegenwoordigers van de steden. De geest en de grote lijnen van het Witboek blijven geldig en bewaard. Wel markeert dit visietraject opnieuw een belangrijk momentum om de vele inzichten, ervaringen en praktijken die de afgelopen 20 jaar zijn opgebouwd te delen en te verbinden, met het oog op de toekomstige stedelijke uitdagingen. Het rapport biedt een uitgebreid overzicht van de belangrijkste sleutelopgaven en de toekomstige werven voor stedelijkheid en stadsvernieuwing; en de doorvertaling hiervan in een vernieuwde, toekomstgerichte en gedeelde visie, inclusief het nodige instrumentarium om dit in praktijk te vertalen.

## II. Aanpak en organisatie

Om de visie op en de aanpak van de opdracht uit te werken stelden we vanuit het Hannah Arendt Instituut, bogend op de brede en sterke netwerken die we hebben in de academische en expertenwereld rond zowel stedelijkheid als stadsvernieuwing, een kernteam samen. Dat Kernteam bestond uit Stijn Oosterlynck en Pieter Ballon (beiden wetenschappelijk directeur bij HAI, respectievelijk voor UAntwerpen en VUB, beiden lid van jury stadsvernieuwing), Michiel Dehaene (UGent en voorzitter van de jury stadsvernieuwing), Karl-Filip Coenegrachts en Els Vervloesem (experten stedelijkheid en stadsvernieuwing), Filip De Rynck (UGent, co-auteur Witboek Stedenbeleid en expert stedelijk beleid) en Christophe Busch (directeur HAI, valorisatie-expert). Die brede samenstelling sluit aan bij de visie op de nood aan een hernieuwde praktijkgemeenschap rond stedelijkheid en stedelijk vernieuwingsbeleid die we hieronder uitwerken.

Bij het ontwikkelen en het uitvoeren van het plan van aanpak stond het volgende centraal:

1. het consolideren, verder bouwen op en verbinden van de expertise en inzichten die de voorbije jaren in diverse contexten ontwikkeld zijn, in het bijzonder 'de geactualiseerde Vlaamse beleidsvisie steden van 2019' en de publicatie 'Stad na Corona', de rijke ervaring van de steden met stedelijke vernieuwing via de instrumenten van het Vlaamse stedenbeleid en de expertise die rond 'nieuwe' thema's opgebouwd is;
2. een doorgedreven focus op de beleidsmatige doorvertaling van deze expertise en inzichten om tot een herijking en verfijning van de instrumenten van het Vlaamse stedenbeleid te komen;
3. de aanzet tot het opbouwen van een praktijkgemeenschap rond de vernieuwde visie op stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing en het herijkte en verfijnde instrumentarium, zoals dat 20 jaar geleden ook gebeurde rond het Witboek Stedenbeleid.

Om tot de 'wervende visie en hands-on tools rond stedelijkheid' en een 'nieuwe wervende en kernachtige visietekst rond stads- en stedelijke vernieuwing en de gewenste ondersteuning daarvan vanuit het Vlaams stedenbeleid' te komen werkten we met een zorgvuldig samengestelde Taskforce. De Taskforce was verantwoordelijk voor de synthese en beleidsmatige doorvertaling van de ingebrachte inzichten en expertise en moet de katalysator worden van een hernieuwde community rond het Vlaams stedenbeleid en haar instrumenten. Na het praktisch opstarten van de opdracht door het Kernteam werd de Taskforce de drijvende kracht bij het uitvoeren ervan. Om dit te realiseren was een zorgvuldig en evenwichtig samengestelde Taskforce nodig, bestaande uit:

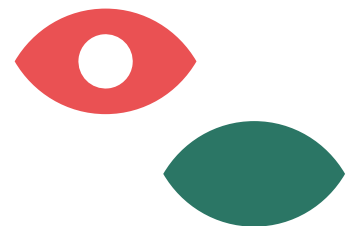
- Michiel Dehaene (voorzitter Jury Stadsvernieuwing; UGent en Stadsacademie)
- Pieter Ballon (lid van Jury Stadsvernieuwing en coördinator van Smart Flanders; VUB en Brussels Centre for Urban Studies)



▲ Antwerpen

- Stijn Oosterlynck (lid van Regieteam Stedenbeleid en Jury Stadsvernieuwing; UAntwerpen en Antwerp Urban Studies Institute),
- Filip De Rynck (co-auteur Witboek Stedenbeleid; co-auteur rapport 'geactualiseerde Vlaamse beleidsvisie steden van 2019'; bestuurskundige en specialist lokale besturen, middenveld en participatie, UGent)
- Julie Mabilde (lid van Jury Stadsvernieuwing; Team Vlaamse Bouwmeester),
- Liesl Vanautgaerden (lid van Jury Stadsvernieuwing; Departement Omgeving),
- Sarah De Boeck (Perspective Brussels)
- Linda Boudry (vertegenwoordiger van het Kenniscentrum Vlaamse Steden)
- Els Vervloesem (expert stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing; inhoudelijke coördinatie van de Taskforce werkzaamheden)
- Karl-Filip Coenegrachts (expert stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing; inhoudelijke coördinatie van de Taskforce werkzaamheden)

De Taskforce organiseerde een intensief programma van hearings met experts en vertegenwoordigers van steden. De hearings vonden plaats in Het Predikheren en het Diocesaan Pastoraal Centrum in Mechelen, en werden praktisch mee ondersteund door Eva Forceville (VUB, student Master in Urban Studies). De hearings hadden als doel om te komen tot een breed gedragen synthese en integratie van de bestaande inzichten en expertise rond stedelijkheid en stadsvernieuwing, en de beleidsmatige doorvertaling hiervan naar de verschillende instrumenten van het Vlaamse stedenbeleid, met eventuele suggesties voor koppelingen met het Vlaams stedelijk beleid.



# III. Hearings



© Bas Roggiers

De Taskforce organiseerde een reeks van zes hearings, waarop externe experts en professionals, academici, experts en vertegenwoordigers van het middenveld en van steden uitgenodigd werden om hun inzichten en expertise aan te brengen. Samen met de Taskforce bespraken de deelnemers aan de hearings hoe al deze inzichten en expertise geïntegreerd kunnen worden in een vernieuwde visie op stedelijkheid en stedelijke vernieuwing, de rol die het Vlaams stedenbeleid daarvoor kan bieden en de doorvertaling van dit alles naar de instrumenten van het stedenbeleid.

Tijdens de zes hearings stonden zes thematische uitdagingen centraal die de actuele maatschappelijke veranderingsprocessen in steden reflecteren, en die sterk bepalend zijn voor het huidige en toekomstig stedenbeleid en stedelijk beleid. Het gaat om mobiliteit, wonen, inclusieve stad, slimme stad, klimaat en duurzaamheid, economie en arbeidsmarkt. Voor het thema inclusieve stad organiseerden we een tweede halve dag om extra te focussen op het aspect samenleven in diversiteit. Belangrijk om te benadrukken is dat de gesprekken die rond deze thema's plaatsvonden, zich niet beperkten tot de respectievelijke beleidssectoren, maar eerder een 'ingang' waren om vanuit wonen, inclusie, mobiliteit, enz. over diverse, gerelateerde stedelijke kwesties in gesprek te gaan.

De omstandigheden voor de organisatie van de hearings waren niet ideaal, door de corona-maatregelen die in voege waren in de periode november 2021 tot maart 2022. Er werd toch voor geopteerd om deze hearings fysiek te laten plaatsvinden, om de interactie tussen de deelnemers maximaal te laten leiden tot een dynamisch gesprek en tot gedeelde conclusies.

1. Hearing mobiliteit: 1 december 2021, 19 deelnemers, voorzitter: Julie Mabilde
2. Hearing wonen: 22 december 2021, 16 deelnemers, voorzitter: Michiel Dehaene
3. Hearing inclusieve stad en samenleven in diversiteit: 27 januari 2022

- (inclusieve stad) en 28 maart 2022 (samenleven in diversiteit), respectievelijk 19 en 25 deelnemers, voorzitter: Stijn Oosterlynck
4. Hearing slimme stad: 28 januari 2022, 16 deelnemers, voorzitter: Pieter Ballon
  5. Hearing klimaat en duurzaamheid: 9 februari 2022, 19 deelnemers, voorzitter: Liesl Vanautgaerden
  6. Hearing economie en arbeidsmarkt: 17 februari 2022, 17 deelnemers, voorzitter: Filip De Rynck.

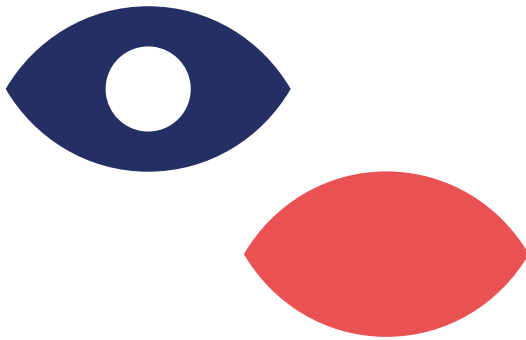
Elke hearing verliep volgens een zelfde, vast stramien. Na een inleiding over de doelstellingen van het visietraject, presenteerde de dagvoorzitter de inhoudelijke stand van zaken van het besproken thema in relatie tot stedenbeleid en stadsvernieuwing. Daarna werd het woord gegeven aan een viertal experts in het thema. Het ging telkens om presentaties over de visie (wat zijn de grote toekomstvisies rond dit thema?); evaluatie (hoe evalueren we recent beleid en acties rond dit thema in België en Vlaanderen?); verbinden (hoe brengen we diverse partijen samen, en welke nieuwe concepten rond co-creatie kunnen we hiervoor inzetten?); en lokaal (hoe vertalen we deze visie en het bijhorend beleid op lokaal niveau?).

Daarna vond een collectieve gespreksronde met alle deelnemers plaats. Deze open en gemodereerde discussie werd gestructureerd aan de hand van een reeks sleutelvragen over de opgave in Vlaanderen met betrekking tot het thema van de hearing, de rol van de steden en van de Vlaamse overheid in deze opgave, de hefboomen en de samenwerking met andere actoren en de manier waarop het instrument stadsvernieuwing beter kan worden ingezet. Onderstaande sleutelvragen dienden als leidraad voor de collectieve gesprekken:

1. Wat weten we over dit transitieproces en welke rol spelen steden en stedelijkheid in het faciliteren (of afremmen) van dit transitieproces? Hoe ondersteunt het Vlaams stedelijk beleid deze transitieprocessen vandaag en tot nog toe?
2. Hoe verhouden de verschillende tran-

sitieprocessen zich tot elkaar? Welke rol kan het Vlaams stedenbeleid spelen in het op elkaar betrekken en verbinden van diverse transitieprocessen via een sociaal-ruimtelijke insteek van stads- en stedelijke vernieuwing? In welke mate en voor welke thema's slaagt ze daar op dit moment en tot nog toe (niet) in?

3. Welke nieuwe concepten van stedelijke vernieuwing en co-creatie zijn hier in ontwikkeling? Wat zijn de voor- en nadelen van die concepten in vergelijking met bestaande aanpakken?
4. Welke plaats kunnen deze nieuwe concepten krijgen in de leerprocessen en processen van capaciteitsopbouw in Vlaamse steden en in de instrumenten van stads- en stedelijke vernieuwing? Welke ondersteuning vanuit het Vlaamse stedelijk en stedenbeleid is hiervoor wenselijk en nodig?
5. Gegeven de herijkte visie op stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing, welke wijzigingen of verduidelijkingen zijn nodig van de criteria voor aanvragen en jurering? Hoe moeten kwaliteitscriteria voor thematische-, concept- en projectsubsidies voor stadsprojecten herzien of verder uitgewerkt worden? Welke capaciteit moet toegevoegd worden bij stedelijke besturen en het Vlaamse stedenbeleid om de criteria te halen?

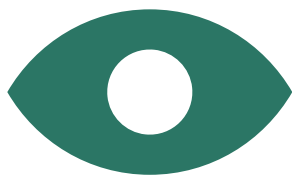


# IV. Werkvergaderingen met de Taskforce

De analyse en de conclusies uit de verslagen die na elke hearing zijn opge maakt door de voorzitters en de moderatoren werden in de Taskforce besproken en vormden de basis voor enerzijds de thematische diagnoses in dit eindrapport en anderzijds ook voor de identificatie en beschrijving van de strategische lijnen van de vernieuwde visie op stadsvernieuwing.

Er werden vier werkvergaderingen met de Taskforce gehouden met het oog op het bespreken en het analyseren van het beschikbare materiaal uit de hearings (presentaties, syntheses van de discussies, conclusies van de dagvoorzitters en de moderatoren), aangevuld met de bestaande inzichten van de leden van de Taskforce en andere experts.

1. Werkvergadering 1: 11 februari 2022: bespreking van het concept en de contouren van het eindrapport; identificatie van de strategische lijnen uit de hearings
2. Werkvergadering 2: 23 februari 2022: vertaling van de strategische lijnen uit de hearings naar de strategische bouwstenen voor de visie stadsvernieuwing
3. Werkvergadering 3: 18 maart 2022: bespreking structuur en inhoud van het deel diagnose; vertaling van de inzichten uit de hearings naar het instrumentarium stadsvernieuwing
4. Werkvergadering 4: 12 april 2022: bespreking inhoud deel diagnose; verfijning van de inhoud van het deel visie en instrumentarium; bespreking ontwerp van manifest.



▲ Eeklo



▲ Sint-Niklaas



▲ Brugge



▲ Roeselare





# V. Verwerking van de inzichten

Elke hearing behandelde een thematische uitdaging voor stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing vandaag en in de toekomst. De focus lag op thematische uitdagingen die zich de voorbije tien jaren aandienden of verscherpten, die nog minder sterk geïntegreerd zijn in de huidige visie voor het Vlaams stedelijk beleid, en die naar verwachting sterk bepalend zullen zijn voor de toekomstige ontwikkeling van steden.

Het spanningsveld tussen enerzijds de grote stedelijke uitdagingen waar we vandaag voor staan, en anderzijds de relatief beperkte middelen die in stadsvernieuwingsprojecten worden geïnvesteerd is expliciet benoemd en meegenomen tijdens alle hearings. Met ander woorden, de hearings vertrekken vanuit het bewustzijn dat het Vlaams stedenbeleid een 'klein' beleidsdomein is (in termen van geïnvesteerde middelen en instrumenten), dat onmogelijk op eigen kracht, zonder medewerking van 'sectorale' actoren, middelen en instrumenten, de grote thematische uitdagingen die zich aandienen voor haar rekening kan nemen. Tijdens de eerste collectieve gespreksrondes van de hearings werden de belangrijkste uitdagingen en toekomstige (deel)opgaven opgelijst, en nagegaan welke nieuwe concepten

van stedelijke vernieuwing en co-creatie er rond die uitdagingen gegroeid zijn. Daarna lag de focus tijdens de discussie op de rol die steden kunnen spelen en voor welke aspecten van de uitdagingen de instrumenten van stadsvernieuwing het verschil maken of kunnen maken en wat daar de randvoorwaarden voor zijn – onder meer in het Vlaams stedelijk beleid. Een belangrijke vraag daarbij is welke nieuwe actoren daarvoor bij het beleid van stadsvernieuwing betrokken moeten worden en hoe de aanpak van verschillende uitdagingen met elkaar verbonden kan worden. Telkens werd nagegaan of het instrumentarium van stedelijke vernieuwing, in het bijzonder het proces en de criteria van jurering, aangepast of verfijnd zouden moeten worden.

De analyse van de data, met name de verslagen van de hearings, gebeurden volledig in functie van dit rapport. We kozen voor een dubbele structuur: enerzijds het thematisch ontsluiten van nieuwe inzichten rond uitdagingen die zich de voorbije jaren aandienden en die een plaats moeten krijgen in het instrumentarium rond stedelijke vernieuwing, anderzijds het opzoeken van koppelkansen, van nieuwe partnerschappen en van integratie in visie en instrumentarium. De

sterkte van het Vlaams stedenbeleid ligt in het geïntegreerd werken, dus de nadruk ligt op het zoeken naar koppelkansen tussen uitdagingen, het verkennen en smeden van nieuwe partnerschappen en het integreren van nieuwe uitdagingen en inzichten in de visie rond Vlaams stedelijk beleid en versterken van de integrerende en verbindende werking van het instrumentarium van stedelijke vernieuwing. Omdat de hearings een rijkdom aan thematische inzichten opgeleverd hebben en we voldoende transparant willen maken hoe we als Taskforce tot conclusies en aanbevelingen komen geven we de inhoud van de hearings op een uitgebreide, zij het sterk gestructureerde manier weer in het deel Diagnose, met een blik achteruit en vooruit, de sleutelopgaven en tot slot de toekomstige werven voor stadsvernieuwing. Ook het Deel Visie en Instrumentarium is in belangrijke mate bepaald door de inhoud die naar boven is gekomen tijdens de hearings. De Taskforce heeft vervolgens de visie ontwikkeld en verder scherpgesteld, waarbij bijzondere aandacht is gegaan naar het scherpstellen en updaten van het huidige kader en de werking rond stadsvernieuwing en het bijbehorende instrumentarium.

# VI. Leeswijzer

Dit eindrapport is opgebouwd als volgt:

In het Deel **‘Stedelijkheid is een collectieve uitdaging’** houdt de Taskforce een pleidooi voor meer stedelijkheid in Vlaanderen met focus op de kenmerken van het stedelijk samenleven die door het beleid versterkt moeten worden in functie van de complexe maatschappelijke uitdagingen van deze eeuw. Meer stedelijkheid is het antwoord, met een slimmere en betere organisatie van de stedelijke ruimte, en dat kan niet zonder een versterkt Vlaams stadsvernieuwingsbeleid en stedelijk beleid. De Taskforce stelt een collectieve platformwerking voor om de ruimere praktijkgemeenschap rond stedelijke transformatie en innovatie een nieuwe, krachtige impuls te geven en te verbinden rond een sterk stadsvernieuwingsbeleid.

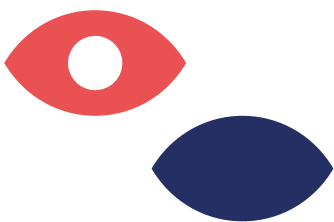
In het Deel **‘Diagnose’** gaan we dieper in op de inzichten die zijn verzameld tijdens de hearings. Voor elke thematische uitdaging voor stedelijkheid en stadsvernieuwing die werd behandeld in de hearings – wonen, samenleven in diversiteit in de inclusieve stad, mobiliteit, economie en arbeidsmarkt, klimaat en duurzaamheid en slimme stad – kijken we eerst terug, met het Witboek stedenbeleid als ijkpunt, naar de evolutie van de maatschappelijke opvattingen en het beleid over het thema. Daarna blikken we vooruit door de in de hearings behandelde stedelijke uitdagingen en concrete kansen voor de toekomst te benoemen, met focus op de rol van de steden en van stadsvernieuwingprojecten. Daarna worden voor elk thema de sleutelopgaven voor de toekomst opgesomd en een aantal toekomstige werven voor stadsvernieuwing. Het deel diagnose sluiten we af met een selectie van mogelijke koppelkansen en nieuwe partners voor stadsvernieuwing.

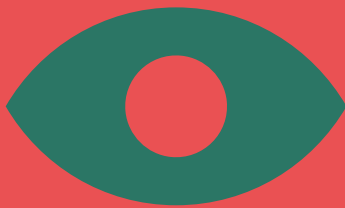
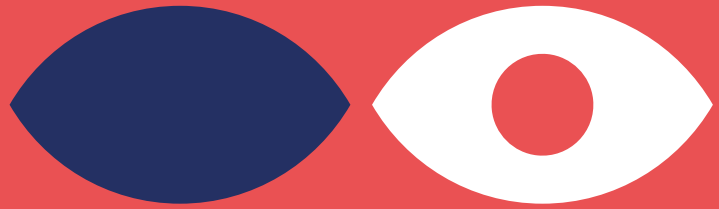
In het Deel **‘Visie en instrumentarium’** behandelen we de vernieuwde visie samen met het instrumentarium voor stadsvernieuwing. De kernaspecten van de visie: plekgericht, verbindend, geïntegreerd, realisatiegericht en vernieuwend werken worden versterkt via drie actiesporen die door de Taskforce worden voorgesteld op basis van de inzichten uit de hearings: (1) bouwen aan een collectief platform voor stedelijke transformatie en innovatie; (2) innoveren en incuberen via stadsvernieuwing; (3) updaten van het operationeel kader voor stadsvernieuwingprojecten.



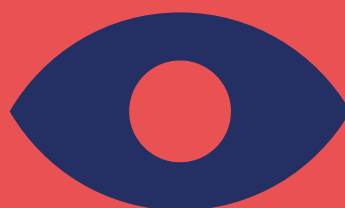
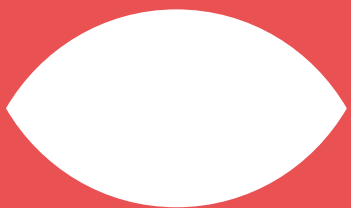
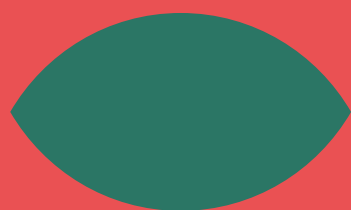
© Bas Bogerits

▲ Aarschot

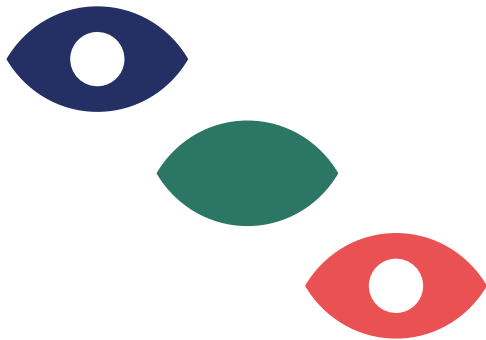




**Stedelijkheid is  
een collectieve  
uitdaging**



# Stedelijkheid als sleutel voor de toekomst



Menige visietekst over stad en stedenbeleid, zowel lokaal als internationaal, opent met de aankondiging van UN Habitat uit 2008 dat meer dan de helft van de wereldbevolking in de stad woont. Volgens het *World Cities Report (2020)* stijgt dit cijfer tot 60% tegen 2030. Die cijfers slaan echter op de graad van verstedelijking. Ze zeggen weinig over het soort verstedelijking dat plaatsvindt. Op veel plaatsen in de wereld is suburbanisatie het dominante type verstedelijking. In navolging van het *Witboek Stedenbeleid*, dat twintig jaar geleden werd opgetekend als kader voor het Vlaamse stedenbeleid, willen we het in deze tekst hebben over verstedelijking van een andere orde. We leggen de focus op de specifieke kwaliteiten van stedelijkheid die de stad goed geplaatst maken om de grote maatschappelijke uitdagingen van deze eeuw aan te pakken. Stedelijkheid beschrijft de kenmerken van het samenleven in steden: dichtheid, diversiteit, duurzaamheid, democratie en digitalisering. Met deze vijf kwaliteiten zijn alle belangrijke complexe maatschappelijke vraagstukken van deze eeuw gevat: betaalbaar en kwalitatief

wonen; bundeling van functies en vervoersstromen; gemeenschapsopbouw in superdiversiteit en sociale inclusiviteit; sociale, economische en ecologische duurzaamheid; stedelijke democratie als deel van democratische innovatie; omgaan met technologische vernieuwingen met complexe en vaak onverwachte impact op ruimtelijkheid en samenleven.

**Vlaanderen is sterk verstedelijkt maar onvoldoende stedelijk georganiseerd.** Volgens het *World Cities Report (2015)* woont 97,9% van de Belgen in stedelijk gebied, maar daarom is dit gebied nog niet stedelijk georganiseerd. Het *Ruimterapport (2021)* hanteert twee typologieën om de ruimtelijke differentiatie in Vlaanderen in kaart te brengen: de 'kern-lint-verspreid'-typologie en de 'verstedelijkt-randstedelijk-landelijk'-typologie. Deze typologieën tonen een genuanceerder beeld van de verstedelijking in Vlaanderen dan het *World Cities Report*. Volgens het *Ruimterapport* woont circa 41% van de Vlamingen in verstedelijkt, 22% in randstedelijk en 37% in landelijk gebied. Het verstedelijkte gebied in Vlaanderen is in de periode 2013-2019 in oppervlakte toegenomen en er wonen meer mensen. Dezelfde evolutie zien we in het randstedelijke deel: meer randstedelijke inwoners en een groter randstedelijk gebied. Binnen het (gegroeide) verstedelijkte deel vond een verdere verdichting plaats, zowel op het vlak van bevolking als van tewerkstelling. In Vlaanderen krijgen we onze ruimte, onze woon-, werk-

en leefpatronen en onze mobiliteit niet gemakkelijk georganiseerd en hebben we het moeilijk om het hoofd te bieden aan alle stedelijke kwesties die verstedelijking met zich meebrengt. Het Witboek Stedenbeleid was destijds doordrongen van dit perspectief. Het boek kreeg de titel *De eeuw van de stad mee*. Stedelijkheid werd de conditie van de eenentwintigste eeuw genoemd. Die opdracht is ter harte genomen en in de praktijk gebracht door te bouwen aan stadscontracten, stadsprogramma's en stadsprojecten, die na twintig jaar nog altijd even actueel zijn en die doorheen de jaren mee geëvolueerd zijn op het vlak van nieuwe urgente opgaven.

**Kiezen voor de stad is niet vanzelfsprekend, maar ook niet eenvoudig in een land waar het antwoord op stedelijke vraagstukken vaak buiten de stad is gezocht.** We wonen in een land waar het ruimtelijk plannings- en woonbeleid historisch gekenmerkt is door te spreiden, uit te dunnen, te bouwen waar bouwgrond goedkoop is, gebruik te maken van landelijke wegen en van de bestaande voorzieningen in kleine kernen. Een land ook waar de veralgemeende individuele mobiliteit (eerder dan het openbaar vervoer), individueel eigenaarschap (eerder dan goed georganiseerde mede-eigendom), een wandketel in elk appartement, zonnepanelen op elk dak en een garage op eigen terrein altijd voorrang hebben gekregen. De strategieën die lange tijd uitzicht gaven op ontspannen en betaalbaar wonen en een integraal onderdeel vormden van het naoorlogse sociale model, botsen vandaag op hun ruimtelijke, sociale en ecologische grenzen. De veralgemeende individuele mobiliteit zorgt ondertussen voor collectieve stilstand. Verspreide verstedelijking is een groeiend probleem.

**Meer stedelijkheid is het enige mogelijke antwoord. Tijd voor een (ver)nieuw(d) verhaal voor de Vlaamse steden.** Het *Witboek Stedenbeleid* liep met zijn pleidooi voor de stad vooruit op zijn tijd. Twintig jaar na datum zijn de tijden veranderd. In reactie op de stadsvlucht en een wijdverbreide antistedelijkheid, legden de auteurs van het *Witboek Stedenbeleid* doelbewust de nadruk op de kansen in plaats van op de problemen die in een stedelijke omgeving aanwezig zijn. Om subsidies te ontvangen, moesten Vlaamse steden niet langer sociale problemen aantonen (via de Kansarmoedeatlas), maar vertrekken vanuit sociaal-ruimtelijke opportuniteiten. Dat verhaal moet worden herhaald, maar ook

vernieuwd. De stadsvlucht is niet gestopt (vooral middenklassegezinnen blijven de stad verlaten), maar wel vertraagd (door andere groepen die blijven). Het stedelijk wonen zit in een crisis, de stad is vaak een aankomstplek waar mensen weer vertrekken als ze het financieel beter hebben, en sociale problemen zoals armoede en werkloosheid blijven sterk aanwezig, maar de stedelijke bevolking groeit opnieuw door externe migratie. Daarnaast stellen zich nieuwe uitdagingen zoals klimaatverandering. Het aanpakken van de selectieve stadsvlucht en werk maken van de leefomgevingskwaliteit blijven hoog op de agenda van de meeste stadsbesturen staan, zeker na COVID-19. Het geloof in de kracht van steden lijkt in de samenleving sterker verankerd dan twintig jaar geleden. Steden krijgen (zowel in de fysieke als institutionele betekenis) vandaag een meer centrale rol toebedeeld in reactie op de vele en grote maatschappelijke uitdagingen. De toekomst is aan de stad. Daarom is met de stadsvernieuwing van de eenentwintigste eeuw het moment aangebroken voor een offensieve aanpak: om steden proactief klaar te maken voor de toekomstige stedelijke uitdagingen.

**In plaats van maatschappelijke ontwikkelingsmodellen die gericht zijn op 'meer', is er een heroriëntatie nodig naar verstedelijking die vertrekt vanuit de overtuiging dat het 'anders en beter' kan.** 'Meer' staat dan voor eeuwige uitbreiding en groei, met meer bebouwing, meer wegen, meer verharding en dus ook meer geluidsoverlast, meer luchtvervuiling, meer hittestress, enzovoort. 'Anders en beter' vertrekt van wat er al is, om vervolgens op zoek te gaan naar manieren om zoveel mogelijk ruimtelijke, sociale, democratische en ecologische meerwaarde te realiseren via stedelijk beleid.

**Steden zijn de sleutel voor een betere toekomst.** Hoe meer de rem wordt gezet op suburbane ontwikkeling en de inname van open ruimte (een Europese eis), hoe meer de druk op de stedelijke ruimte groeit. Die laat zich in belangrijke mate voelen op de stedelijke woningmarkt, waar de stijgende woonkost een groeiende groep stadsbewoners in armoede drijft of uit de stad wegduwt. Bovendien voorspelt het Planbureau een aangroei van het aantal huishoudens in Vlaanderen met 478.000 tegen 2050. Omwille van demografische groei en gezinsverdunning zullen er maar liefst 400.000 extra wooneenheden nodig zijn. Belangrijke vragen zijn: waar gaan we die wooneen-

heden realiseren, hoe gaan we dat doen, en voor wie zijn ze toegankelijk? De afgelopen jaren is er geleidelijk aan meer aandacht gekomen voor duurzame renovatie, energiebesparende maatregelen, circulair materiaalgebruik en diverse woningtypes voor verschillende doelgroepen. Maar er zijn nog belangrijke stappen te zetten om de doelstellingen van de bouwshift – namelijk selectieve verdichting in de nabijheid van stedelijke kernen en de vrijwaring van de open ruimte – in de praktijk te vertalen. Het recente politieke akkoord brengt hoge kosten met zich mee, waardoor het effect op het terrein nog af te wachten is.

**Een van dé grote uitdagingen voor de komende decennia is werk maken van de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het woningaanbod.** Een belangrijke vaststelling is dat de 'voorwie'-vraag te lang genegeerd is geweest. Stedelijke vernieuwing werd het slachtoffer van haar eigen succes, waardoor de stedelijke woonmarkt minder toegankelijk is geworden voor lagere-inkomsgroepen. Het is niet voldoende om goed uitgeruste stedelijke milieus en woonomgevingen te voorzien, want dat drijft onvermijdelijk de woningprijzen naar omhoog. Innovatieve stadsvernieuwing zal bijgevolg ook over flankerende maatregelen en alternatieve ontwikkelmodellen moeten gaan. Om de nodige maatschappelijke meerwaarde te realiseren, zal onder meer een slimme regulering van de vastgoedmarkt nodig zijn, maar ook een actief grond- en pandenbeleid vanuit de stedelijke overheden.

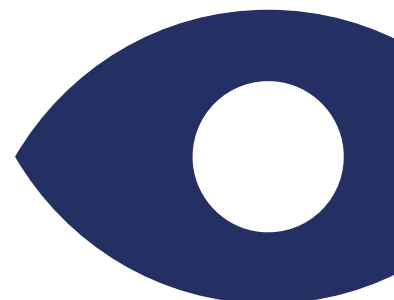
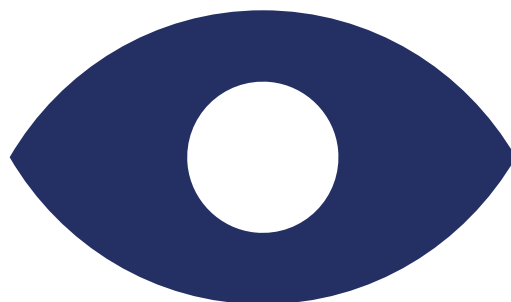
**Met de klimaatcrisis zijn de uitdagingen voor de steden er niet kleiner op geworden, maar opnieuw bieden steden een deel van de oplossing.** Steden vormen essentiële schakels om mondiale uitdagingen en klimaatdoelstellingen te verbinden met onze alledaagse leefomgeving. Steden tonen hoe abstracte intenties kunnen landen in de manier waarop we onze woningen, straten, parken, buurten en pleinen (her)inrichten. Enkel zo kan het noodzakelijke collectieve veranderingsproces op gang komen. De verhoogde urgentie voor verandering en de groeiende druk op steden zorgden de afgelopen twintig jaar ook voor een nieuwe lokale dynamiek. Steden vormen de voedingsbodempot voor allerlei inspirerende, lokale initiatieven om met stedelijke opgaven aan de slag te gaan. Dat gaat van initiatieven rond betaalbaar wonen, over experimenten op het vlak van circulair materiaalgebruik, de oprichting van

lokale energiecoöperaties, de ontwikkeling van innovatieve woonzorgvormen, initiatieven om armoede en sociale uitsluiting tegen te gaan, de realisatie van lokale onthardingsprojecten en groen-blauwe herinrichting van de publieke ruimte, tot korte-keteninitiatieven in de landbouw – en nog veel meer. Lokale overheden nemen hier steeds vaker het voortouw, naast organisaties uit het middenveld, sociale ondernemers en geëngageerde burgers, vaak in alliantie met onderzoeks- en kennisinstellingen. Dat leidt tot vernieuwde partnerschappen, die mee de basis vormen voor een zich vernieuwende democratie. In Vlaanderen vergt dat sterke interbestuurlijke samenwerking. Initiatieven zoals het Lokaal Energie- en Klimaatpact zijn daarvoor een aanzet.

**Digitalisering en aanverwante technologische ontwikkelingen zoals dataficatie, AI en zelfrijdend vervoer, houden een aantal beloftes in om de stad beheersbaarder en leefbaarder te maken, maar stellen haar ook voor een resem nieuwe opgaven.** De oorspronkelijke voorspelling dat digitalisering – en een algemene omschakeling naar telewerken, telegeneeskunde, enzovoort – zou leiden tot een langzame dood van begrippen als afstand en nabijheid, is niet uitgekomen. Integendeel, in een digitale wereld doet plaats er meer dan ooit toe. Ook dat bewustzijn is met de COVID-19-crisis toegenomen: door overgeleverd te zijn aan digitale communicatie, werd net zichtbaar hoeveel nood we hebben aan plekken voor échteontmoeting. De cijfers over eenzaamheid piekten. Digitalisering heeft onmiskenbaar een diepgaand effect op de stad. Het kan leiden tot een meer datagedreven en door data ondersteund beleid dat effectiever, efficiënter maar ook transparanter met uitdagingen kan om-

gaan. Het kan ook nieuwe vormen van economische en gemeenschapsactiviteiten stimuleren, wat een ruimtelijke impact heeft. Denk bijvoorbeeld aan *co-working*, *co-studying*, *deeeconomie*, *mobility as a service*, *het verdwijnen van on-street parking*, enzovoort. Aan de andere kant is er de investerings- en kenniskloof tussen overheid, burgers en private bedrijven, die op de spits dreigt te worden gedreven. Het gevaar van platform urbanism, waarbij technologische platformbedrijven zoals Alphabet of Uber via controle over datastromen (bijvoorbeeld rond mobiliteit of veiligheid), de democratische controle op de publieke ruimte uithollen, is reëel. Steden staan voor een digitale omslag die ze niet zomaar moeten ondergaan, maar moeten aangrijpen om zich te vernieuwen en te versterken. Die omslag lukt niet zonder intense interbestuurlijke samenwerking met de Vlaamse overheid, via initiatieven zoals Smart Flanders en de ondersteuning van Smart City-initiatieven.

**Om in de toekomst een grote sprong voorwaarts te maken, zijn er dus ambitieuze antwoorden nodig op de vele gecombineerde stedelijke opgaven waar we vandaag voor staan. Dat vraagt een omslag in ons denken.**





# Geen stedelijkheid zonder stadsvernieuwing

**Steden geven blijk van dynamiek. Toch hebben steden een breder ondersteunend en verbindend kader nodig. In de grote steden zijn de uitdagingen enorm, de kleine steden kampen met een gebrek aan capaciteit.** Het pleidooi van de Amerikaanse politicoloog Benjamin Barber voor een wereld geregeerd door steden, heeft destijds internationaal heel wat stof doen opwaaien. Burgemeesters en lokale overheden zouden er beter dan nationale politici in slagen om grote maatschappelijke uitdagingen pragmatisch aan te pakken, zo betoogt Barber in zijn boek *If Mayors Ruled the World: Dysfunctional Nations, Rising Cities* (2013). Steden zijn zich de voorbije jaren ook veel meer gaan organiseren in interstedelijke netwerken, zowel op Europees als internationaal en globaal niveau. Vanuit die netwerken proberen ze te wegen op de politieke agenda rond bijvoorbeeld klimaatverandering, de kansen en uitdagingen van digitalisering, de platformeconomie en de energietransitie. Ook burgers organiseren zich en laten nadrukkelijker van zich horen, via allerhande burgerinitiatieven (bijvoorbeeld rond luchtkwaliteit aan de schoolpoort of het behoud van stedelijk groen), of via nieuw stedelijk leiderschap vanuit jongeren en burgers met

een migratieachtergrond die zelf initiatieven opzetten en nieuwe generaties jongeren op sleeptouw nemen. Het herwonnen vertrouwen van stedelijke besturen en samenlevingen geeft energie en doet ons hoopvol naar de toekomst kijken. Toch zijn er ook enkele kritische kanttekeningen te maken. Ten eerste is er aanvullend op wat steden zelf vermogen, nog steeds een ruimer kader en een blijvende noodzakelijke samenwerking nodig op en tussen alle bestuurslagen, in het bijzonder op het Vlaamse, nationale en Europese niveau. Ten tweede is het van belang dat steden, indien zij meer verantwoordelijkheid willen opnemen en krijgen, ook voldoende worden ondersteund (inclusief de nodige middelen), opdat zij die rol effectief kunnen waarmaken.

**Een sterk stadsbeleid is in Vlaanderen na de staatshervorming niet mogelijk zonder een sterk Vlaams stedelijk beleid.** In de kleine regio die Vlaanderen is, zit de Vlaamse overheid zowel politiek als ambtelijk heel dicht bij de steden. Nagenoeg al haar beslissingen hebben rechtstreeks impact op de steden en vaak is de Vlaamse overheid via haar administraties en agentschappen zelf de rechtstreekse beslisser over lokale stedelijke dossiers.

Denk bijvoorbeeld aan infrastructuur, openbaar vervoer, kinderopvang, zorginstellingen, enzovoort. Tussen al die sectorale beslissingen is er bovendien te weinig onderlinge afstemming en te weinig koppeling met de lokale dynamiek en beleidskeuzes. De Vlaamse overheid heeft een dominante invloed op steden en op evoluties in de stadsregio's via haar regelgeving en beleid in alle stedelijke sectoren (ruimtelijke ordening, huurmarkt en sociale huisvesting, openbaar vervoer, enzovoort). Die regelgeving is nog te weinig stedelijk, is te centralistisch en laat te weinig ruimte voor lokaal maatwerk.

**Het is goed dat er een Vlaamse minister voor stedenbeleid is, maar we hebben ook nood aan een Vlaamse regering waarin elke minister bijdraagt tot een sterker en beter geïntegreerd Vlaams stedelijk beleid.** In de laatste twintig jaar is het algemene stedelijke beleid van de Vlaamse overheid blijven haperen: het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen heeft nog altijd geen bindende bepalingen die onder andere de bouwshift naar een stedelijk model vormen. De kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer in en rond steden zijner te weinig op vooruitgegaan. In zorg, sociale huisvesting, kinderopvang en andere publieke voorzieningen wordt nog altijd te weinig geïnvesteerd en de keuzes zijn zelden stedelijk geïnspireerd.

**Vernieuwd stadsbeleid kan niet zonder een vernieuwd Vlaams stedelijk beleid. De impact van stadsvernieuwing in het algemeen en van stadsvernieuwingprojecten in het bijzonder zou veel groter kunnen zijn als de steden en de Vlaamse overheid elkaar voor de grote beleidsvraagstukken vinden in vernieuwde partnerschappen.** Het boeiende partnerschap dat zich rond stadsvernieuwingprojecten ontwikkelde, staat momenteel te zeer alleen en is te weinig inspirerend voor andere domeinen en sectoren. Het zal van de sterkte van die vernieuwde partnerschappen afhangen – in interactie met maatschappelijke actoren, bedrijven en burgerinitiatieven – of Vlaanderen stedelijker wordt.

**De afgelopen jaren zijn de steden erop vooruitgegaan, weliswaar met hier en daar blinde vlekken.** Wat betreft de stadsvernieuwingprojecten die gefinancierd zijn vanuit het Vlaamse stedenbeleid, ging initieel de meeste aandacht naar twee grote, soms deels overlappende categorieën. Enerzijds zijn er de pro-

jecten die gericht waren op de herontwikkeling van afgeschreven, postindustriële, postnationale of postkerkelijke infrastructuur en voorzieningen, zoals negentiende-eeuwse stadsgordels, vacante fabriekssites, kanaalzones, havenbieden, kazernes, militaire hospitalen, leegstaande kloosters, ziekenhuizen en scholen. Anderzijds zijn er de stadvernieuwingprojecten, die voornamelijk gaan over de opwaardering van de afgetakelde centrumfunctie van kleine steden, gaande van de herwaardering van stationsgebieden en de heraanleg van jarenlang verwaarloosd publiek domein, over de bouw van allerhande publieke voorzieningen (gemeentehuizen, concert- of sporthallen, bibliotheken, muziekscholen), tot de ontwikkeling van een meer gediversifieerd stedelijk woningaanbod.

**Ook de stadsvernieuwing zelf is niet blijven stilstaan: werken aan de stedelijke ruimte via nieuwe territoria, wicked issues en slimme coalities.** Zo is er gaandeweg ook ingezet op het creëren van bijkomende stedelijke ruimte, wat zich vertaalt in verdichtingsprojecten nabij de stad, zoals in de twintigste-eeuwse gordels of randgebieden. In de toekomst lijkt ook de stadsregionale schaal meer aan belang te winnen. In stadvernieuwingprojecten komen veel stedelijke opgaven samen. De kracht, maar ook de complexiteit van deze projecten zit in de integratie van al die opgaven in de probleemstelling voor bepaalde projectgebieden. De afgelopen jaren is ook gebleken dat nieuwe thema's – zoals energierenovatie, betaalbaar wonen voor lage inkomensgroepen, 'verslimming' van de publieke ruimte, diversiteitsvraagstukken, enzovoort – zich periodiek zijn blijven aandienen en in de sociaal-ruimtelijke aanpak van het Vlaamse stedenbeleid een gunstige omgeving vinden. Die sociaal-ruimtelijke aanpak blijkt een zeer geschikte onderlegger te zijn voor een geïntegreerde en transversale aanpak van maatschappelijke uitdagingen. Tot slot hebben ook de samenwerkingen die tussen partijen tot stand komen naar aanleiding van stadsvernieuwingprojecten, wisselende gedaantes gekend. Terwijl gedurende de eerste jaren de nadruk vooral lag op formeel goedgekeurde publiek-private samenwerkingen, is dit meer en meer verbreed, om geleidelijk aan richting nieuwe coalities en samenwerkingsvormen tussen de overheid, het bedrijfsleven, kenniscentra, de financiële wereld en de bredere civil society te evolueren.

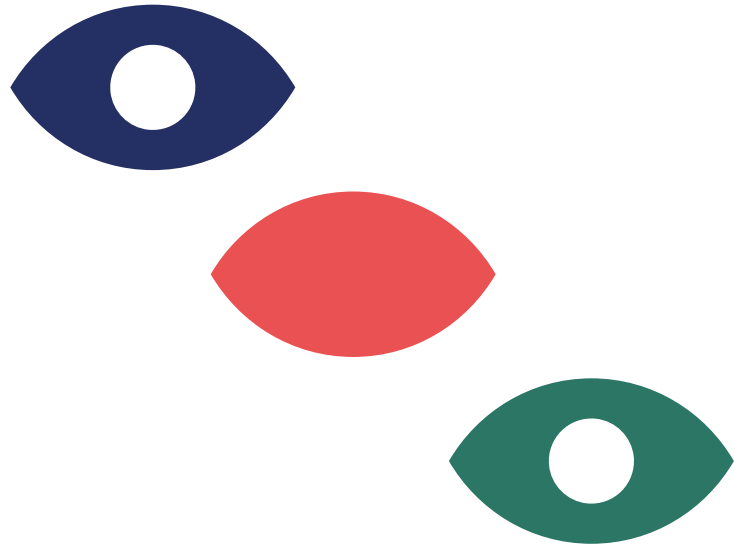
**Als we in Vlaanderen meer mensen stedelijk willen laten wonen, is er meer dan ooit nood aan stadsvernieuwing.** Er moet extra ruimte worden gevonden binnen de reeds verstedelijkte ruimte. Tegelijk is een ingrijpende renovatie nodig van het bestaande patrimonium, en vraagt de klimaatopgave een vernieuwing van het publiek domein (in functie van de wateropgave, het stedelijk hitte-eilandeffect of de modal shift), maar ook de uitrol van nieuwe nutsvoorzieningen (gescheiden rioleringsstelsels, elektrische laadinfrastructuur, het Internet of Things, warmtenetten, gasloze wijken). Dat vraagt meer dan ooit om stadsvernieuwing, ruimtelijk maatwerk en geïntegreerde en verbindende manieren van werken.

**In plaats van passief de vernieuwingen te ondergaan, die een enorme impact hebben op de inrichting van het publieke domein, is het van belang dat steden op een actieve manier vernieuwingskansen aangrijpen om de inrichting van de stedelijke buitenruimte op een kwaliteitsvolle manier te herdenken en te verbeteren.** Cruciaal voor de nabije toekomst is dat de stad niet door grote (technologische) platformbedrijven voor voldongen feiten wordt geplaatst ten aanzien van mobiliteit, logistiek of veiligheid (bijvoorbeeld commerciële autodeelplatformen die de regie over het mobiliteitsbeleid en het openbaar vervoerbeleid volledig overnemen, het verlies van controle over parkeer- en veiligheidsbeleid, de ongereguleerde proliferatie van bezorgboxen, strooisteps of cameradeurbellen), maar dat de inrichting en de vernieuwing van de publieke ruimte gebeuren via een democratisch proces ten dienste van stedelijke prioriteiten. Nieuwe samenwerkingsverbanden tussen burgers, overheid en bedrijven zijn nodig om het lokaal sociaal-economisch en bestuurlijk weefsel te versterken. Dat vergt stedelijke regie, met als doel om positieve netwerkeffecten (ontmoeten, spelen, winkelen en werken in de buurt) te verhogen en negatieve netwerkeffecten (files, luchtvervuiling, geluidsoverlast, onveiligheid) te minimaliseren.

**Twintig jaar Vlaams stedenbeleid heeft een karrevracht aan ervaring opgeleverd en getoond wat de kracht van een plekgerichte transformatieaanpak kan zijn.** De toegevoegde waarde van stadsvernieuwing is zowel inhoudelijk (een bijdrage leveren aan urgente stedelijke kwesties), methodisch (het stimuleren

van geïntegreerd werken, het verbinden van diverse stedelijke vraagstukken), als procesmatig (het creëren van contexten om stadsdiensten met elkaar of met andere relevante partijen te laten samenwerken). Degeïntegreerde, gebiedsgerichte werkwijze en het ontwerpend of toekomstgericht denken die stadsvernieuwingsprojecten karakteriseren, zijn vandaag meer dan ooit relevant. Want stedelijke ontwikkeling en de vele opgaven die zich vandaag in de stad manifesteren, vergen een geïntegreerde, creatieve en toekomstgerichte aanpak. Dat betekent onder meer dat je de impact van investeringen vergroot door in te zetten op koppelkansen. Zo kan je de energietransitie niet los zien van alternatieve energiebronnen, duurzame woningrenovatie en nieuwe vormen van tewerkstelling. Of gaat duurzame mobiliteit niet alleen over andere verkeersinfrastructuur, maar ook over de herinrichting van de publieke ruimte, de creatie van een beter en gezonder leefklimaat, de aanleg van veilige, toegankelijke en kindvriendelijke straten of de introductie van incentives zoals de garage swap om parkeerplaatsen in woonontwikkelingen in te ruilen voor openbaar vervoer of deelmobiliteit. Een plekgerichte aanpak blijkt in de praktijk een beproefde strategie om te ontsnappen aan beleidskokers en aan de sectorale organisatie van het stedelijk (en ander) beleid, het georganiseerde middenveld en het bedrijfsleven. Door letterlijk en figuurlijk ruimte te maken, kan stedelijkheid in haar volle complexiteit worden opgepakt.

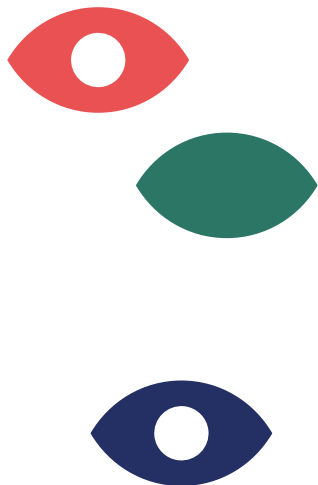
**Twintig jaar ervaring met stadsvernieuwing vormt een stevige basis waarop we met de vernieuwde inzichten over de noden van vandaag en morgen verder kunnen bouwen om de intenties rond vooruitziende verstedelijking ook effectief in de praktijk te vertalen.**



♥ Roeselare



# Meer dan projecten: een platformwerking



**Vooruitkijken én terugredeneren. Dat betekent niet enkel dromen van mooie vergezichten, maar ook: wat moeten we nu doen?** Stadsvernieuwingprojecten halen de lange-termijndagingen naar het heden. Ze openen concrete werven waar hier en nu aan de grote uitdagingen kan worden gewerkt, niet als een verhaal voor morgen, maar als een investering in concrete oplossingen die concrete invulling geven aan hoe we nu en in de toekomst kunnen en willen leven.

**Om de positieve impact van stadsvernieuwing te vermenigvuldigen, is er nood aan een collectief platform. Die platformwerking heeft als doel om de ruimere praktijkgemeenschap rond stedelijke transformatie en innovatie een nieuwe, krachtige impuls te geven en te verbinden rond een sterk stadsvernieuwingbeleid.** De methodiek van de plekgerichte transformatieaanpak bewijst haar waarde en blijft de basis vormen. Naast meer projecten is er de komende jaren nood aan het verder aanzwengelen van een ruimere stedelijke cultuur van verandering. Hiervoor is meer uitwisseling en vermenigvuldiging nodig van de opgebouwde kennis en kunde. En een actievere samenwerking en verbinding tussen verschillende overheden, oude en nieuwe noodzakelijke partners en de vele stedelijke initiatieven die bij burgers, middenveld en ondernemers aanwezig zijn. Dit vraagt ook het verder uitbouwen van de samenhang tussen de verschillende instrumenten van het stedenbeleid (de stadsvernieuwingprojecten, de gemeen-

te- en stadsmonitor, de conceptsubsidies, de wijkverbeteringscontracten), om deze vervolgens te laten doorgroeien tot een volwaardige platformwerking.

**Stadsvernieuwingprojecten zijn gangmakers voor innovatie. Vernieuwend beleid maakt zichtbaar hoe het ook anders kan en dynamiseert de praktijkgemeenschap, die essentieel is om dit naar de praktijk te vertalen.** Dat vraagt om een beleid dat zich nadrukkelijk richt op innovatie en waar de stadsvernieuwingprojecten hun plek in vinden als expliciete oproep voor lokaal vernieuwend initiatief, als vraag aan de lokale besturen maar ook aan de georganiseerde stedelijke burgersamenleving om de handschoen op te nemen. Ook hier moet de platformwerking een rol kunnen spelen en toelaten dat verschillende agentschappen de opgebouwde dynamiek via de nodige onderlinge afstemming en cofinanciering ondersteunen. We staan dus voor een grote collectieve uitdaging om dit te koppelen aan een Vlaams beleid dat dergelijk initiatief met dezelfde zin voor vernieuwing en samenwerking beantwoordt.

**De essentie van die platformwerking is – in lijn met het DNA van stadsvernieuwing – het verbinden en integreren vanuit een sociaal-ruimtelijke aanpak en van daaruit de agenda voor stedelijke vernieuwing continu te voeden, om vervolgens te investeren in vernieuwing en realisatie op het terrein en vernieuwing van het beleid.** De platformwerking connecteert en bundelt de

inzichten en leerprocessen die in de jury van stadsvernieuwing, het regieteam en het team stedenbeleid ontstaan tijdens het beoordelen en begeleiden van project- en conceptsubsidies en de vele leerprocessen die buiten het instrumentarium rond stadsvernieuwing plaatsvinden en georganiseerd zijn. Om die platformwerking in de praktijk te vertalen, starten we niet van een wit blad, maar zien we veel kansen in het beter op elkaar afstemmen van en het organiseren van uitwisseling tussen de vele verspreide maar sterke stedelijke, stadsregionale en Vlaams-lokale platformen die vandaag al bestaan. We denken onder meer aan de werking van het Kenniscentrum Vlaamse Steden, het Smart Flanders-programma, het Open Ruimte Platform van de Vlaamse Landmaatschappij, de verschillende sectorale departementen (MOW, Wonen, Omgeving, enzovoort), maar evengoed actoren en platformen vanuit het middenveld die (deels) buiten overheden om functioneren.

**De toekomst is stedelijk. Dat vraagt niet zozeer meer ruimte, wel een slimme en betere organisatie van de stedelijke ruimte: om steden zo te organiseren dat wonen opnieuw betaalbaar wordt; de stedelijke ruimte klimaatrobust is ingericht; duurzame vervoersmodi en tewerkstelling in onze nabije omgeving te vinden zijn; en voorzieningen voor alle burgers laagdrempelig en toegankelijk aanwezig zijn. Dat zijn stuk voor stuk stedelijke opgaven die niet naast elkaar, maar al-**

**leen in samenhang met elkaar kunnen worden aangepakt. Dat doet stadsvernieuwing al twintig jaar. Stadsvernieuwing gaat niet over theorieën of ideeën. Stadsvernieuwing gaat over plekken, en over het op een vooruitziende manier voorbereiden van die plekken op de transformatie die ons in de toekomst te wachten staat. De afgelopen jaren heeft stadsvernieuwing bewezen dat die aanpak meer dan ooit van waarde is. Stedelijkheid is een collectieve uitdaging. Stadsvernieuwing kan niet zonder een dynamische praktijkgemeenschap. Om die praktijkgemeenschap rond stedelijke transformatie en innovatie een nieuwe impuls te geven, willen we stadsvernieuwing de komende jaren koppelen aan een krachtige, collectieve platformwerking.**

## Bibliografie

Barber, B. (2013). *If Mayors Ruled the World: Dysfunctional Nations, Rising Cities*, New Haven, Yale University Press.

Boudry, L., Cabus, P., Corijn, E., De Rynck, F., Kesteloot, C., Loeckx, A. (2003). *Witboek. De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden*. Brussel: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/de-eeuw-van-de-stad-over-stadsrepublieken-en-rastersteden-witboek>

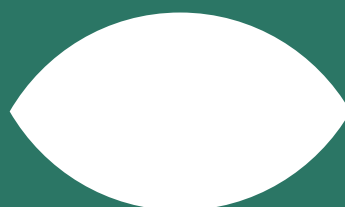
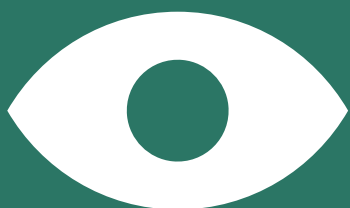
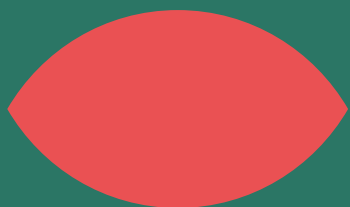
Loeckx, A., Vervloesem, E. (2012). In dialoog met een weerbarstige werkelijkheid. In: Vervloesem, E., De Meulder, B., Loeckx, A. (eds.), *Stadsvernieuwingprojecten in Vlaanderen 2002-2011. Een eigenzinnige praktijk in Europees perspectief*. Brussel: ASP editions.

Oosterlynck, S., et al. (eds.) (2019). *The City as a Global Political Actor*. London: Routledge.

Pisman, A., Vanacker, S., Bieseman, H., Vanongeval, L., Van Steertegem, M., Poelmans, L., Van Dyck, K. (eds.) (2021). *Ruimterapport 2021*. Brussel: Departement Omgeving: <https://omgeving.vlaanderen.be/ruimterapport>

Science for Environment Policy (2016). *No net land take by 2050? Future Brief 14*. Produced for the European Commission DG Environment by the Science Communication Unit, UWE, Bristol: [https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/no\\_net\\_land\\_take\\_by\\_2050\\_FB14\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/no_net_land_take_by_2050_FB14_en.pdf)

UN-Habitat (2020). *World Cities Report 2020 – The Value of Sustainable Urbanization*: [https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr\\_2020\\_report.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf)



# Diagnose

# Intro

Om te weten waar we in de toekomst met stadsvernieuwing naartoe willen, is het van belang om te weten waar we vandaag staan. Daarom starten we met een terug- en vooruitblik, die in belangrijke mate is gevoed door de inzichten uit de hearings. De hearings waren een enorm leerrijke, inspirerende en uitdagende omgeving, die een vat vol kennis en ervaring hebben opgeleverd, waar we in dit deel dieper op ingaan. We volgen in dit deel dan ook het opzet van de hearings. We benadrukken graag nogmaals dat deze thema's vooral als 'ingangen' naar meer geïntegreerde stedelijke kwesties moeten worden gezien. Als we het bijvoorbeeld over wonen hebben, dan gaat het evengoed over de bijhorende woonomgeving, het publieke domein, de bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen, de (on)betaalbaarheid, vormen van stedelijke in- en exclusie, renovatie, circulair materiaalgebruik, de omslag naar duurzame energie, geïntegreerde wijkontwikkeling, enz.

Voor elke stedelijke kwestie blikken we eerst terug en vooruit. Bij de terugblik brengen we in beeld op welke fronten er de afgelopen 20 jaar (wel of geen) vooruitgang is geboekt; in welke mate maatschappelijke opvattingen ondertussen (wel of niet) veranderd zijn; welke impact beleids- en andere maatregelen of andere initiatieven hebben gehad; en identificeren we eventuele blinde vlekken. We grijpen hier-

voor telkens terug naar het Witboek als belangrijk ijkpunt. In de vooruitblik staan we vervolgens stil bij de meest prioritaire stedelijke uitdagingen en concrete kansen voor de toekomst, en focussen daarbij op de rol die steden zelf kunnen opnemen, en op hoe stadsvernieuwingprojecten een potentiële hefboom kunnen zijn.

Na de terug- en vooruitblik identificeren we telkens de belangrijkste sleutelopgaven voor de toekomst. Voor elke stedelijke kwestie maken we een selectie van maatschappelijke opgaven – die zich in sommige gevallen ook al vertalen in beleid – en die in de toekomst dé grote uitdagingen vormen voor het Vlaams stedenbeleid en het stedelijk beleid. In aanvulling op de sleutelopgaven, lijsten we tot slot een aantal toekomstige werven voor stadsvernieuwing op. Deze werven hebben eerder concrete opgaven als voorwerp, en maken zichtbaar welke rol stadsvernieuwing in de toekomst zou kunnen opnemen om de bijhorende transitie maximaal te faciliteren.

We eindigen dit deel met een overzicht van mogelijke koppelkansen en nieuwe partners voor stadsvernieuwing.

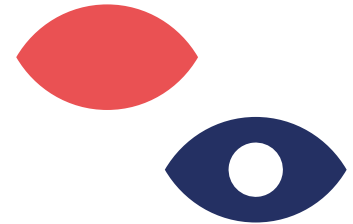




# Wonen



## I. Terug- en vooruitblik



De stad als een plek om te wonen zit in het hart van de discussies rond stedelijkheid en stadsvernieuwing. In het Witboek (2003) ging er twintig jaar geleden veel aandacht naar de stadsvlucht en de wijdverbreide anti-stedelijkheid in de publieke opinie en onder politici. In reactie hierop legden de auteurs van het Witboek doelbewust de nadruk op de kansen, in plaats van op de problemen die in een stedelijke omgeving aanwezig zijn. De ondermaatse woonkwaliteit in de steden – zowel van de woningen zelf, als van de woonomgeving – werd naar voor geschoven als een ‘push’ factor die mensen uit de steden wegduwt.

De afgelopen decennia zijn de uitdagingen op het vlak van wonen enkel toegenomen. Hierdoor worden we geconfronteerd met een aanslepende problematiek die al decennialang is gekend, waarbij voorlopig geen verbetering zichtbaar is. Veel van de uitdagingen die de auteurs van het Witboek beschrijven, zijn net als de aangereikte strategieën nog steeds actueel. Zo staan de auteurs van het Witboek uitgebreid stil bij de noodzaak van verdichting: niet langer uitbreiden, maar ‘inbreiden’ of bouwen in al verstedelijkt gebied is aan de orde. In 2022 bereikte de Vlaamse Regering een akkoord over de bouwshift. De komende jaren zullen er nog belangrijke stappen te zetten zijn om deze doelstelling van selectieve verdichting in de nabijheid van stedelijke kernen effectief in de praktijk te vertalen. Deze doelstelling brengt ook een veranderende geografie met zich mee. Waar er de afgelopen jaren sterk is gefocust op het wonen

in de kernstad, de 19de eeuwse gordel en de kernversterking van kleine steden, verschijnen nu evengoed de 20ste eeuwse gordel, de overgangsgebieden tussen stad en buitengebied, campus-achtige omgevingen, en andere goed gelegen locaties in beeld als nieuwe woonlocaties. Dat schept nieuwe uitdagingen en kansen om inspeland op deze specifieke sociaal-ruimtelijke contexten gepaste woonvormen te voorzien.

Daarnaast bevat het Witboek ook al eerste aanzetten rond duurzaamheid, voornamelijk gericht op duurzaam of toekomstbestendig bouwen. Op dat vlak zijn de afgelopen decennia grote sprongen voorwaarts gemaakt. Denk hierbij aan de toegenomen aandacht voor duurzame renovatie, energiebesparende maatregelen en circulair materiaalgebruik. Maar ook op het vlak van duurzaam bouwen en wonen is een versnelling noodzakelijk. De oorlog tussen Rusland en Oekraïne toont de gevolgen van de grote Europese afhankelijkheid van Russisch gas en olie. Samen met de prijsstijgingen en de klimaatcrisis liggen hier kansen om de woonopgave de komende jaren veel actiever te koppelen aan hernieuwbare energie, en om een inhaalbeweging op het vlak van woningrenovatie te realiseren.

Tot slot staan de auteurs van het Witboek stil bij de vraag voor wie er nood is aan bijkomende woningen, en wijzen ze op het fenomeen van gezinsverdunding in de steden. Daarom wordt onder meer de typologische vernieuwing van het wonin-

gaanbod naar voor geschoven, met meer aandacht voor kleinere studio's of appartementen, en collectieve woonvormen. Ook het tekort aan betaalbaar wonen komt aan bod, meer bepaald het ontoereikend aanbod van sociale woningen. In antwoord hierop, voeren de auteurs van het Witboek een pleidooi voor een sociale woningmaatschappij per stad, met sterke participatie van de stad.

Vandaag stellen we opnieuw vast: de wooncrisis is in belangrijke mate een stedelijke crisis. Desondanks, of net omwille hiervan, ligt de sleutel voor het woonvraagstuk in de steden en in meer stedelijkheid. Dat is niet vanzelfsprekend in een land waar de oplossingen voor het woonvraagstuk altijd buiten de steden zijn gezocht. Betaalbaarheid is ten dele gerealiseerd door te bouwen op goedkope gronden (zowel door private als publieke bouwheren). Maar dit pad heeft zijn limieten bereikt, en ondertussen is met de goedkeuring van de bouwshift de noodzakelijke omslag ingezet.

Tijdens de hearing wonen toont woonexpert Sien Winters via cijfers aan dat er een hardnekkig probleem zit, zowel op het vlak van de betaalbaarheid als van de kwaliteit van woningen. Gemiddeld één op de tien huishoudens in Vlaanderen woont in een woning van slechte of zeer slechte kwaliteit. Ongeveer één op de vijf huishoudens betaalt meer dan 30% van het inkomen aan woonuitgaven.<sup>6</sup> Deze betaalbaarheids- en kwaliteitsproblemen manifesteren zich overal, weliswaar met regionale verschillen, en meer in de steden dan elders. Maar hoe meer de rem wordt gezet op suburbane ontwikkeling en de inname van open ruimte wordt afgeremd (een Europese eis), hoe meer de druk op de stedelijke ruimte zal groeien. Die toegenomen druk laat zich in belangrijke mate voelen op de stedelijke woningmarkt, waar de stijgende woonkost een groeiende groep van stadsbewoners in armoede drijft of wegduwt uit de stad.

Naarmate steden aantrekkelijker worden om er te wonen, ontstaat er een risico op gentrificatie of sociale verdringing. Dan wordt stedelijke vernieuwing slachtoffer

van haar eigen succes. Bepaalde buurten of wijken worden zo aantrekkelijk dat ze hogere inkomensgroepen aantrekken, wat druk kan zetten op de woningprijzen, met het risico dat lagere inkomensgroepen moeten vertrekken. Daarom is het belangrijk om ervoor te zorgen dat ook deze groepen op een kwalitatieve manier in de stad kunnen blijven wonen. Het is dus niet voldoende om goed uitgeruste stedelijke milieus of woonomgevingen te voorzien, er is ook nood aan flankerende maatregelen en alternatieve ontwikkelmodellen om een betaalbaar en toegankelijk woningaanbod te realiseren.

Want net de stad biedt allerlei kansen: hier zijn namelijk de nodige voorzieningen binnen bereik, en liggen onder andere mobiliteitskosten daardoor vaak lager. Mobiliteit, stijgende woningprijzen en sociale uitsluiting vormen namelijk een vicieuze cirkel. Beperkte toegang tot mobiliteit beperkt de kansen om bepaalde plekken of activiteiten te bereiken, en impliceert vaak een lager inkomen. Om hieraan te ontsnappen spenderen sommige huishoudens een relatief groot aandeel van hun inkomen aan een auto en autogerelateerde kosten. Dit fenomeen van 'gedwongen autobezit' wordt versterkt door de stijgende prijzen in de stadscentra, waardoor lagere inkomens worden verdrongen naar locaties buiten de stad.<sup>7</sup>

Verder is het van belang om ook de kleinere steden niet te vergeten. Grote steden en provinciale steden hebben de afgelopen jaren vooruitgang geboekt op het vlak van de verbetering van hun woningaanbod, beschikken over de capaciteit om hieraan te werken, en over regionale aantrekkingskracht. Voor kleine steden is dit minder het geval: er is minder capaciteit aanwezig, en ook een minder sterke investeringsdynamiek. Terwijl bijvoorbeeld ook hier een grote renovatie-opgave aanwezig is.

Het woningaanbod in steden is mee bepalend voor de in- of uitstroom van bepaalde bevolkingsgroepen. Steden vinden het belangrijk dat hun bevolking divers is samengesteld. Groepen die steden uitdrukkelijk in de stad willen houden

zijn jonge gezinnen met kinderen en 'key-workers'. Voor een deel van de jonge middenklassegezinnen ligt verwerving van een woning die aan hun woonwensen voldoet in de duurere steden mogelijk niet binnen het bereik. De vraag is echter of dit voldoende reden is om deze groepen te subsidiëren om in de stad te blijven. Tijdens de hearing wonen is er uitdrukkelijk gepleit om een scherper onderscheid te maken tussen enerzijds beleidsmaatregelen die gericht zijn op een woonwensenprobleem, en anderzijds maatregelen die nodig zijn om de betaalbaarheid van het wonen en het recht op wonen te blijven garanderen. Bij het woonwensenprobleem gaat het bijvoorbeeld over eengezinswoningen met tuin in de stad, een woonmodel dat in de binnenstad een (te) hoge kostprijs heeft. Dergelijke woonwens subsidiëren zou hoge subsidies impliceren voor een beperkte, relatief kapitaalkrachtige groep. Bovendien zijn er ook andere manieren dan subsidiëren van middenklasse groepen denkbaar, waarmee in één beweging alle stadsbewoners, inclusief minder kapitaalkrachtige groepen voordeel uit zouden kunnen halen, zoals veiliger verkeer, meer en betere groene ruimte, toegankelijkheid van voorzieningen, standplaatsen voor auto-delen in de nabije omgeving, een aanbod aan cohousing, enz.

De grootste problemen in het huidige woningaanbod situeren zich op de huurmarkt, dus het is van belang dat het beleid vooral daar de komende jaren aandacht aan zal besteden. De huurmarkt is in Vlaanderen en Brussel te lang gezien als een restmarkt. Terwijl de ons omringende landen laten zien dat de huurmarkt ook een aantrekkelijke en betaalbare markt kan zijn voor tweeverdieners, jonge gezinnen, en ouderen. Maar dan is het wel van belang dat hiervoor een divers aanbod behouden blijft en verder wordt uitgebouwd. Er ligt een grote uitdaging voor steden in de zoektocht naar manieren om een goed huuraanbod aantrekkelijk te maken. Er is in het bijzonder een tekort aan goede huurwoningen voor grotere gezinnen. Tegelijkertijd is er de afgelopen jaren veel vernieuwende actie merkbaar rond stedelijke ondersteuning van de huursector (zo-

wel publiek, privaat als coöperatief). De kiemen van nieuwe vormen van ‘agency’ lijken zich dan ook voornamelijk op lokaal, stedelijk niveau te bevinden. Bepaalde steden zoals Antwerpen, Leuven en Gent zetten hier in toenemende mate actief op in.

Steden en stedelijkheid vormen potentieel een deel van de oplossing voor de wooncrisis, maar dan is het noodzakelijk dat er in de toekomst echt werk wordt gemaakt van een stedelijk woonbeleid. Stadsvernieuwing kan het woonprobleem niet oplossen, maar omgekeerd is het niet mogelijk om een stedenbeleid te voeren zonder woonbeleid. Het woonvraagstuk raakt namelijk aan tal van andere stedelijke kwesties en heeft bijgevolg een sterk verbindend potentieel. Zo kan je door te investeren in het verbeteren van woningen en woonomgevingen in één beweging ook aan tal van andere stedelijke opgaven werken, zoals aan gelijke kansen; het creëren van alternatieve, meer hedendaagse woon-zorgvormen; de overgang maken naar duurzame energie; het verbeteren van de leefkwaliteit van de woonomgeving; het voorzien van duurzame mobiliteitsmodi; enz. Het is met andere woorden onmogelijk om transformatief te werken rond al deze kwesties zonder wonen mee te nemen. Wonen vormt dan ook het fundament van een transversaal en integrerend Vlaams stedenbeleid en het ruimere Vlaamse stedelijk beleid. Dit vergt meer transversale uitwisseling tussen en overheen verschillende beleidsniveaus: beleidsinstrumenten uit andere beleidsdomeinen kunnen namelijk een grote impact hebben op het wonen en de leefbaarheid van onze steden.

#### 6◀

Bron: Woonsurvey 2018, GWO 2013, uit de presentatie van Sien Winters, hearing wonen, 22 december 2021.

#### 7◀

Vanoutrive, T. (2018). Minder inkomen, dus minder mobiel, dus minder kansen?, In: Coene, J., Ghys, T., Hubeau, B., Marchal, S., Raeymaeckers, P., Remmen, R., Vandenhole, W. (red.), Jaarboek Armoede en Sociale Uitsluiting. UPA, 277-290.



▲ Aalst



▲ Leuven





## II. Sleutelopgaven

### 1. Bij de realisatie van betaalbaar wonen is inzetten op de stedelijke huurmarkt prioritair om het recht op wonen voor alle burgers maximaal te garanderen

Er is een inhaalbeweging nodig om de betaalbaarheid en de kwaliteit van woningen te verbeteren, in het bijzonder op de stedelijke huurmarkt. Voornamelijk de minst kapitaalkrachtige groepen dragen hier de gevolgen van. Hun inkomens zijn te laag om een woning te kunnen huren die voldoet aan minimale kwaliteitsvereisten. Bijgevolg blijft er een aanbod aanwezig van ondermaatse kwaliteit, waarvoor er altijd wel een publiek is en waardoor er ook weinig *incentives* zijn om de kwaliteit te verbeteren. Een aantrekkelijke huurmarkt zou ook een troef kunnen zijn voor de stad. Niet iedereen, onder meer van de jongere generatie, is geïnteresseerd in het verwerven van een eigendom. En op jonge leeftijd is huren een voordeel om mobiel te blijven op de arbeidsmarkt. Ook voor deze doelgroep kan de verbeterde uitbouw van een stedelijke huurmarkt een meerwaarde zijn.

De toegenomen competitie op de stedelijke woningmarkt vergt een stedelijk woonbeleid (zowel bovenlokaal als lokaal) dat de creatie van een betaalbaar en kwaliteitsvol huuraanbod prioritair stelt. Hierbij is het van belang om een onderscheid te maken tussen een betaalbaarheidsprobleem en een woonwensenprobleem. Uit woononderzoek dat vertrekt van het besteedbaar inkomen dat in vijf inkomensgroepen of 'quintielen' wordt uitgedrukt, blijkt dat er verschillende noden zijn. In grote lijnen geldt dat voor de onderste twee quintielen betaalbaarheid van het wonen cruciaal is, waarbij het een kwestie is van een dak boven het hoofd te hebben. De groepen die behoren tot de bovenste

quintielen hebben eerder een probleem met het vinden van een woning die tegemoet komt aan hun wensen voor een ideale woning. Het beleid kan dus best prioritair inzetten op de groepen die behoren tot de onderste twee quintielen, omdat de anderen doorgaans (of toch na een zekere tijd) zelf een oplossing kunnen vinden.

Hier liggen er dus kansen voor een meer effectieve en doelgerichte ondersteuning, en is het versterken van de stedelijke huurmarkt cruciaal om het recht op wonen voor alle burgers in de toekomst op een meer duurzame manier te blijven garanderen. Sociale huisvesting blijft nog steeds het voornaamste instrument om doelgericht in betaalbaar en kwaliteitsvol wonen te voorzien, met aandacht voor de ruimere woonomgeving, en rekening houdend met de nodige begeleiding en ondersteuning. Verdere uitbouw hiervan is essentieel voor goed functionerende steden.

Ook is gebleken dat subsidiëring van 'betaalbaar wonen' voor de middenklasse niet de gewenste effecten heeft. Dit heeft verschillende oorzaken. Zo bestaat de kans dat ze na verloop van tijd opnieuw op de markt komen en dan worden doorverkocht aan een hogere dan de initiële aankoopprijs. Ook de toewijzing van deze woningen zodat ze bij de juiste inkomensgroep terecht komen, blijkt niet zo vanzelfsprekend te zijn. Bovendien maakt het feit dat de term 'betaalbaar wonen' voor zeer ruime interpretatie vatbaar is, het in de praktijk tot een moeilijk afdwingbare voorwaarde bij bouwprojecten.

Toch zijn er ook positieve signalen die wijzen op een toenemend bewustzijn rond het betaalbaarheidsprobleem, en rond de nood aan een andere aanpak. Steden ondernemen nu al acties en initiatieven om in te grijpen op het stedelijk woningaanbod,

wat nodig zal zijn, want de markt slaagt er momenteel niet in om een voldoende breed aanbod te realiseren, en ook de sociale huisvestingsmaatschappijen schieten te kort om dit gat tussen vraag en aanbod ingevuld te krijgen. Vandaar ontstaat er een groeiend draagvlak bij steden om te investeren in lokale woonregie, gericht op de realisatie van betaalbare, duurzame en kwaliteitsvolle (huur)woningen.

### 2. Betaalbaar wonen in steden vergt een sterke stedelijke regie, en samenwerking met nieuwe en oude woonactoren

Het woonbeleid botst op de grenzen van haar instrumentarium, maar heeft vooral extra middelen nodig. Ook het Vlaams stedenbeleid is de afgelopen jaren tekort geschoten. De aanpak van het wonen vanuit stedenbeleid heeft diepe wortels in een stedenbouw die afscheid nam van '*welfare urbanism*' (waarop terecht kritiek was, op een aantal top-down, modernistische aspecten ervan); en te eenzijdig heeft ingezet op omgevingskwaliteit. Die omgevingskwaliteit is belangrijk, maar dit aanpakken in afwezigheid van een grond- en woonbeleid, leidt tot verdringing en problemen met de toegankelijkheid van huisvesting. Nochtans zijn er ook verschillende goede voorbeelden te geven. Denk bijvoorbeeld aan de rol die de sociale huisvesting heeft vervuld bij de verdichting van wijken, het hergebruik van oude gebouwen met een andere bestemming, de aanleg van publieke ruimte, de samenwerking met buurtnetwerken, enz. Het is van belang om dergelijke transversale en gerichte aanpak in de toekomst sterker uit te bouwen, gezien de samenhang tussen veel problemen die bovendien in bepaalde segmenten of wijken geconcentreerd aanwezig zijn. Hier moet



worden gezocht naar de samenwerking met nieuwe en oude woonactoren om de capaciteit van het woonbeleid op te voeren, maar ook om de actoren van het woonbeleid mee te trekken in een stedelijke vernieuwingsaanpak, inclusief een geïntegreerde sociaal-ruimtelijke blik.

De verkenning van andere strategieën is noodzakelijk, onder meer voor het voeren van een pro-actief grond- en pandenbeleid. Dit is voor de steden een belangrijk instrument. Zij kunnen gronden aankopen en deze onder voorwaarden verkopen. Zo hebben ze de regie in handen en kunnen ze verplichtingen opleggen bij nieuwe ontwikkelingen. Al vergt dit de nodige opvolging en juridische constructies om deze voorwaarden effectief tot realisatie te brengen. Strategische gronden en panden in eigendom houden of aankopen is daarbij steeds een te overwegen optie, ook omwille van het feit dat ze zo onder eigen voorwaarden ter beschikking kunnen worden gesteld van gebruikers (bv. huurders).

Steden moeten ook durven om verplichtingen op te leggen, bv. door lokaal te verplichten dat er een minimaal percentage sociale woningen dient te worden gerealiseerd. Op Vlaams niveau is deze regeling voor 'sociale last' destijds geschorst door het Europees Hof, maar de Europese rechtspraak laat dit toe, zoals ook in Frankrijk en Duitsland het geval is, en op lokaal niveau biedt dit zeker mogelijkheden. Daarnaast zou ook creatief gezocht kunnen worden naar nieuwe vormen van subsidie, bijvoorbeeld door bepaalde stedenbouwkundige vereisten selectief te versoepelen (bv. meer bouwlagen) in ruil voor een inspanning tot de realisatie van betaalbare huurwoningen.

Verder zijn er nieuwe allianties nodig tussen nieuwe en oude woonactoren.

Hier zijn op lokaal vlak de afgelopen jaren allerlei nieuwe initiatieven ontstaan. Voorbeelden hiervan zijn HuurInGent; de SVK's (sociale verhuurkantoren); het SVK pro programma dat gericht is private partijen zoals ontwikkelaars te betrekken bij sociale woningbouw; Gent Knapt op; de verkenning van een stedelijk betaalbaar huurkantoor vanuit AG Vespa; enz. Daarnaast is er een groeiende praktijk van nieuwe collectieve woonmodellen, in de vorm van bouwgroepen, wooncoöperaties, en Community Land Trusts (CLT's). Dergelijke modellen maken op verschillende manieren een koppeling tussen persoonlijke en collectieve voordelen en maatschappelijke winsten. De zoektocht naar nieuwe constructies en modellen om betaalbare huur te realiseren is dus volop aan de gang. Stadsvernieuwingprojecten zouden hier kunnen worden ingezet als een experimenteerruimte voor nieuwe verbindingen tussen publiek en privaat, collectief en individueel, lage en hogere inkomensgroepen.

Tot slot, biedt de vernieuwing van de sociale huursector, meer bepaald de fusie van sociale huisvestingsmaatschappijen en sociale verhuurkantoren tot Woonmaatschappijen, een specifieke opportuniteit. Woonmaatschappijen zouden op termijn kunnen worden uitgebouwd tot sterke vastgoedspelers die veel meer doen dan enkel woningen bouwen en verhuren. Woonmaatschappijen zouden bijvoorbeeld ook een rol kunnen krijgen in de renovatie van de private (huur)woningvoorraad. Ze hebben kennis van vastgoed en kunnen dit beter en efficiënter dan vele private eigenaars. De grotere steden hebben stadsbedrijven die deze taak opnemen, in de kleinere steden is dit vaak niet zo. Hier liggen met andere woorden kansen voor integratie in het stedelijk beleid: als bouwmaatschappij, maar ook vanwege hun expertise rond (sociale) huur, en

kennis van de noden en behoeften van hun doelpubliek. Dat er maar één woonmaatschappij meer actief zal zijn in elke gemeente (zoals destijds al aanbevolen in het Witboek), biedt bijkomende kansen tot een versterkte samenwerking met de steden.

### **3. Om een inhaalbeweging mogelijk te maken op het vlak van betaalbaar wonen is de uitbouw en ondersteuning van een collectieve leeromgeving rond innovatieve ontwikkelmodellen essentieel**

Er is een nieuwe dynamiek ontstaan, met veel lopende experimenten rond andere huur- en woonvormen. Dat vraagt veel creativiteit van de betrokken partijen, in het bijzonder van de steden. Naast creativiteit, tijd en geld, vraagt het ontwikkelen van goede experimenten ook de nodige steun om de beschikbare expertise te kunnen inschakelen, en om vervolgens de inzichten die hieruit voortkomen zoveel als mogelijk te delen en anderen te inspireren. Stadsvernieuwing zou hierbij een rol kunnen spelen om de middelen die geïnvesteerd worden in dergelijke experimenten nog meer te laten renderen, door bijkomend kansen te creëren voor meer structurele vormen van kennisontwikkeling en -uitwisseling.

Daarnaast is niet te onderschatten hoe 'regelluwe' experimenten op projectniveau zouden kunnen demonstreren wat mogelijk is buiten de regels, om op die manier de nodige bewijslast te creëren voor het bijsturen van bepaalde regelgeving. Zo blijkt in de praktijk dat er op Vlaams niveau momenteel niet alleen nood is aan hefboomen en kaders om innovatieve woonvormen op lokaal niveau te onder-



▲ Vilvoorde

steunen. In sommige gevallen staat de huidige Vlaamse regelgeving een innovatief lokaal woonbeleid in de weg, bijvoorbeeld op het vlak van betrokkenheid van lokale besturen bij Community Land Trust projecten.

#### **4. Kwaliteitsvol verdichten op de juiste locaties is enkel mogelijk als dit gepaard gaat met strategische visievorming van de steden en met een mentale omslag in de samenleving**

Naar verwachting zullen er tegen 2050 400.000 extra wooneenheden nodig zijn omwille van demografische groei en gezinsverdunding. In plaats van hiervoor de open ruimte verder te blijven inpalmen, heeft de Vlaamse regering met de goedkeuring van de bouwshift beslist om in de toekomst in te zetten op selectieve verdichting. Hiervoor komen zowel de 19<sup>de</sup> eeuwse als de 20<sup>ste</sup> eeuwse gordels van de grote steden in beeld. Maar bij uitbreiding gaat dit ook over de verstedelijking van een aantal gebieden die dichtbij de stad of in de nabijheid van goed gelegen stedelijke kernen gelegen zijn. De vraag is hoe deze verdichtingsprojecten op een kwalitatieve manier tot stand kunnen worden gebracht, rekening houdend met de

noodzakelijke maatschappelijke meerwaarde.

Dit vergt strategische ruimtelijke visievorming van de steden, en de nodige ondersteuning en begeleiding. Steden, zeker kleine steden, blijken in de praktijk nog geen visie ontwikkeld te hebben met betrekking tot de realisatie van de bouwshift. Dat creëert momenteel onduidelijkheid bij toekomstige ontwikkelingsprojecten, waardoor sommige projecten voorlopig 'on hold' worden gezet. Daarnaast zijn bepaalde instrumenten waarover steden beschikken om een activeringsbeleid te voeren onvoldoende of niet bekend, zoals het zelf inzetten van een aankoop- en leegstandsheffing. Slechts weinig steden maken actief gebruik van deze leegstandsheffing (enkel Oostende). Daarnaast is het ontwikkelen van een eigen stedelijk aankoopbeleid belangrijk, in aanvulling op het vergunningenbeleid. Ook het opleggen van stedenbouwkundige lasten kan een manier zijn om te sturen op kwaliteitsvol verdichten. Zo maakt de Stad Antwerpen bijvoorbeeld gebruik van een Stedelijke Ontwikkelingskost (SOK).

De bouwshift vormt een belangrijke hefboom met betrekking tot het woonvraagstuk, maar heeft twee zijden. Het gaat niet enkel om verdichting en kernversterking (meer bouwen), het is van belang om gelijktijdig voldoende aandacht te hebben voor het vrijwaren van open ruimte, landbouwgebied en natuur, en hierbij ook de rol van (groot)stedelijk groen en de vergroening van stedelijk gebieden niet uit het oog te verliezen. Dit zowel in functie van de woonwensen van stadsbewoners op het vlak van groene buitenruimte, als in functie van klimaatmitigatie en het tegengaan van hitte-eiland effecten. In sommige steden zijn er daarom groennormen ontwikkeld (bv. Gent), in andere steden is men gestart met de ontwikkeling van grootschalig groen (bv. het Groen Lint in Oostende). Opnieuw is hier het beschikken over of het verwerven van stedelijke grondposities een belangrijke sleutel.

Om de doelstelling rond kwaliteitsvol verdichten in praktijk te vertalen is er tot slot ook nood aan een mentale omslag



in de samenleving. Dat is te lang over het hoofd gezien. Binnen de architectuur- en planningswereld is de discussie over verdichting inmiddels gemeengoed. Maar hoewel er regelmatig discussies in de media zijn gevoerd rond de bouwshift, blijken de rechtstreekse implicaties hiervan niet te zijn doorgedrongen bij de ruimere bevolking. Dit vertaalt zich onder meer in een toenemende weerstand tegen stedelijke verdichtingsprojecten. Volgens sommige ontwikkelaars zijn we na de NIMBY fase (*'Not In My BackYard'*), in de BANANA fase (*'Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything'*) beland. De procedure om projecten te realiseren is complex, waardoor momenteel in verschillende steden veel dossiers in de Raad voor Vergunningsbetwistingen onderuit worden gehaald. Om hier in de toekomst een antwoord op te bieden, zal naast een ruimere sensibiliserings- en communicatiecampagne, ook de nodige aandacht dienen te gaan naar meer doorgedreven vormen van participatie en co-creatie.

### **5. Niet nieuw bouwen maar duurzame en doordachte renovatie is dé opgave voor de 21ste eeuw**

Bij het woonvraagstuk ligt de focus nog te vaak op nieuwbouw, terwijl de grootste opgave de komende jaren vooral ligt bij de renovatie van bestaande gebouwen. Momenteel wordt de renovatieopgave nog te veel verengd tot particuliere ondersteuning. In de steden is het daarom van belang om de renovatie van de woningen en het stedelijk patrimonium als een collectieve en maatschappelijke opgave te zien. Dat brengt onder meer uitdagingen op het vlak van collectieve renovatie, renovatiecoaching en ontzorging met zich mee. In het bijzonder op de huurmarkt is de organisatie van grootschalige renovatie complex en moeilijk, zeker als het om appartementsgebouwen gaat, onder meer omwille van het gefragmenteerd eigenaarschap. Daarnaast zijn er ook uitdagingen op het vlak van renovatie bij sociale huisvesting. Duurzame en doordachte renovatie is dus een bijzonder grote opgave, ook gelinkt aan de klimaat- en ener-

giedoelstellingen. Particuliere financiële ondersteuning zal niet volstaan, dit vraagt opnieuw ruimere stedelijke visievorming en een intensief begeleidingsproces.

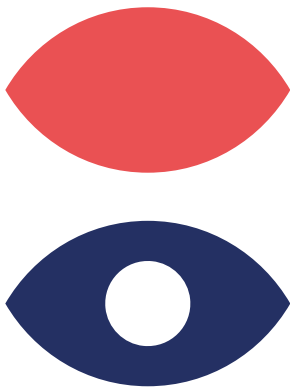
De renovatieopgave biedt ook kansen voor koppeling met het verdichtingsvraagstuk: niet in alle wijken is het zinvol om de bestaande woningen volledig te renoveren, omwille van bijvoorbeeld zeer hoge renovatiekosten, een slechte basis-kwaliteit van de woning, een ondermaatse basisstructuur, enz. waardoor vervangingsniewbouw een betere optie is. In sommige van deze wijken is bovendien ook nog eens een verdichtingspotentieel aanwezig. Dat biedt mogelijkheden voor het herdenken of herstructureren van de bestaande bebouwing, eerder dan het renoveren op basis van de huidige woningtypologieën. Steden zouden hier een belangrijke rol in kunnen spelen door een proactieve screening van hun patrimonium en hun wijken, zowel op vlak van verdichting, renovatiepotentieel als woonkwaliteit. Zo is er bijvoorbeeld in Antwerpen in het kader van SEViA (de Strategische EnergieVisie Antwerpen) een screening gemaakt van alle huidige wijken, zijn deze vervolgens in types verdeeld, en is het renovatiepotentieel (in het bijzonder de warmtelevering) hiervan bestudeerd. Deze analyse was in hoofdzaak bedoeld om het warmteplan te onderbouwen, en om de keuze te maken tussen welke wijken beter op een warmtenet kunnen worden aangesloten, en welke wijken beter geschikt zijn voor een 'volledig elektrisch' scenario.

Dergelijke screening van wijken zou in de toekomst gekoppeld kunnen worden aan bredere transformatie-opgaven, zoals verdichting, betaalbaarheid, en het verbeteren van de woonkwaliteit. In die wijken waar de kosten van de renovatieopgave zodanig hoog dreigen te worden dat particulieren er niet meer zelf voor kunnen instaan én waar er ook een verdichtingspotentieel zit, zouden steden een grotere regierol kunnen spelen in de reconversie, en hier bijvoorbeeld ook betaalbaarheid als uitdaging aan kunnen koppelen.

### **6. Geen stedenbeleid zonder wonen: het woonvraagstuk is bij uitstek een transversale opgave en de sleutel tot vele andere stedelijke kwesties**

Wanneer het doel is dat er in de toekomst meer mensen stedelijk gaan wonen, dan is er meer dan ooit nood aan stadsvernieuwing. Zoals hierboven uitgebreid staat beschreven moet er werk worden gemaakt van betaalbare woonformules in de reeds verstedelijkte ruimte; is er ingrijpende renovatie nodig van het bestaande patrimonium; moeten er nieuwe concepten en strategieën worden ontwikkeld voor kwaliteitsvol verdichten. De inrichting van het publieke domein is toe aan grondige herziening toe omwille van het behalen van de klimaatdoelstellingen (o.m. de wateropgave, het stedelijk hitte-eiland effect) maar ook omwille van de uitrol van nieuwe nutssystemen (gescheiden rioleringsstelsels, warmtenetten, gasloze wijken), en de herinrichting kan worden gekoppeld aan de verdichtingsopgave. Goed ingericht publiek domein kan immers een alternatief bieden voor private buitenruimte. Bovendien creëert de toegang tot stedelijk betaalbaar wonen ook allerlei multiplicator-effecten, zoals lagere mobiliteitskosten, nabijheid van tewerkstelling, scholen, zorg- en welzijnsvoorzieningen, enz. Dat vraagt om stadsvernieuwing, ruimtelijke maatwerk, en geïntegreerde en verbindende manieren van werken. Wonen en stedenbeleid vormen (g)een vanzelfsprekend samenspel: zowel lokaal als Vlaams zijn het gescheiden werelden en andere beleidsdomeinen. Vanuit het Vlaams stedenbeleid is het onmogelijk om een woonbeleid te ontwikkelen. Maar omgekeerd is het essentieel dat een stedelijke agenda voor wonen in al zijn facetten, een centrale rol zal spelen in het Vlaamse stedenbeleid.

# III. Toekomstige werven voor stadsvernieuwing



## 1. Inzetten op de schaal van de wijk om geïntegreerd aan verdichting, betaalbaarheid, duurzaamheid, zorg en welzijn, en woonkwaliteit te werken

### Opgaven

- Stimuleren van sociaal-ruimtelijke verdeling op het vlak van betaalbaar wonen, duurzame renovatie, en energievoorziening
- Koppelen van investeringen, op maat van de lokale context
- Voorzien van flankerende maatregelen om prijsstijging van de woningen te vermijden
- Inzetten op mensgericht plannen, door onder meer lokale kennis en aanwezige dynamieken te integreren bij processen van stadsvernieuwing: vooraf, tijdens en achteraf
- Samenwerking organiseren met de verschillende betrokken stedelijke diensten vanuit een gedeelde wijk-agenda

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- De Strategische EnergieVisie Antwerpen (SEViA), Stad Antwerpen (opmaak van warmtenetten en 100% elektrisch scenario, potentieel van buurten)
- Wijkverbeteringscontracten, Stedenbeleid Vlaanderen (koppeling tussen kansen op het vlak van samenleven, veiligheid, gezondheid, economie, wonen en/of infrastructurele uitdagingen)
- Het Local Energy Action Plan (LEAP) in Bospolder-Tussendijken, Rotterdam (energietransitie op schaal van de wijk; geïntegreerde aanpak: koppeling van energietransitie aan doelstellingen rond gezondheid, rechtvaardig-

heid, lokale economie, woonkwaliteit, en leefbaarheid; doorgedreven co-creatie met diverse wijkpartners en burgerinitiatieven: coöperatie Delfshaven; lage-temperatuur-warmtenet in lokaal eigendom)

## 2. Experimenteeruimte maken voor allianties met nieuwe en oude woonactoren om een inhaalbeweging te realiseren op de stedelijke huurwoningmarkt

### Opgaven

- Creëren van experimenteeruimte om het potentieel van nieuwe samenwerkingsvormen en nieuwe constellaties van actoren te verkennen
- Bundelen van de nodige kennis en expertise (juridisch, financieel, ruimtelijk, beleidsmatig, enz.) voor de doorontwikkeling van innovatieve en betaalbare woonvormen
- Stimuleren van gemengde projecten, zowel qua functie (wonen, zorg, werk, enz.) als qua inwoners (lage en hoge inkomens, tijdelijk en permanent, enz.)
- Bijzondere aandacht geven aan het verkennen van nieuwe samenwerkingsvormen en allianties met de sociale huisvestingsmaatschappijen, in het bijzonder wat betreft de reconversieopgave
- In kaart brengen en inspelen op de woonwensen van de huidige en toekomstige bewoners

### Inspirerende voorbeelden

- Conceptsubsidie Scandinaviëblokken, Afrikalaan, Gent (hoogbouw, appartementsgebouw, collectieve renovatie, private huurwoningen, leefbaarheid, participatie met bewoners)

- Pilotproject Schorvoort, Turnhout, Team Vlaams Bouwmeester (sociale huisvesting, renovatie, grondcoalitie tussen publieke en private partners, inspraak- en participatietraject met bewoners, koppeling met het omliggend groenlandschap, bijkomende publieke voorzieningen zoals sport- en speel-terreinen en zorgfuncties, diversifiëring van het woningaanbod, samenwerking tussen private en publieke grondeigenaars)
- Ontwikkeling van de Fierensblokken, AG VESPA, Antwerpen (betaalbare huur, duurzame en energiezuinige afwerking, collectieve technische installaties, compacte woningen, collectieve voorzieningen, gebouwenbeheer in één hand)
- Herontwikkeling van de Braemblokken in de Arenawijk, AG Vespa, Antwerpen (sociale huisvesting, renovatie, historisch erfgoed, bijkomende voorzieningen zoals onderwijs- en sportinfrastructuur, woonkwaliteit, heraanleg van de publieke ruimte, mix van sociale en private woningen)

### 3. Collectieve renovatie stimuleren door stadsvernieuwingsprojecten te koppelen aan coaching, ontzorging en de nodige begeleidingstrategieën

#### Opgaven

- Tijd en middelen investeren in een co-creatie en participatietraject met de betrokken bewoners, in combinatie met ontwerpend onderzoek
- Ontwikkelen van een aanpak op maat van de ruimtelijke, financiële, en sociaal-economische context
- Samenwerking organiseren met partners die de coaching, ontzorging en andere vormen van begeleiding op

zich kunnen opnemen

- Extra zorg besteden aan de implementatiefase, inclusief vormen van collectief beheer

#### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- L'îlot Stephenson, ensemble à Tourcoing, Construire Ensemble (Patrick Bouchain), Frankrijk (collectieve renovatie van 30 woningen, in participatie en co-creatie met de bewoners, duurzame renovatie, eco-wijk, renovatie en afbraak-nieuwbouw).
- Collectieve renovaties van de mijn cités eind jaren negentig, gefinancierd vanuit het Rechar-programma.

### 4. Testsites creëren voor kwaliteitsvolle verdichting en verstedelijking binnen een veranderende geografie van stadsvernieuwing

#### Opgaven

- Stimuleren van projecten die in de 20ste eeuwse gordel over stedelijke randen zijn gesitueerd, en die bijdragen aan verdichting
- Bijhorend de nodige co-creatie en participatie voorzien, omwille van enerzijds mogelijke weerstand tegen verdichting, en anderzijds kansen om zo sociaal-ruimtelijke kennis te integreren in (her)ontwikkelingsvoorstellen
- Prioritair inzetten op betaalbaar wonen
- Ruimte creëren voor experimenten met nieuwe ontwikkel- en beheermodellen op het vlak van wonen
- De koppeling maken met duurzame mobiliteit en klimaat- en duurzaamheidsmaatregelen
- Inzetten op het verbeteren van de nabijheid en toegankelijkheid van voorzieningen

#### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Pilotproject Collectief Wonen 'Wilrijk ter Hoogte', Team Vlaams Bouwmeester (verdichting in de 20ste eeuwse gordel, overmaats bouwblok, gediversifieerd wonen, zorgwonen, cohousing, verstedelijking, anticiperen op mogelijk verhuisbewegingen in de nabije omgeving)
- Woonontwikkeling Zilverlaan, Oostende (gemengde ontwikkeling in samenwerking met een sociale huisvestingsmaatschappij en een private ontwikkelaar; mix van sociaal wonen, wonen met zorg en marktconform wonen; collectieve voorzieningen, grondenruil; landschapsontwikkeling; buurtpark).

#### Werken mee aan deze diagnose

Deze diagnose kwam tot stand op basis van de analyse en de conclusies van dagvoorzitter Michiel Dehaene, de inbreng in de collectieve gesprekken van de deelnemers aan en de presentaties van de volgende sprekers tijdens de hearing hearing wonen van 22/12/2021:

1. Peter Lacoere (HoGent)
2. Sien Winters (HIVA, KULeuven/Steunpunt Wonen)
3. Steven Declodt (AG Vespa, Antwerpen).

# Samenleven in diversiteit in de inclusieve stad



## I. Terug- en vooruitblik

♥ Antwerpen



© Bas Boggaerts

De stad is veel meer dan een verzameling gebouwen, pleinen en parken, wegen en nutsinfrastructuur, maar ook (en vooral) een lokale samenleving die zich in en rond die gebouwde ruimte organiseert. Stadsvernieuwing raakt dus onvermijdelijk aan die lokale samenleving en de uitdagingen waarmee ze wordt geconfronteerd. Die samenhang tussen de sociale en ruimtelijke dynamieken in de stad is breed onderkend en als verworven beschouwd in het Vlaams stedenbeleid – vandaar de centrale positie van de sociaal-ruimtelijke aanpak als criterium voor de jurering van project- en conceptsubsidies.

Toch laat het sociale aspect van stedelijkheid en stadsvernieuwing zich niet zo gemakkelijk vastpakken en afbakenen. Er zijn meerdere, onderling verbonden maar toch te onderscheiden aspecten van 'het lokaal samenleven'. Het 'sociale aspect' wordt vaak opgevat als refererend naar sociaal kwetsbare groepen. Het gaat dan over de klassieke sociale kwestie van armoede en sociale uitsluiting bestrijden. In de context van stedenbeleid komt de nadruk dan onder meer te liggen op toegang tot kwalitatieve en betaalbare huisvesting. Andere keren verwijst het naar sociale dienstverlening zoals onderwijs,

crèches, ouderenzorg en bibliotheken en het belang van voldoende en kwalitatief aanbod en een gelijke toegang daartoe, ook voor kwetsbare groepen. Dan weer verwijst het 'sociale aspect' naar het welzijn van de bewoners. Het 'sociale aspect' gaat ook vaak over de nood aan sociale samenhang en ontmoeting en solidariteit tussen de erg verschillende groepen bewoners en gebruikers in de stad. Het dagelijks samenleven met anderen, die voor ons als 'vreemden' zijn, in dichtbevolkte en diverse steden is één van de grote sociale uitdagingen van onze tijd.

Voor de hearing splitsen we het thema van de sociale stad op in twee delen, waarvoor we aparte hearings organiseerden. Eén hearing ging over armoede en sociale uitsluiting en focuste ook op sociale voorzieningen in de stad. Een tweede (halve) hearing focuste op samenleven en sociale samenhang in de stad en nam ook het thema veiligheid op. In dit deel bespreken we de inzichten van beide hearings samen. In de terug- en vooruitblik splitsen we beide thema's op, omdat de insteek enigszins anders is.

### Armoede en sociale uitsluiting

In Vlaanderen en elders is het vaak een crisis in de 'sociale stad' die de stedelijkheid en de wenselijkheid en mogelijkheden van een beleid van stedelijke vernieuwing op de agenda van hogere overheden plaatst. Die crisis kan zich tonen in uitbar-

stingen van stedelijk geweld, in het acuut zichtbaar worden van sociale noden of in de opkomst van extremistische organisaties of bewegingen. Op dat vlak draagt ook de Vlaamse stedelijkheid en het beleid rond stedelijke vernieuwing een erfenis mee. De combinatie van voortschrijdende stadsvlucht van welgestelde bewoners en de instroom van telkens nieuwe golven van externe migranten en kansarme groepen leidt tot een steeds hernieuwde sociale dynamiek in de steden. Maar de structurele verarming van de stedelijke bevolking en de moeilijkheden om samen te leven geeft ook periodiek aanleiding tot sociale en politieke kortsluitingen.

De electorale opkomst van extreemrechts in achtergestelde en multiculturele stadswijken is in Vlaanderen de onmiddellijke aanleiding geweest om een Vlaams stedenbeleid uit te bouwen. In de jaren 1980 was er al het beleid rond Vlaamse herwaarderingsgebieden, maar dat was niet selectief op steden gericht en meer beperkt van opzet. Als reactie op de electorale opkomst van extreemrechts in sociaal-economisch kwetsbare en multiculturele grootstedelijke buurten, ontstond in de jaren 1990 het Vlaams Fonds voor de Integratie van Kansarmen en daarna – belangrijker – het Sociaal ImpulsFonds (SIF). Het SIF was feitelijk een territoriaal welzijnsbeleid, met een sterke betrokkenheid van het lokaal sociaal beleid en middenveld en onderbouwd door sociale statistieken, in het bijzonder de verdeling van middelen op basis van een armoede-atlas.

In 2003 werd dan de omslag gemaakt naar het stedenbeleid: niet langer 'problemen' maar 'kansen' stonden centraal. Niet langer sociale actoren maar stedenbouwkundigen gingen aan het roer staan. Het leidde – ondanks volgehouden pogingen om tot een sociaal-ruimtelijke synthe-

se te komen – tot een zekere verwijdering tussen de sociale en stedenbouwkundige sector, diagnoses, expertises en strategieën. De sociale doelstellingen verdwenen ook niet, maar worden één van de vele (mogelijke) doelstellingen. Zo voeren de auteurs van het Witboek een pleidooi om verdichting of 'kwalitatieve densiteit' (p. 118 e.v.) te koppelen aan sociale rechtvaardigheid door te sturen op een 'actief woonbeleid' (p. 122 e.v.), waarbij sterk werd gehamerd op het belang van bijkomende sociale huisvesting en actief stedelijk beleid rond huurwoningen. Ook rond participatie in projecten van stedelijke vernieuwing bouwen stedenbouwkundige diensten en bureaus ervaring en expertise op. Onder het Vlaams stedenbeleid – maar dat is een evolutie die al in de jaren 1990 ingezet werd en internationale tendensen volgt – herwinnen steden aan aantrekkingskracht, ook op de gegeerde middenklasse. Er vindt ook een omslag plaats naar stedelijke (demografische) groei na vele decennia van neergang. Die is wel grotendeels gedreven door externe migratie. De selectieve stadsvlucht van meer welgestelde gezinnen gaat verder, zij het op een lager pitje dan in de voorgaande decennia. De stad is als woonmilieu onmiskenbaar aantrekkelijker geworden, ook bij (een significant deel van) de middenklasse. Gentrificatie in bepaalde stadswijken en de sterke prijsstijgingen voor woningen in de stad reflecteren mee het succes van de stedelijke vernieuwing, mee aangestuurd door het beleid daar rond, maar tegelijkertijd ook de problemen van sociale uitsluiting die met dit succes gepaard gaan.

Steden blijven desondanks kampen met een concentratie van kansarmoede en de grootsteden verarmen gestaag ten voordele van de gemeenten in de rand van de stad. Een grondige evaluatie van de sociale impact van het Vlaamse stedenbeleid is nooit gemaakt, maar om toch een beeld te schetsen van hoe het vandaag met onze steden gesteld is op sociaal vlak brengen we enkele cijfers bij elkaar. De oorzaken achter deze cijfers zijn velerlei en een causaal verband met het Vlaams stedenbeleid is niet te leggen. De vraag die hier gesteld dient te worden

is wat het Vlaams stedenbeleid in de toekomst kan en zal doen om aan deze sociale problemen het hoofd te bieden.

De kansarmoede-index per type gemeente (VRIND-cijfers) toont dat de kansarmoede geconcentreerd zit in de grootsteden (26,9%, een kleine daling ten aanzien van voorgaande jaren) en in centrumsteden (18,2%). Vergelijk dit met een score van 9,2% voor de grootstedelijke rand, 7,7% voor de regionaal stedelijke rand en 7,4% voor het platteland. Kijken we naar de inkomensarmoede naar herkomst uit het Jaarboek Armoede en Sociale Uitsluiting uit 2011<sup>8</sup> (geen meer recente cijfers), dan zien we dat burgers met Marokkaanse en Turkse migratieachtergrond zwaar oververtegenwoordigd zijn in de twee quintielen met de laagste inkomens. Zelfs burgers met Zuid-Europese migratie-achtergrond zijn oververtegenwoordigd bij lage inkomens. Dit wijst op de 'verkleuring van de armoede' en toont aan hoe migratie over verschillende generaties heen blijft doorwegen op de sociaal-economische positie van burgers. Burgers met Oost-Europese migratieachtergrond zijn ook oververtegenwoordigd in de laagste inkomensgroepen maar ze doen het een stuk beter dan oudere migratiegroepen. Zij werken in andere sectoren (fruitteelt, bouw, enz.), komen uit iets hogere inkomenslanden en wonen ook minder geconcentreerd in stedelijke en voormalig industriegebieden. Ook meer recente cijfers uit het Jaarboek Armoede en Sociale uitsluiting uit 2021 bevestigen dat er grote verschillen zijn naar herkomst: personen die buiten de Europese Unie geboren zijn hebben een veel hoger armoederisico (36,8%) dan personen geboren in de EU (19,6%) of in België (10,4%).<sup>9</sup>

Ook het aandeel van de huishoudens met betaalbaarheidsproblemen concentreert zich in belangrijke mate in de grootsteden. Het aandeel huishoudens dat meer dan 30% aan woonuitgaven uitgeeft ligt bijna de helft hoger in grootsteden dan in regionale steden, maar ligt ook in regionale en kleine steden een paar procenten hoger dan in andere gemeenten. De werkloosheidscijfers per stad tonen een gelijkaardig beeld. We zien vooral hoge werk-

loosheidscijfers in grote steden, maar ook een aantal kleinere steden zoals Oostende benaderen de grootstedelijke cijfers. De meeste, maar niet alle, centrumsteden hadden in 2017 werkloosheidscijfers die hoger lagen dan het gemiddelde in Vlaanderen.

De financiële basis voor steden om een beleid te gaan voeren is sterk afhankelijk van de belastingen die inwoners betalen en dus ook van het fiscale inkomen van bewoners. Ten opzichte van gemiddelde Vlaams Gewest ligt dat in het Brussels gewest en Antwerpen veel lager. Een aantal randgemeenten van deze grootsteden scoren echter veel hoger dan het gemiddelde. In Gent zijn de randgemeenten ook rijker dan Gent zelf, maar het gemiddelde fiscale inkomen in Gent ligt rond het Vlaams gemiddelde. De inkomensstructuur rond de (groot)steden is dan ook heel ongelijk. (Groot)steden moeten met de handen op de rug gebonden de kwestie van sociale inclusie opnemen: hogere sociale noden lenigen met minder middelen.

### Samenleven in diversiteit

Voor het thema 'samenleven in diversiteit' blikken we terug op het Witboek Stedenbeleid uit 2003. Veel van wat de auteurs toen als uitdaging, maar ook als mogelijke oplossingsrichting naar voor schoven blijft haar relevantie behouden. In het Witboek wordt de stad voorgesteld als voorhoede van een nieuwe samenleving. De auteurs beschouwen stedelijkheid als hefboom om het samenleven vorm te geven in een context van mondialisering, flexibilisering, vermarkting, individualisering en fragmentatie. In het Witboek krijgt de stedelijke publieke ruimte een belangrijke rol toegewezen om deze uitdaging aan te gaan, een rol die jaar na jaar wordt bevestigd door de ingediende

en goedgekeurde aanvragen voor project- en conceptsubsidies.

Belangrijk hierbij is dat de openbare ruimte als kader dient voor vele vormen van communicatie tussen bewoners en gebruikers, stad en overheid en diverse stedelingen. Het Witboek licht een spanning op tussen 'communicatie' en 'veiligheid', omdat de diversiteit die eigen is aan steden ook tot gevoelens van onveiligheid maar ook tot reële onveiligheid kan leiden. De onveiligheidskwestie kreeg in het Witboek zelf niet zoveel aandacht, maar werd de voorbije jaren nadrukkelijker op de agenda gezet, zie bijvoorbeeld de grotere aandacht voor seksueel geweld en radicalisering. In het Witboek wordt een vrees voor privatisering van de publieke ruimte, voor minder divers(e) gebruik(ers) en voor vluchtiger gebruik van de publieke ruimte geuit.

De fundamentele optie die de auteurs van het Witboek naar voor schuiven is dat de publieke ruimte de diversiteit van bewoners en functies in de stad moet ondersteunen. Daaruit volgt dat stedelijke vernieuwing alle (nieuwe) bewoners, gebruikers en functies moet insluiten. Dit moet resulteren in alledaagse verbondenheid, dus vormen van zachte, informele en latente solidariteit. Dit principe van inclusie was de voorbije twee decennia een leidend principe bij de discussies rond publieke ruimte in de aanvragen voor project- en conceptsubsidies. Die principes moesten vertaald worden in een gepaste inrichting, nieuwe gedragsregels en ge-



paste vormen van beheer. De aandacht ging de voorbije twee decennia het vaakst naar het zoeken naar een gepaste inrichting. Gepaste vormen van beheer komt recent meer naar voor. Rond het vinden van nieuwe gedragsregels blijft het heel erg zoeken.

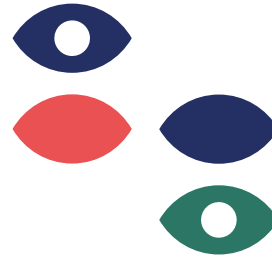
In het Witboek werd ook over de solidaire stad op een macroniveau geschreven. De solidaire stad moet ook een overlegstad zijn, waar tussen burgers met migratieachtergrond en kansarmen, nieuwe stedelijke middenklassen, stadsgebruikers onderhandeld wordt over een billijke verdeling van de lusten en de lasten van de stad en het stedelijk leven. Alhoewel veel projecten van stedelijke vernieuwing raken aan deze kwestie, laat ze zich minder gemakkelijk expliciet agenderen op projectniveau. Ze heeft immers ook implicaties voor de electorale en fiscale organisatie van een stedelijke samenleving en de ruimtelijke organisatie op stadsregionaal niveau.

#### 8◀

Dierckx, D., Vranken, J., Coene, J., Van Haarlem, A. (red.). (2011). *Jaarboek Armoede en Sociale Uitsluiting*. Leuven/Den Haag: Acco.

#### 9◀

Bron: Statbel o.b.v. SILC 2020, zoals gepubliceerd in: Coene, J., Ghys, T., Hubeau, B., Marchal, S., Raeymaeckers, P., Remmen, R., Vandenhole, W. (red.) (2021), *Jaarboek Armoede en Sociale Uitsluiting*. UPA, p. 416.



♥ Mechelen









## II. Sleutelopgaven

### **1. Een voor alle burgers toegankelijke en kwalitatieve basisdienstverlening is een essentiële onderlegger om het samenleven in steden vorm te geven**

Een voor alle burgers toegankelijke en kwalitatieve basisdienstverlening op vlak van onder meer onderwijs, gezondheidszorg (fysiek en mentaal), ontspanning en sport, ontmoeting, mobiliteit, enz. brengt rust in de samenleving. Wanneer burgers zich in hun basisnoden voorzien weten, is er mentale ruimte en groeit er onderling vertrouwen om in diversiteit samen te leven. Een samenleving die in de basisnoden van burgers voorziet, creëert een gemeenschappelijk belang onder burgers en een gedeelde infrastructuur waarin burgers vertrouwen hebben. Wanneer die basisnoden niet gelenigd worden, dreigt de sociale ongelijkheid, de daarop terende sociale en ruimtelijke segregatie en onderling wantrouwen en frustraties het samenleven te ondermijnen. Omgaan met 'vreemden' – een typisch kenmerk voor de stedelijke samenleving, waar wij de meeste mensen in onze nabijheid niet kennen – lukt dan minder goed, omdat burgers meer wantrouwig in het leven staan en anderen als concurrenten voor toegang tot dienstverlening gaan zien, in plaats van medeburgers waar ze vreedzaam mee kunnen samenleven.

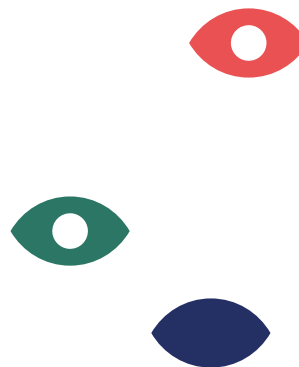
### **2. Investeren in voorzieningen is een sterke hefboom om via stadsvernieuwing aan grondrechten van burgers te werken.**

De sociaal inclusieve stad is een stad waarin de sociale grondrechten van mensen gegarandeerd zijn. Sociale grond-

rechten staat centraal in het lokaal sociaal beleid. Lokale besturen en andere lokale actoren worden verwacht rond deze doelstelling samen te werken. Het gaat onder meer over het recht op goede huisvesting, onderwijs en arbeid. Het stedelijk vernieuwingsbeleid moet niet de plaats van het sociaal beleid willen innemen; maar door bij de inrichting, organisatie en programmering van de stedelijke ruimte expliciet rekening te houden met de nood aan aangepaste en kwalitatieve dienstverlening kan het wel bijdragen aan de doelstelling van sociaal beleid. Bovendien doet het er voor de kwaliteit en toegankelijkheid van die dienstverlening toe waar die komt, hoe die ingericht is en hoe ze gekoppeld wordt aan andere functies. Zo komen we tot een 'voorzienende stad'.<sup>10</sup>

De 'voorzienende stad' is niet zomaar een eigenschap van een wijk of een stad, maar is een permanente opdracht. De demografische samenstelling van wijken verandert continu, dus de ruimte voorzien voor dienstverlening moet ook voldoende flexibel zijn om verandering in noden te kunnen opvangen. Een ander aspect waarin stedelijke vernieuwing het verschil kan maken is door een ruimtelijk antwoord te voorzien op de versnippering van dienst- en hulpverlening, bijvoorbeeld door deze ruimtelijk te bundelen of te verbinden. Slimme sociaal-ruimtelijke interventies kunnen ook helpen om de toegankelijkheid of laagdrempeligheid van voorzieningen te verbeteren, of om mentale of fysieke breuklijnen te overwinnen. In het lokaal sociaal beleid werkt men aan een betere integratie van hulpen dienstverlening, onder meer met 'one stop shops' waarin men inspanningen van verschillende actoren en dienstverleners die actief zijn op het terrein integreert.

10 >  
Buitelaar, E. (2020).  
Maximaal, gelijk,  
voldoende, vrij. Vier  
perspectieven op de  
rechtvaardige stad.  
Trancity\*Valiz: Haarlem.



### 3. In een sociaal inclusieve stad wordt outreachend gewerkt naar kwetsbare groepen

Kwetsbare sociale groepen missen vaak het vertrouwen en/of de kennis van het bestaande aanbod aan dienst- en hulpverlening om ervan gebruik te maken om hun sociale problemen aan te pakken. 'Outreaching' handelen start vanuit de idee dat hulp- en dienstverleners niet moeten wachten tot mensen langskomen met een probleem, maar dat ze mensen moeten aanspreken in hun eigen 'context'. Dat kan een plein of een parkje zijn, een buurthuis, de bibliotheek of bij hen thuis. Het is een omgeving die hen vertrouwd is en waarin ze aanspreekbaar zijn door anderen. Bij stedelijke vernieuwing moet rekening gehouden worden met de nood aan en functie van dergelijke ruimtes.

Heel wat hulp- en dienstverlening wordt traditioneel vraag- en persoonsgericht georganiseerd. Men wacht dan tot de persoon in kwestie zich tot de organisatie wendt. Men gaat ervan uit dat die persoon zijn probleem helder onder woorden kan brengen en er een gerichte hulpvraag van kan maken. In de dienstverlenende en hulpverlenende sector dringt stilaan het besef door dat zo veel burgers met hulpvragen niet geholpen wordt. Er is een grote groep hulpbehoevende, maar bij de dienst- en hulpverlening niet gekende burgers. Bij nogal wat burgers in steden leeft het gevoel dat ze nooit 'iemand' zien. Lokale overheden en organisaties zijn onzichtbaar in hun leefwereld. Daarom ontstaat recent in heel wat steden een verschuiving naar proactief handelen, waar sociaal werkers en organisaties burgers opzoeken om hulp aan te bieden. Het initiatief verschuift dus van de burger zelf naar sociale organisaties en/of het

stadsbestuur. Dat houdt een andere kijk op verantwoordelijkheid in en vergt een heel andere organisatie van de dienst- en hulpverlening. Het vergt ook een andere ruimtelijke organisatie en inplanting van dienst- en hulpverlening.

### 4. Stedelijke publieke ruimte als cruciale hefboom om samenleven in diversiteit vorm te geven.

Het belang van stedelijke publieke ruimte om het samenleven in diversiteit vorm te geven is bekend. Het is een belangrijk instrument om de sociale en ruimtelijke segregatie in steden tegen te gaan. De publieke ruimte vormt een kader voor vele vormen van communicatie tussen de verschillende bewoners en gebruikers van de stad. Dat gebeurt in belangrijke mate in 'zelfbeheer'. In de publieke ruimte – of het nu om pleinen en parken gaat, het openbaar vervoer, in de woonomgeving of in (semi-) publieke gebouwen – vinden burgers in een stad doorgaans zelf manieren om op een vreedevolle manier met elkaar samen te leven, van dezelfde ruimtes gebruik te maken of zelfs samen te werken met elkaar. Naar die technieken van zelfbeheer van samenleven onder vreemden wordt verwezen met termen zoals convivialiteit, publieke vertrouwdeheid en 'civic indifference'.

Toch gaat omgaan met 'vreemden' in de stedelijke publieke ruimte gepaard met gevoelens van onveiligheid. Er is een reële spanning tussen de vele vormen van onverwachte en onvoorspelbare communicatie met vreemden die zich kan voordoen in stedelijke publieke ruimtes en de nood aan veiligheid. De nood aan veiligheid kwam onder meer bovendrijven in debatten over radicalisering, grensoverschrijdend gedrag en seksueel geweld ten

aan van vrouwen en seksuele minderheden, en racisme. Onder meer vrouwen en kinderen klagen onveiligheid aan. De publieke ruimte moet een diversiteit van bewoners en gebruikers en functies in de stad ondersteunen, maar dit veronderstelt doorgedreven reflectie over een gepaste inrichting van de publieke ruimte, maar evengoed over nieuwe gedragsregels en gepaste vormen van beheer. De grote residentiële instabiliteit in nogal wat stads-wijken vormt hier een extra uitdaging.

### 5. Op lokale schaal vertrouwdeheid creëren in een steeds meer complexe en digitale wereld.

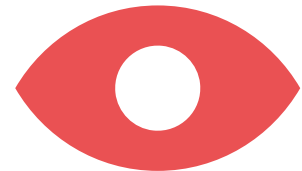
De complexiteit van de leefwerelden in steden neemt toe. We stellen een grote diversiteit en ook steeds sneller wisselende dynamiek van leefwerelden, netwerken en gemeenschappen in de stad vast. Die complexiteit en dynamiek is steeds minder te vatten in eenvoudige concepten zoals wijken, sectoren of levensdomeinen. De stedelijke samenleving wordt onoverzichtelijker, minder makkelijk te vatten en dus ook minder makkelijk om op in te grijpen. Vanuit de leefwerelden ziet het plaatje er niet rooskleuriger uit. Veel burgers kunnen niet volgen, hebben de indruk dat overheden hen en hun wensen en belangen niet 'zien', vinden dat de overheid grotendeels afwezig is in hun leven. De grote impact van digitale evoluties op de leefwereld van mensen valt niet te onderschatten. Het gebrek aan fysieke nabijheid en de moeilijkheden die ze ervaren om het beleid en haar intenties te begrijpen doet het vertrouwen van burgers in het bestuur van de stad dalen.

## 6. Opbouwen en integreren van kennis van de leefwereld in stadsvernieuwing, vanuit continuïteit

Naast het feit dat de complexiteit van leefwerelden toeneemt, missen besturen vaak lokale kennis of sijpelt deze kennis nog onvoldoende door in processen van stadsvernieuwing. In sommige gevallen wordt deze kennis wel opgebouwd in functie van concrete projecten en ingrepen, maar te vaak wordt ze daarna weer losgelaten. Deze management-logica van besturen maken het opbouwen van lokale kennis, die langdurige en volgehouden inzet en aanwezigheid vraagt en een stabiel personeelskader, moeilijker. Tegelijkertijd liggen er veel kansen in vooral de grotere steden, waar stedelijke professionals zoals wijkregisseurs, programmaregisseurs, of wijkwerkers deel uitmaken van de stadsorganisatie, en in toenemende mate een actieve rol opnemen in processen van stadsvernieuwing. Zo blijken stadsvernieuwingsprojecten in de praktijk mee de aanleiding te vormen voor samenwerking tussen sociale en ruimtelijke diensten. Weliswaar gebeurt dit voornamelijk nog op projectmatige basis: (het gebrek aan) continuïteit is dan ook een belangrijk aandachtspunt. Deze stedelijke professionals met sociale competenties zouden in principe de brug kunnen vormen tussen tijdelijke projecten en een doorlopend engagement: door langdurig en op continue basis aanwezig te zijn en te blijven, en door betrokken te zijn bij kortlopende of tijdelijke projecten. Dat vergt ook een andere blik op de validering van de 'resultaten' van stadsvernieuwing. Momenteel ligt nog sterk de nadruk op concrete of fysieke realisaties, terwijl ook het teweegbrengen van (kleine of grote, tijdelijke of permanente) positieve verschuivingen in de dynamiek van het lokaal samenleven (minstens) van even grote waarde kan zijn.

## 7. Stedelijk sociaal beleid participatief vormgeven

Het stedelijk sociaal beleid moet participatief worden opgebouwd. De grote doelstellingen van het beleid moeten breed gedragen worden, in het bijzonder over verschillende beleidsdomeinen en legislaturen heen. De participatie moet de diversiteit in de stedelijke samenleving weerspiegelen. Dat vergt blijvende inzet en aandacht, en zeker voor kwetsbare groepen vergt het veel tijd en energie. Hier toont zich een spanning tussen doelgroepgericht werken, wat in de sociale sector vaak als een effectief instrument gehanteerd wordt om kwetsbare groepen gericht te benaderen en betrekken, en een benadering gericht op iedereen die in een bepaald gebied woont of er gebruik van maakt. Tegelijkertijd verbinden en overbruggende relaties leggen is hier de uitdaging. In ieder geval moeten de fora waarop de participatie georganiseerd wordt een afspiegeling van de stedelijke samenleving zijn. Bijzondere aandacht moet uitgaan naar zelforganisaties en meer informele sociale organisaties. Hun werk moet gehoord en erkend worden zonder hun rol te formaliseren. Discriminatie en uitsluiting moeten in dat opzicht als een gedeelde verantwoordelijkheid worden gedefinieerd. Het is het probleem van de hele samenleving, niet enkel van individuen of van de overheid.



♥ Tienen





# III. Toekomstige werven voor stadsvernieuwing

## 1. Inzetten op de schaal van de wijk om burgers vertrouwen te geven in hun omgeving, stedelijke samenleving en bestuur

### Opgaven

- Eigenaarschap van en betrokkenheid op schaal van woonomgeving vergroten, in het bijzonder bij kwetsbare groepen
- Inzetten op inclusieve vormen van beheer en gezamenlijk ontwikkelen van gedragsregels voor het gebruik van publieke ruimtes
- Werken aan ruimtes die publieke vertrouwdheid en conviviale omgangsvormen in de wijk versterken
- Via de gerichte en zichtbare inplanting van private en publieke sociale dienstverlening en hulpverlening gevoelens van nabijheid van overheden en organisaties versterken
- Lokale kennis van netwerken, gemeenschappen en leefwerelden bij bestuur opbouwen door langdurige en stabiele aanwezigheid ('hangambtenaren')

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Stadsvernieuwingsproject Zuurstof voor de Brugse Poort, Gent (lokale kennis, 'hangambtenaren', inclusieve programmatie van publieke ruimte, dienstverlening)
- Conceptsubsidie Stuivenbergsite, Antwerpen (inplanten dienstverlening, lokale kennis, eigenaarschap van wijk, publieke ruimte)
- Conceptsubsidie Ruimtelijke Veiligheid, Antwerpen (gedragsregels publieke ruimte)
- Pleinmakers, Mechelen (betrokkenheid op publieke ruimte, convivialiteit)

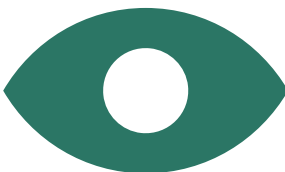
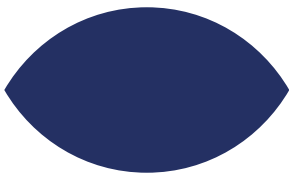
## 2. Ruimte maken voor informele plekken van verbinding

### Opgaven

- Inzetten op informele plekken die laagdrempelig en open zijn voor burgers van allerlei slag en waar men op eigen voorwaarden kan zijn, maar ook aanspreekpunten van organisaties en overheden vindt
- Ruimte maken voor nieuwe vormen van ontmoeten en verenigen en leren hoe in interactie te gaan met minder georganiseerde groepen en minder hiërarchische organisaties
- Vrijplaatsen creëren die specifiek gericht zijn op groepen die niet de 'norm' zijn in de publieke ruimte, zoals senioren, meisjes en kinderen

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Saamo De Wijk, Antwerpen-Noord (laagdrempelig buurthuis)
- Allez Du Kaai, Brussel (informeel en laagdrempelig tijdelijk ruimtegebruik project)
- Model De Stek (laagdrempelige ontmoeting, geïntegreerde toegang tot hulp- en dienstverlening, 22 praktijken in Vlaanderen)
- De Pastory, Gent (laagdrempelige ontmoeting, huisvesten burgerinitiatieven)



### 3. Co-creatie moet de norm worden bij stedelijke vernieuwing

#### Opgaven

- Co-creatie: sociaal differentiëren en vertrekken vanuit ervaringskennis van mensen
- Loskomen van specifieke ideeën van wat participatie is en alert zijn voor hoe mensen op hun manier participeren
- Opgaven van stedelijke vernieuwing ontwikkelen samen met alle bewoners en dit sturend laten zijn voor het ontwerpproces. Participatie is meer dan informatie inwinnen, maar een gezamenlijk leerproces
- Bewust nadenken welke meerwaarde een stedelijk vernieuwingsproject oplevert voor alle groepen in de wijk
- Alert zijn voor de verschillende snelheden van bottom-up participatie en de lokale representatieve democratie

#### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Conceptsubsidie Muide-Meulestede, Gent (co-creatie, opgave ontwikkelen met burgers, gedifferentieerde co-creatie)
- Conceptsubsidie Luchtbal, Antwerpen (co-creatie met erg verschillende actoren, incl. bewoners en ondernemers)
- Ruimtepiloten, Gent (co-creatie in mensgerichte ruimtelijke planning)
- Burgerbegroting, Antwerpen (co-creatie in onmiddellijke omgeving)
- J1000, Antwerpen (participatie met jongeren)

### 4. Voorzienende steden uitbouwen

#### Opgaven

- Analyseren welke grondrechten voor welke groep niet gerealiseerd zijn en nagaan of via stedelijke vernieuwing dienstverlening ingeplant kan worden om daaraan tegemoet te komen
- Waken over de gelijke (of minimale) spreiding van basisdienstverlening over het territorium van de stad
- Waakzaam zijn voor de actief segregerende werking die uitgaat van het functioneren van het onderwijs, het verenigingsleven en de woningmarkt en nagaan hoe daar met ruimtelijke strategieën tegengewicht geboden kan worden

#### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Conceptsubsidie Oude Rijkswachtkazerne/Gendarmerie, Aalst (sociale economie, groene en ontmoetingsruimte, mix van functies en publiek)
- Welzijnsknoop Ledeberg, Gent (mix aan dienstverlening, werken aan sociale grondrechten).

#### Werkten mee aan deze diagnose

Deze diagnose kwam tot stand op basis van de analyse en de conclusies van dagvoorzitter Stijn Oosterlynck, de inbreng in de collectieve gesprekken van de deelnemers aan en de presentaties van de volgende sprekers tijdens de hearing inclusieve stad van 27/01/2022:

1. Peter Raeymaeckers (UAntwerpen)
2. Tamara Laevaert (Samenlevingsopbouw Antwerpen)
3. Trees De Bruycker (Stad Gent, regisseur armoedebeleid),  
en de hearing samenleven in diversiteit van 28/03/2022:
5. Mattias De Backer (LINC, KULeuven)
6. Liselotte Vanheukelom (JES Brussels)
7. Christophe Busch (HAI)
8. Werner Van Herle (Stad Mechelen, Lokale Preventie en Veiligheid).



# Mobiliteit



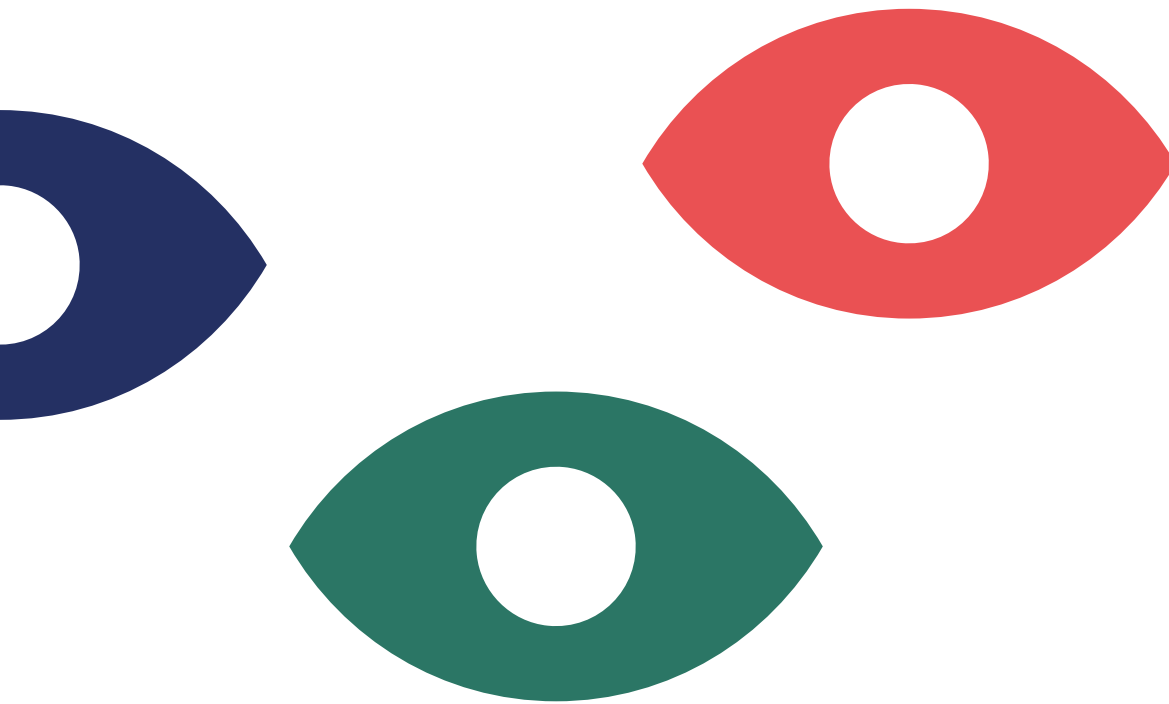
## I. Terug- en vooruitblik

Het debat rond steden en stedelijkheid heeft de afgelopen jaren een nieuwe wending gekregen. Lange tijd liep het gesprek rond stedelijkheid vast tussen voor- en tegenstanders van wonen in de stad versus wonen in een verkaveling of op het platteland. De afgelopen jaren is er echter een groeiend bewustzijn ontstaan over het feit dat de verspreide verstedelijking die het Vlaamse landschap typeert tegen haar limieten botst, zowel in ruimtelijk, sociaal als ecologisch opzicht. Geleidelijk aan kwam er meer aandacht voor de vele nadelen en hoge kosten die verbonden zijn aan de historische erfenis van onze na-oorlogse anti-stedelijke planning. Niet in het minst op het vlak van mobiliteit: waar de suburbane idylle in de na-oorlogse jaren deels werd gefaciliteerd door een (eezijdige) inzet op individuele automobilititeit, stellen we vast dat deze veralgemeende individuele mobiliteit vandaag zorgt voor collectieve stilstand, slechte luchtkwaliteit, toenemende verkeersonveiligheid, en groeiende sociale ongelijkheid. Die omslag in het denken toont zich ook in de bouwshift die recent door de Vlaamse Regering is aangekondigd. De vertaling van de bouwshift in praktijk zal ongetwijfeld nog allerlei uitdagingen met zich meebrengen.<sup>11</sup> Maar de achterlig-

gende ambitie om tegen 2040 geen extra open ruimte meer aan te snijden voor toekomstige bebouwing stemt alvast hoopvol. Met het toeroepen van een halt aan de verdere verspreiding van verstedelijking is een duidelijk signaal gegeven om zowel de hoge infrastructuurkosten, als de hoge maatschappelijke kosten die hiermee gepaard gaan niet langer lijdzaam te blijven ondergaan.

De manier waarop we vandaag naar mobiliteit kijken mag dan wel veranderd zijn, de impact van de Vlaamse verspreide verstedelijking laat zich nog steeds op allerlei manieren voelen. De auteurs van het Witboek verwezen twintig jaar geleden al naar (onder meer) “*de onevenwichtige en dure uitrusting van de verspreide flarden stad*”, en de “*gebrekkige mobiliteit*”, meer bepaald “*de files, vervoersarmoede, en het beperkt openbaar vervoer*” (pp. 28-29). Via de stadsvernieuwingprojecten zijn er op verschillende fronten inspanningen gebeurd om een bijdrage te leveren aan meer duurzame mobiliteit. Denk hierbij aan de kwaliteitsverhoging van stationsomgevingen, die in het teken stond van de verbetering van de toegankelijkheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van stationsgebieden en de bijbehorende





publieke ruimte. Daarnaast is er ook veel aandacht gegaan naar de opwaardering van wandel- en fietsinfrastructuur, via onder meer de aanleg van fietsbruggen en verkeersluwe fiets- en wandelroutes. Vele stedelijke marktpleinen hebben een metamorfose ondergaan: van grijze parkings naar levendige stadspleinen. Tot slot is er bij de (her)ontwikkeling van stedelijke woongebieden sterk ingezet op het verbeteren van de nabijheid van voorzieningen en het doorwaadbaar maken van de omgeving voor zachte weggebruikers.

Maar de rol van stadsvernieuwing op het vlak van mobiliteit is zeker nog niet uitgespeeld. Tijdens de hearing mobiliteit kwamen er verschillende nieuwe uitdagingen naar boven. Het adagium 'om het even wat kan om het even waar' zal de komende jaren plaats maken voor selectieve verstedelijking op plekken waar het verantwoord is, namelijk nabij knooppunten van openbaar vervoer en voorzieningen. Hierbij zal het van belang zijn om met de nodige zorg na te denken over de bijpassende mobiliteitsinfrastructuur, en dit in één beweging ook te koppelen aan waterhuishouding, nutsvoorzieningen, energetische vernieuwing, enz. Daarnaast is er ook nood aan de ontwikkeling van alterna-

tieven voor het traditioneel autogerichte beleid. Die zoektocht naar alternatieven is nog volop aan de gang. Hier onderscheidt prof. Dirk Lauwers tijdens de hearing mobiliteit vier leidende paradigma's: de 'autostad', de 'duurzame stad', de 'slimme stad', en de 'stad als plek van mensen'. Dit vertaalt zich respectievelijk in een (nog steeds) sterke autogerichtheid d.m.v. grote investeringen in infrastructuur; klimaat- en energemaatregelen waarbij de 'modal shift' centraal staat; technologische innovatie waarbij veel heil wordt verwacht van onder andere zelfrijdende auto's; en een focus op leefkwaliteit door onder meer in te zetten op 'leefbare straten' en de 'walkability' van stedelijke omgevingen.

Voorlopig is het nog te vroeg om te voorspellen tot welke nieuwe gecombineerde visies en interventies dit zal leiden, of welke van deze paradigma's zal overheersen. Maar vast staat dat er nog een grote omslag nodig is. Op het vlak van mobiliteit is het bilan van de afgelopen 20 jaar namelijk overwegend negatief. De files zijn enkel toegenomen. Hetzelfde geldt voor de vervoersarmoede, die zonder maatregelen nog verder dreigt te versterken. Ook op het vlak van de kwaliteit en toegankelijkheid van het openbaar

vervoer is weinig of geen vooruitgang geboekt. Naast deze tekortkomingen, hebben diverse experts tijdens de hearing mobiliteit ook gewezen op een aantal cruciale verschuivingen, kansen en uitdagingen, zowel maatschappelijk als op het vlak van beleid, waar we hieronder dieper zullen op ingaan.

#### 11 ◀

Zie onder meer:  
Coppens, T. (2022). Een rechtvaardige bouwshift: laat verdichting betalen voor ontدichtung, in: Knack.







## II. Sleutelopgaven

### 12 >

Zie: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, strategische visie (2018) en Verachtert, E., et al. (2016). Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, studie uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen.

### 13 >

Cijfers Statbel, bevolkingsvooruitzichten voor particuliere huishoudens, 2020 tot 2050.

### 14 >

Mabilde, J. (2020, april). Tussen droom en werkelijkheid. Naar meer kwaliteit en diversiteit in het Vlaamse woonlandschap. Oikos Tijdschrift, 96, 81-92.

### 15 >

Kobe Boussauw, tijdens de hearing mobiliteit

### 16 >

Mabilde, J. (2021, juli). Ademruimte in de verdichtende stad. Tijdschrift Ruimte, 50.

### 17 >

Mabilde, J. (2021, juli). Ademruimte in de verdichtende stad. Tijdschrift Ruimte, 50.

### 1. Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met betaalbaar wonen

Het nieuwe ruimtelijke beleid pleit terecht voor meer ruimtelijke selectiviteit door verdichting te concentreren nabij voorzieningen en rond knooppunten van openbaar vervoer<sup>12</sup>, maar daarbij moeten we ook oog hebben voor de sociale gevolgen van die verdichtingsoperatie. Tussen nu en 2050 komen er in Vlaanderen immers zo'n 400.000 huishoudens bij die allen een plek moeten vinden op de woonmarkt.<sup>13</sup> Verdichting en kernversterking zijn nodig, maar dat betekent dat de grote uitdaging voor de toekomst ligt in het voorzien van betaalbare woningen op die goed bereikbare en gegeerde locaties waar vandaag de grondprijzen reeds de hoogte in gaan.<sup>14</sup>

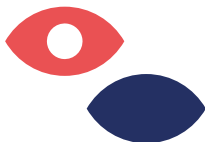
De prijs van een woning wordt vooral bepaald door wat toekomstige eigenaars kunnen betalen. In het bijzonder in de centrumsteden, waar de demografische druk van hoogopgeleide starters – die beschikken over hogere inkomens en vaak ook financiële steun van de ouders – groot is, drijft dit de woningprijzen sterk naar omhoog. Het gevolg is een suburbanisering van armoede en vervoersarmoede,

omdat een groeiende groep geen betaalbare woning meer vindt in de steden, en zich niet kan vestigen op goed bereikbare plekken, waar je je leven kan organiseren zonder een auto te bezitten.

Een belangrijke opgave voor de toekomst is daarom het actief inzetten op een groter aanbod van sociale woningen en betaalbaar wonen op duurzame mobiliteitslocaties: langs openbaar vervoer- en fietsassen, op fietsafstand van centra van voorzieningen en werkgelegenheid, of in de nabijheid van hoogwaardige openbaar vervoersknooppunten. Wie in een autoluwe omgeving wil wonen, in het bijzonder sociaal kwetsbare groepen, zou daar door een gepast aanbod ook de kans moeten toe krijgen. Het kan ook tot een soort contract leiden: wie in de stad gaat wonen, verbindt zich ertoe geen auto te bezitten en zo weinig mogelijk de auto te gebruiken.

### 2. Mobiliteit gaat over nabijheid

In het mobiliteitsdiscours is de afgelopen jaren een evolutie merkbaar: waar mobiliteit in het verleden werd gezien als een probleem dat 'opgelost moet worden',



**Vandaag groeit de stedelijke bevolking opnieuw, met een opwaartse druk op de woningprijzen tot gevolg. Dat leidt ertoe dat minder kapitaalkrachtige groepen vaker in een autoafhankelijke woonomgeving terechtkomen. Tegelijkertijd verliezen stedelijke gebieden sommige centraal gelegen basisvoorzieningen, die randstedelijke, autogerichte locaties opzoeken. Deze uitdagingen verdienen een visie die betaalbaar en sociaal wonen ruimtelijk koppelt aan het openbaar vervoer en de fiets, en aan nabijheid van basisvoorzieningen.<sup>15</sup>**

– Kobe Boussauw –

en waar de oplossingen zich vooral richten op het voorzien van extra infrastructuur, leggen steeds meer beleidsmakers en mobiliteitsexperten vandaag de nadruk op het creëren van nabijheid en bereikbaarheid tussen de plekken waar we wonen, werken, winkelen en ontspannen.

Dat nabijheidsdiscours is niet nieuw – en is bijvoorbeeld ook een belangrijk aspect van het compacte stad model – maar het krijgt, onder meer door de recente aandacht voor het concept van de 15-minuten-stad, opnieuw veel aandacht.

Dergelijke mobiliteitsconcepten gebaseerd op de relatie tussen mobiliteit en ruimte, op nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen, op maatschappelijke interactie, sluiten ook aan op het domein waarin het Vlaams stedenbeleid of het ruimere (Vlaamse en lokale) stedelijk beleid opereert, en gaan uit van meer aandacht voor de plek of de buurt. Sinds de eerste, strenge lockdown als gevolg van de coronacrisis, toen we gedurende enkele weken slechts voor essentiële verplaatsingen de wagen van stal konden halen en voor ontspanning aangewezen waren op de eigen buurt, zijn velen zich ook nog meer dan voorheen bewust geworden van het belang van onze onmiddellijke woonomgeving.<sup>16</sup> De aandacht voor de impact

van mobiliteit op de nabije woonomgeving, wordt ook mee gevoed door een groeiende bezorgdheid om onze gezondheid, milieu en klimaat, en de acties van burgerbewegingen zoals Curieuzeneuzen en FilterCaféFiltré die ijveren voor een gezondere leefomgeving.

Maar concepten zoals de 15-minutenstad, die inzetten op nabijheid, zijn niet overal even goed toepasbaar. De omslag maken naar autoluwe woonbuurten, waar bewoners niet van de wagen afhankelijk zijn voor hun dagdagelijkse verplaatsingen en woon-werkverkeer, lukt beter in dichtbebouwde buurten, met veel voorzieningen en een hoogwaardig aanbod aan openbaar vervoer dan in een typische verkaveling aan de rand van de stad. Je hebt een bepaalde densiteit nodig om voldoende afnemers van al die voorzieningen te garanderen en om 'stedelijkheid' te maken.<sup>17</sup> Zo zijn er grote verschillen in nabijheid van voorzieningen tussen binnenstedelijke en randstedelijke, tussen grootstedelijke en kleinstedelijke gebieden, en bovendien is de nabijheid van werkgelegenheid minder evident te realiseren – en speelt die op een groter schaalniveau, ook afhankelijk van goede overstapmogelijkheden – dan dagdagelijkse voorzieningen. Daar komt nog de eerder genoemde

bezorgdheid bovenop, dat niet elke bevolkingsgroep de keuze heeft om te wonen waar hij of zij wil, en dat concepten zoals dat van de 15-minutenstad dus steeds gepaard moeten gaan met een actief beleid rond betaalbaar wonen om ook inclusief te zijn.

Maar eerder dan de 15-minutenstad als utopisch concept op Vlaanderen toe te passen, zouden we ook kunnen detecteren waar in Vlaanderen vandaag al de condities of kiemen aanwezig zijn, waar een minimale dichtheid en nabijheid van voorzieningen gerealiseerd kan worden om kwaliteitsvolle en duurzame leefomgevingen te ontwikkelen waar men niet afhankelijk is van de eigen wagen. De gebieden waar deze kiemen aanwezig zijn, zouden ook nieuwe territoria kunnen worden waarop stadsvernieuwing kan inzetten, door vooral daar bijkomende en betaalbare woonontwikkelingen te stimuleren, en gericht te investeren in het publiek domein. In die zin ligt er een groot, nog niet volledig ontgonnen potentieel in de 20ste eeuwse randen van de grote steden, en in het meer inzetten op de fiets als cruciale schakel in een duurzaam vervoersmodel.

**Er is momenteel veel aandacht voor de 15-minuten stad. De Vlaamse centrumsteden, misschien met uitzondering van Gent en Antwerpen, zijn dat eigenlijk al. De fiets is een zeer belangrijk vehikel geworden. Dat kan leiden tot een revolutionaire ommekeer met een grote impact op de ruimtelijke ordening. Dit biedt nog veel kansen die verder verkend dienen te worden.<sup>18</sup>**

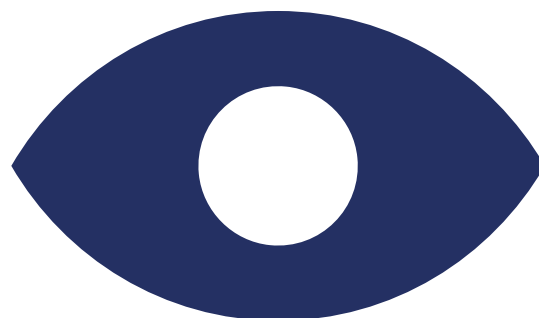
– Minister Somers –



### **3. Selectieve verdichting als sleutel voor duurzame mobiliteit**

De verspreide ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen brengt behalve mobiliteits- en klimaatproblemen ook heel wat maatschappelijke kosten met zich mee. Er zijn de directe kosten in aanleg en onderhoud van de uitgebreide energie-, rio- lering- en weginfrastructuur, maar ook de indirecte en minder eenvoudig meetbare kosten zoals het verlies aan biodiversiteit en ecosysteemdiensten, of de impact op onze gezondheid. Het nieuwe ruimtelijke beleid pleit terecht voor meer ruimtelijke selectiviteit door verdichting te concen- treren rond knooppunten van openbaar vervoer.<sup>19, 20</sup>

Het koppelen van ruimtelijk en mo- biliteitsbeleid gebeurt ook in andere lan- den en is beter bekend onder de noemer ‘Transit Oriented Development’: mobiliteitsknooppunten zijn de plekken waar bijkomende functies en bebouingsdicht- heid worden toegelaten en gerealiseerd. Het Manifest Mobiliteit 2.0, dat de Vlaam- se vereniging voor Ruimte en Planning maakt in samenwerking met een ruimte groep academici, mobiliteitsexperts en ruimtelijk planners, voert een pleidooi voor het creëren van nabijheid, door te investeren in kernversterking en in de ontwikkeling rond vervoersknooppunten, waarbij verdichting, functiemenging en een kwaliteitsvol publiek domein de re- cepten zijn voor het terugdringen van de vervoersvraag. Het manifest schuift twee uitgangspunten naar voor om dit te reali- seren: nabijheid, wat hierboven al aan bod kwam, en Transit Oriented Development (TOD):



**18 ▲**  
Minister Somers, tijdens een overleg met de Taskforce op 16 februari 2022

**19 ▲**  
Mabilde, J. (2019). Een klimaatrobuust woonlandschap: verdichten en herverdelen. In S. Dierickx (Red.), *Klimaat en sociale rechtvaardigheid*. Denktank Minerva.

**20 ▲**  
Vermeiren, K., et al. (2019). *Monetariseren van urban sprawl in Vlaanderen*, uitgevoerd in opdracht van Departement Omgeving

## 21 ▼

Baert, W. et al. (2017). Manifest Mobiliteit 2.0. Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP).

## 22 ▼

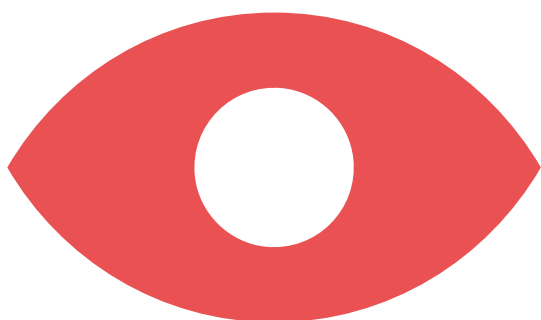
Mabilde, J. (2018). Smart Mobility. Het domein van 'disruptieve' technieken of van 'visionaire' architecten?. In M. Somers (Red.), Vorm geven aan digitale tijden. Denktank Minerva.

## 23 ▼

Vervloesem, E., Mabilde, J., Dehaene, M., De Bruyn, J. (2018). Designing the Future. Architecture Workroom Brussels, Team Viaams Bouwmeester, VRP, OVAM en IABR.

## 24 ▼

Van Herck, B., Vanthillo, T., De Rynck, F., Ballon, P., Coppens, T., De Weerd, Y., & Oosterlynck, S. (2019). Een versterkt partnerschap tussen Vlaanderen en haar steden. Idea Consult.



**Transit Oriented Development (TOD) is een stedenbouwkundig principe dat staat voor het ontwikkelen in dichte kernen rond multimodale knooppunten en langs vervoersassen met concentraties van wonen, werken en voorzieningen. TOD wordt wereldwijd hét leidende ontwikkelingsprincipe in sterk verstedelijkte gebieden, omdat het de beste garantie biedt om bevolkingsgroei en economische ontwikkeling te laten samengaan met leefkwaliteit en bereikbaarheid. Een hogere bebouwingsdichtheid, de autoluwe inrichting van het publiek domein en een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer zijn daarbij de basisingrediënten.<sup>21</sup>**

– Baert, W. et al. –

Hoewel de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de ambitie bevat om de kernen te versterken en de demografische groei te concentreren binnen het bestaande ruimtebeslag, en nabij knooppunten van openbaar vervoer, is er tot op heden geen actieve sturing vanuit het ruimtelijk of woonbeleid, om te bepalen waar nieuwe woonontwikkelingen gestimuleerd moeten worden, en is er nog geen expliciete koppeling met het mobiliteitsbeleid.<sup>22</sup>

Buitenlandse voorbeelden tonen nochtans aan dat die koppeling van ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid, én de koppeling van investeringen in stadsvernieuwing aan mobiliteitsinvesteringen, vruchten afwerpt. In de metropoolregio Rotterdam-Den Haag werd bijvoorbeeld een samenwerking opgezet met de Nederlandse Spoorwegen: door te werken aan een hogere bedieningsfrequentie en tegelijkertijd nieuwe kwaliteitsvolle ruimte te ontwikkelen rond stationsomgevingen, kon het spoor meer reizigers aantrekken en daalde het autoverkeer.<sup>23</sup>

Ook in 'Een versterkt partnerschap tussen Vlaanderen en haar steden'<sup>24</sup>, het rapport dat Idea in 2019 maakte in opdracht van het Vlaams stedenbeleid, werd de opgave voor selectieve verdichting, gekoppeld aan openbaar vervoer, al benoemd (p. 10):

*“Meer aandacht voor ruimtelijke verdichting: de VITO-knooppuntenstudie (2016) is de onderlegger geworden van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Het toekomstig ruimtelijk beleid zou moeten inzetten op een hoger ruimtelijk rendement door het bijkomend ruimtebeslag te beperken en door enkel nog nieuwe ontwikkelingen toe te staan op locaties met een hoge ‘knooppuntwaarde’, nabij bestaande voorzieningen en/of*

*haltes van openbaar vervoer. De cruciale vraag is wat een volgende Vlaamse regering op dit vlak al dan niet aan bindende beslissingen zal nemen. Voor het stedelijke beleid is dit van het grootste belang.”*

Niet enkel op schaal van Vlaanderen, maar ook op stedelijk niveau, kan mobiliteit bepalend zijn voor verdichting, zoals onder meer in beeld gebracht in het ontwerpend onderzoek LABO XX naar de twintigste eeuwse gordel in Antwerpen. Niet enkel mobiliteitsknooppunten en microcentraliteiten, maar ook de breedte van straten en mobiliteitsassen, en het aanbod van openbaar vervoer kunnen sturend zijn om verdichting te stimuleren.<sup>25</sup>

#### 4. Er is niet enkel nood aan een ‘modal shift’, maar ook aan een ‘mental shift’

De Vlaamse overheid wil werk maken van een modal shift, een verschuiving naar meer duurzame vervoermiddelen zoals het collectief vervoer of de fiets. Voor heel Vlaanderen moet het aandeel duurzame verplaatsingen naar minstens 40%; voor de vervoerregio's rond de grootste steden – Antwerpen, Gent en de Vlaamse rand rond Brussel – wordt de lat op 50% gelegd, en dat betekent dat in de meest stedelijke en dense kernen van die regio's de ambitie wellicht nog hoger moet, naar een aandeel van 80% voor duurzaam vervoer.<sup>26</sup>

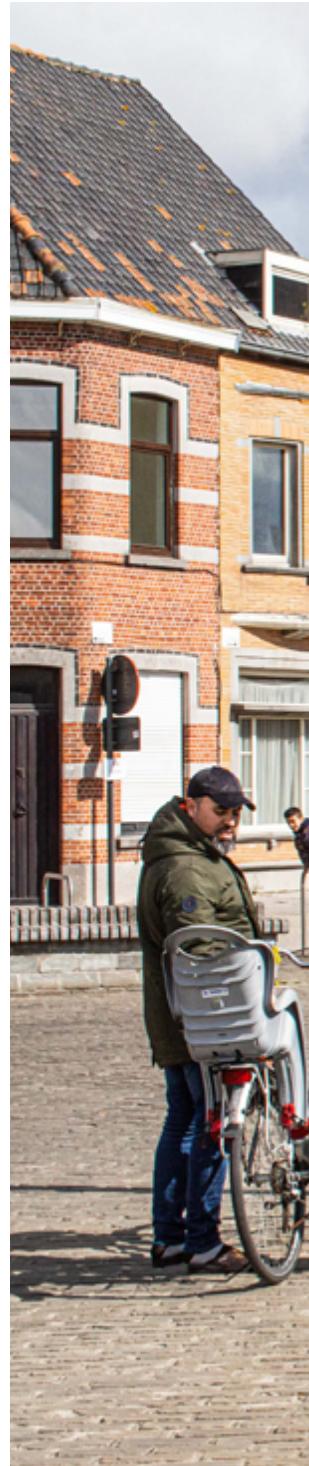
Die modal shift vraagt enerzijds om ingrepen op de grote structuren, zoals ringwegen rond of de radiale assen naar de stad, maar er is ook nood aan verandering in gewone woonstraten en -buurten, waar elk traject begint of eindigt, en die vandaag nog te vaak vanuit een eenzijdige verkeerslogica zijn ingericht. In het onderzoek ‘Stratenclusters’<sup>27</sup>, een samenwerking tussen Team Vlaams Bouwmeester,

Departement Omgeving en de Stad Antwerpen, wordt het pleidooi gevoerd om aan de modal shift ook een herverdeling van de ruimte op straat te koppelen, zodat het STOP-principe dat al jarenlang als leidraad dient voor mobiliteitsbeleid, zich ook doorzet in de inrichting van het publiek domein.

Om inwoners te overtuigen een duurzaam vervoermiddel te kiezen, is het belangrijk dat de meest duurzame mobiliteitsoptie ook de meest nabije is. Dat kan door de straten en het publieke domein in te richten op maat van voetganger en fietser, door doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk uit woonbuurten te weren, door te werken aan een veilige menging van verschillende vervoermiddelen en aangepaste snelheden, door een andere organisatie van het parkeren op maat van de buurt en door het uitbouwen van een versterkt aanbod van collectief of gedeeld vervoer.

De huidige ‘modal split’ cijfers, uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen<sup>28</sup>, tonen dat er vooral voor korte verplaatsingen, van 1 tot 5 kilometer, nog heel wat winst kan worden geboekt. Voor verplaatsingen van 1 tot 2 kilometer neemt de helft van de Vlamingen vandaag de wagen, voor een afstand van 3 tot 5 kilometer ligt dat aandeel zelfs op drie vierden. Over die korte afstanden kan het aandeel wandelen en fietsen drastisch omhoog. Het gaat dan niet alleen om verplaatsingen naar een bestemming in de buurt, maar ook om het voortraject om daarna op openbaar vervoer over te stappen.

De inrichting van de woonbuurt, waar de ‘first mile’ van elke verplaatsing ligt, vormt dus het sluitstuk van een duurzaam mobiliteitsbeleid dat inzet op co-modaliteit (het vlot overstappen tussen verschillende duurzame vervoersmodi), op leefbaarheid en verkeersveiligheid. Wie



25 ▲ Reijndorp, A., Verhaert, I., Borret, K. et al. (2014). LABO XX, Kiezen voor de twintigste eeuwse gordel. Stad Antwerpen.

26 ▲ Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024, hoofdstuk Mobiliteit en openbare werken

27 ▲ Mabilde, J. (2021). Stratenclusters. Eindrapport van de LABO RUIMTE studie Stratenclusters, een samenwerking tussen Team Vlaams Bouwmeester, Departement Omgeving en Stad Antwerpen.

28 ▲ Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (januari 2017 tot januari 2018), Departement Mobiliteit en Openbare Werken.





◀ Deinze

van aan de voordeur in de eigen auto stapt, is moeilijker te overtuigen om verderop nog over te stappen op een duurzamer vervoermiddel.<sup>29</sup> De inrichting van de publieke ruimte, én het ontwerp van woonontwikkelingen op maat van fietser en voetganger, kunnen een duwtje in rug geven, ‘*nudging*’ als het ware, om ook de mentale omslag te maken en bewoners te overtuigen sneller voor duurzame vervoersmiddelen te kiezen.

Bovendien biedt een herverdeling van de ruimte op straat ook kansen om plaats te maken voor andere behoeften: voor meer water, groen en ontmoetingsruimte, en om zo ook te werken aan een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast, minder hittestress en een meer aantrekkelijke woonomgeving.<sup>30</sup> De oplossingen voor die verschillende opgaven zijn ook onlosmakelijk met elkaar verbonden: door in te zetten op vergroening en minder verkeersdruk, gaat de kwaliteit van de buurt erop vooruit, is de publieke ruimte beter bestand tegen de effecten van klimaatverandering zoals droogte of hitte, én nodigt ze uit tot wandelen en fietsen. In het bijzonder in dens bebouwde en verder verdichtende buurten waar de eigen private woonruimte en buitenruimte beperkt is, is de nood aan groen en aan verblijfsruimte in het publiek domein groot. Het concept van de ‘*superblocks*’ in Barcelona biedt inspiratie, ook voor Vlaanderen: door klassieke bouwblokken samen te voegen tot grotere verkeersvrije gehelen, evolueert het fijnmazige netwerk van autowegen naar een stratenweefsel op maat van wandelaars en fietsers. Parkeren gebeurt niet meer voor de eigen deur maar gegroepeerd in of aan de rand van de buurt. Op de voorheen drukke kruispunten binnen in de ‘*superblocks*’ komt ruimte vrij om er verblijfspleinen van te maken voor alle mogelijke zachte gebruikers en activiteiten.

**29 ▲**  
Mabilde, J. (2020).  
Van Leefstraten naar  
Leefbuurten. Tijdschrift  
Ruimte.

**30 ▲**  
Fietsberaad Vlaanderen  
en Team Vlaams  
Bouwmeester, Artgineering  
en Cosmopolis VUB.  
(2020). Buurten met lef,  
buurten vol leven. Inspiratie  
en ontwerpstrategieën.  
Brochure in het kader van  
het traject Leefbuurten.

## 5. De opwaardering van het onderweg zijn vraagt om kwaliteitsvolle overstapplaatsen en combimobiliteit

Bovenop een groeiende aandacht voor nabijheid, is er in het mobiliteitsdiscours de laatste jaren ook een grotere aandacht merkbaar voor de kwaliteitsvolle invulling van het verplaatsingstraject, en de voor de momenten van overstappen tijdens dit gehele traject. Zeker in Vlaanderen, dat eerder functioneert als een polycentrisch stedelijk netwerk, en waar men vanuit mobiliteitsbeleid wil inzetten op een multimodaal vervoerssysteem, is het belangrijk dat men vlot kan schakelen tussen verschillende duurzame vervoersmodi. Om die overstap vlot te organiseren zijn mobiliteitsknooppunten nodig zowel op de schaal van de buurt als op de schaal van de grotere stadsregio.<sup>31</sup>

Op de schaal van de buurt kunnen tram- en bushaltes gecombineerd worden met plekken waar men deelwagens of-fietsen kan ontlenen, of met leverpunten voor pakketjes. In Vlaanderen ontwikkelden Taxistop en Autodelen.net het concept 'Mobipunt' om verschillende mobiliteitsfuncties samen te brengen op één plek in de buurt en zo het delen van mobiliteit te stimuleren. Het Departement Mobiliteit en Openbare werken greep dit concept aan om de Hoppin-punten te lanceren, die de mobiliteitstransitie zichtbaar moeten maken in het straatbeeld en herkenbaar voor de gebruiker. Maar meer dan een herkenbare huisstijl en een plek waar verschillende vervoersmodi samenkomen, vergt een mobiliteitsknooppunt of een overstapplaats ook een aangepast ruimtelijk ontwerp en een andere inrichting en organisatie van de ruimte.

En daar ligt ook een mogelijke opdracht voor stedelijk beleid en stadsvernieuwing. Er bestaat immers een sterke relatie tussen netwerk en ruimte, tussen een mobiliteitsknooppunt en het karakter van een stedelijke plek. Het Vlindermodel dat de Nederlandse Vereniging Deltametropool ontwikkelde, maakt die samenhang tussen knoop en plaats inzichtelijk.<sup>32</sup>

Het model beschrijft verschillende types van knooppunten en brengt de kansrijkheid van ontwikkelingen rond stations in beeld. In Vlaanderen hebben onder andere BUUR en de VRP ook onderzocht hoe mobipunten attractief ingericht kunnen worden, en hoe de ruimtelijke kwaliteit ervan verbeterd kan worden.<sup>33</sup> In Nederland werd ook ontwerpend onderzoek gedaan naar de ruimtelijke inpassing van hubs in bestaande wijken.<sup>34</sup>

Niet enkel de inrichting rond grote knooppunten zoals stations, maar ook de organisatie van overstap op schaal van de buurt, het aangenaam wachten op de bus, het combineren van functies rondom knooppunten, het ontwikkelen van microcentraliteiten, het comfortabel en veilig stallen van je fiets, enz. zijn opgaven die in stadsvernieuwingprojecten kunnen opgenomen worden. Zoals David Sim beoogt in zijn boek 'Soft City' is het zelfs van belang om aandacht te hebben voor het hele vervoerstraject, voor dagdagelijkse 'kleine' bewegingen, en om de 'walkability' in stadsprojecten tot en met de plek waar je je fiets stalt, tot en met de trappenhal en de voordeur te bedenken.<sup>35</sup>

## 6. Het slim vormgeven van stedelijke logistiek is een ontwerpvoorbeeld

Er ligt een duidelijke lokale opgave voor steden en gemeenten in de organisatie van de zogenaamde 'last mile' die, in verplaatsingen over langere afstanden, steeds meer doorweegt in de totale reis- of levertijd. De 'last mile' gaat over het overbruggen van de laatste meters of korte afstand die we moeten afleggen als we gebruik willen maken van het openbaar vervoer. Maar ook voor het transport van goederen, zeker met de opkomst van e-commerce en pakketlevering, zorgt de 'last mile' voor steeds meer kopzorgen. Hiervoor kunnen slimmere, collectieve systemen bedacht worden voor grote en kleine leveringen. Er wordt in steden al volop geëxperimenteerd met het duurzamer organiseren van die leveringen, door in te zetten op levering via (elektrische) (bak)fietsen, stints of door te leveren op

centrale afhaalplekken per buurt, of door werk te maken van (rand)stedelijke logistieke overslagpunten.

Voorbeeld:

In een ontwerpend onderzoek naar 'bike oriented development' onder de noemer 'de bereikbare stad' werd in beeld gebracht hoe zachte modi (fietsen, wandelen, micromobiliteit, enz.) een hefboom kunnen worden voor een nieuw type stadproject. Voor de bedrijvencampus 'Researchpark Zellik' werd onderzocht hoe de interessante ligging aan de R0 en langs de fietssnelweg een aanleiding kan zijn om deze site om te vormen tot een pionier, als productieplek met overslagcapaciteiten voor 'last-mile deliveries'.<sup>36</sup>

## 7. Duurzame mobiliteit vergt visie en samenwerking op stadsregionale schaal

Een betere samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke (of stads-)ontwikkeling vraagt ook om samenwerking en programmering op een (stads)regionale schaal. Om de switch te maken van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid werken de lokale besturen, onder de regie van Vlaanderen, in vervoerregio's samen aan de ontwikkeling van regionale mobiliteitsplannen. Op (stads)regionale schaal bestaan er in Vlaanderen nog geen programma's waarin ruimtelijke ontwikkeling expliciet gekoppeld wordt aan mobiliteitsinvesteringen, zoals in andere landen wel gebeurt.

In Regionet Leuven<sup>37</sup>, een strategisch project ondersteund door Departement Omgeving, wordt wel al samengewerkt met de Vervoerregio, maar een echt actief locatiebeleid op regionaal niveau, waarbij ook een rem gezet wordt op de ontwikkeling van slecht ontsloten bouwgronden, blijkt zeer moeilijk en hangt af van de bereidheid van de lokale besturen om wat vandaag een lokale bevoegdheid is in functie te stellen van een hoger, regionaal doel. Ook de gesprekken met openbaar vervoer, wiens medewerking nodig is om te bouwen aan een vlot overstapmodel tussen verschillende duurzame



vervoersmodi, verlopen moeizaam. De transitie maken naar een regionaal hoogwaardig openbaar vervoersnet, waaraan ook wonen wordt gekoppeld – zoals bijvoorbeeld het geval is in Zürich of de Franse ‘*communautés urbaines*’ – is in Vlaanderen nog veraf.

Uit het Manifest Mobiliteit 2.0 van de VRP: *“In Vlaams-Brabant is Regionet Leuven, winnaar van de Vlaamse Planingsprijs 2014, een belangrijke pilot. Voor het eerst wordt op het schaalniveau van een stedelijke regio een geïntegreerd antwoord gezocht voor het nijpende mobiliteitsprobleem dat samenhangt met bevolkingsgroei en economische expansie. Investerings in hoogwaardige netwerken voor openbaar vervoer en fiets gaan samen met een oordeelkundige verdichting van bestaande woonkernen en bedrijventerreinen, maar ook met nieuwe ontwikkelingsprojecten ter hoogte van de haltes in het netwerk. Het is wel nu of nooit. Als de verwachte bevolkingstoename niet wordt opgevangen rond de knooppunten van openbaar vervoer, maar gewoon in het gangbare spreidingsmodel, dan is het over 10 jaar niet meer nodig om nog een mobiliteitsbeleid te voeren, dan is de efficiënte uitbouw van openbaar vervoer vroegtijdig onmogelijk.”*<sup>38</sup>

Hoewel het opzetten van stadsregionale programma's de rol van het Vlaams stedenbeleid en de stadsvernieuwingsprojecten overstijgt, ligt hier in brede zin wellicht wel een rol voor het ruimere (Vlaamse en lokale) stedelijk beleid, het beleid zoals dat gevoerd wordt door de verschillende Vlaamse departementen en agentschappen, en dat een impact heeft op steden en op stadsvernieuwing. Maar tegelijk is het ook denkbaar dat stadsvernieuwingsprojecten inzetten op een belangrijk puzzelstuk in een groter stadsregionaal frame (zoals dat van Regionet), om bijvoorbeeld een belangrijk knooppunt, of een verdichtingsproject gekoppeld aan zo'n stadsregionale visie in te vullen. Het bestaan en de erkenning van zo'n groter stadsregionaal kader zijn dan uiteraard wel cruciale randvoorwaarden.

### 31 ◀

Voor meer onderzoek naar combimobiliteit in een polycentrische stadsregio, zie ook het eindrapport, de literatuurstudie en de kaartenatlas van Gent, transitie in mobiliteit en ruimte. (2020). Een ontwerpend onderzoek uitgevoerd door Tractebel, 51N4E, Granstudio, Cosmopolis en Scelta in opdracht van LABO RUIMTE, een samenwerking tussen Team Vlaams Bouwmeester en Departement Omgeving.

### 32 ◀

Ram, M., Gerretsen, P. et al. (2013). Maak Plaats, werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland. Vereniging Deltametropool en Provincie Noord-Holland

### 33 ◀

Zie onder meer: BUUR en The New Drive. (2019). Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten, in opdracht van Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en VRP, BUUR, Stramien en Vectris. (2019). Inspiratieboek attractieve Mobipunten, in opdracht van Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

### 34 ◀

Zwicker, R., Revier, E., et al. (2021). Hubs in bestaande wijken, verkennend onderzoek naar ruimtelijke inpassing en impact. Een onderzoek van Vereniging Deltametropool, SUM-One, PasadMaxwan en APPM.

### 35 ◀

Sim, D. (2019). Soft City. Building Density for Everyday Life. Island Press: Washington DC.

### 36 ◀

Plusoffice en Anyways. (2022). De bereikbare stad, ontwerpend onderzoek naar 'bike oriented development' als onderdeel van het onderzoekstraject naar het 20ste eeuwse randgebied van en rond Brussel, in opdracht van Departement Omgeving en perspective. brussels, en de Vlaamse en Brusselse bouwmeesters.

### 37 ◀

Voor meer info zie [regionetleuven.be](http://regionetleuven.be)

### 38 ◀

Baert, W. et al. (2017). Manifest Mobiliteit 2.0. Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP).



# III. Toekomstige werven voor stadsvernieuwing

## 39 >

Plusoffice en Anyways. (2022). De bereikbare stad, ontwerpend onderzoek naar bike oriented development als onderdeel van het onderzoekstraject naar het 20ste eeuwse randgebied van en rond Brussel, in opdracht van Departement Omgeving en perspective. brussels, en de Vlaamse en Brusselse bouwmeesters.

## 40 >

Voor meer informatie, zie: [www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/pilootprojecten/gent-transitie-mobiliteit-en-ruimte](http://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/pilootprojecten/gent-transitie-mobiliteit-en-ruimte)

## 41 >

Voor meer informatie, zie: [deltametropool.nl/projecten/hubs-in-bestaande-wijken](http://deltametropool.nl/projecten/hubs-in-bestaande-wijken)

## 1. Van infrastructuur publiek domein maken: hoe ziet de straat van de 21<sup>ste</sup> eeuw eruit?

### Opgaven

- Monofunctionele mobiliteitsruimte die vandaag veel stedelijke ruimte monopoliseert inzetten en herdenken voor andere ruimtegebruiken
- Verkennen van nieuwe soorten stedenbouwkundige typologieën of concepten voor de straat
- Stimuleren van herverdeling bij de inrichting van de publieke ruimte
- Waakzaam zijn voor het projecteren van recepten van de auto op de fiets
- Werk maken van een contextgebaseerde aanpak: verschillende contexten vragen verschillende oplossingen. Bijvoorbeeld in het kader van *'bike oriented development'* zijn er wellicht verschillende soorten netwerken en logica's nodig (m.b.t. geclusterd parkeren; de inrichting van de gelijkvloerse verdieping van gebouwen en de interne circulatie in relatie tot het publiek domein; de inritten van parkings, de toegangsdeuren voor woningen, enz.) die elk een plaats nodig hebben in het stedelijke en randstedelijke netwerk.<sup>39</sup>

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Conceptsubsidie Centers Borgerhout, Antwerpen (reconversie spoorweginfrastructuur)
- Conceptsubsidie Campus Bret Leer-

landschap van de 21ste eeuw, Genk (monofunctionele verkeersruimte omvormen voor diverse 'gebruiken': parking wordt buurtplein, straat wordt verblijfsruimte; geclusterd parkeren; trage, veilige verbindingen met speelvoorzieningen voor kleine kinderen)

- Het Park Belle-Vue in Leuven (op maat van voetganger en fiets, *'modal shift'*, herverdelen publieke ruimte, trage mobiliteit, van verkeersruimte naar verblijfsruimte)
- De Sion-site in Lier (autoluwe buurt)
- Ontwerpend onderzoek Stratencusters (herverdelen publieke ruimte, *'modal shift'*, autoluwe woonomgeving, autoluwe mazen, de straat als verblijfsruimte, van verkeersruimte naar verblijfsruimte, verdichting, geclusterd parkeren)
- 'Superblocks' Barcelona (autoluwe mazen, *'modal shift'*, van verkeersruimte naar verblijfsruimte, de straat als verblijfsruimte)
- Good Move plan Brussel (autoluwe mazen, *'modal shift'*)

## 2. Stedelijk en betaalbaar wonen in nabijheid

### Opgaven

- Prioritair inzetten op betaalbaar wonen op plekken die niet auto-afhankelijk zijn
- De verdichting van de stadsrand en 20<sup>ste</sup> eeuwse gordels aangrijpen als een kans voor betaalbaar wonen op goed gelegen locaties

- Duurzame modi voorrang geven, als eerste keuze voorbij de voordeur

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Groen kwartier, Antwerpen (autoluwe woonomgeving, de straat als verblijfsruimte, op maat van voetganger en fietser, verdichting, *'modal shift'*, van verkeersruimte naar verblijfsruimte)
- Deinze 'Wonen aan de Leie' (autoluwe woonomgeving, op maat van voetganger en fietser, modal shift, van verkeersruimte naar verblijfsruimte)
- Regionet Leuven (verdichting, *'transit oriented development'*, stadsregionaal programma, *modal shift'*)
- Metropoolregio Den Haag-Rotterdam (verdichting, *'transit oriented development'*, stadsregionaal programma, *'modal shift'*)
- Garage Swap, bij de ontwikkeling van nieuwe stadsprojecten konden via Garage Swap dure, ondergrondse parkeerplaatsen worden geschrappt, en werd met een deel van de kostenbesparing voorzien in een aanbod van deelauto's, deelfietsen, stimuli en begeleiding.

### 3. Aantrekkelijke overstapplaatsen of 'hoppin-plekken'

#### Opgaven

- Verruimtelijking van de beleidsdoelstelling rond 'combimobiliteit': hoe die

overstap zo vlot en kwaliteitsvol mogelijk organiseren? Meer concreet:

- De hoppinpunten zijn nu bedacht vanuit mobiliteitsbeleid, maar wat voor soort ruimtes of stedelijke plekken levert dit op, hoe koppelen we dit aan andere functies?
- In het verleden waren stationsomgevingen wel vaker stadsvernieuwingprojecten, maar in het idee van combimobiliteit ontstaan er wellicht veel meer soorten (ook kleinschaligere) overstapplaatsen, die anders kunnen worden ingericht
- Hoe van Hoppinpunten kwaliteitsvolle 'Hopp-in-plekken' maken: met aandacht voor een vlotte overstap en combinatie van fiets-OV, aangename wacht- en verblijfsplekken, microcentraliteiten (inpassing voorzieningen/klein comfort (broodautomaat, pakjeslevering, oplaadpunten, enz.), ook met oog voor landschappelijke inpassing, meervoudig en gedeeld ruimtegebruik, hergebruik, waterdoorlatendheid, gebruik van circulaire en duurzame materialen, aanleg van groen, sociale veiligheid
- Die vlotte overstap of combimobiliteit organiseren gaat over meer dan louter de echte knooppunten of mobihubs of hoppinpunten, maar gaat over nadenken over het kwaliteitsvoller maken van het hele traject, van aan de appartementsdeur tot de fietsenstalling, tot de overstap voor de bus. Hoe zich vertaalt dat in ontwerp, o.m.

via wandelbare steden en gebouwen, met bijzondere aandacht voor de inrichting van straten om die overstap ook zinvol en aangenaam te maken?

- Waar zit er ruimte voor stadsdistributie in de stadsrand en hoe sluit die aan op de verschillende types netwerken?

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- LABO RUIMTE studie 'Gent, transitie in mobiliteit en ruimte', waar een aantal types centraliteiten benoemd worden<sup>40</sup>
- Studie van Vereniging Deltametropool, 'Hubs in bestaande wijken', met focus op 5 steden (de G5: Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Utrecht)<sup>41</sup>

### Werkten mee aan deze diagnose

Deze diagnose kwam tot stand op basis van de analyse en de conclusies van dagvoorzitter Julie Mabilde, de inbreng in de collectieve gesprekken van de deelnemers aan en de presentaties van de volgende sprekers tijdens de hearing mobiliteit van 01/12/2021:

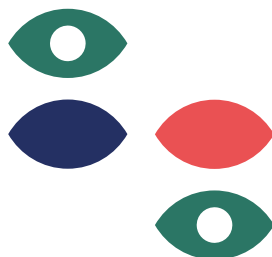
1. Dirk Lauwers (UAntwerpen)
2. Kobe Boussauw (VUB)
3. Jeffrey Matthijs (autodelen.net)
4. Stephan Reniers (Regionet Leuven).





# Economie en arbeidsmarkt

## I. Terug- en vooruitblik



In de voorstudies voor het Witboek (2003) klonk een pleidooi om de stedelijke ruimte zowel in het economische beleid als in het arbeidsmarktbeleid meer centraal te plaatsen. Het belang van steden als productiemilieu en milieu voor innovatie stond centraal in veel literatuur over steden maar werkte nog niet door in het reguliere economische beleid in Vlaanderen. Het arbeidsmarktbeleid was dominant top-down en sectoraal aangestuurd. Het hield weinig tot geen rekening met de specifieke kenmerken van de stedelijke of stadsregionale arbeidsmarkt. Noch hield men rekening met de horizontale territoriale koppelingen rond arbeidskansen binnen de stedelijke ruimte, vanuit bijvoorbeeld het perspectief van wijkontwikkeling, sociaal beleid, onderwijs, enz., of werd dit gekoppeld aan investeringen in stadsvernieuwing, renovatie van woningen, publieke ruimte, en dergelijke.

Ludo Struyven (KU Leuven) schreef in het Witboek dat 'de stedelijke dimensie ontbrak in het arbeidsmarktbeleid' dat te zeer is ingesnoerd in centraal uniform beleid. Hij had het over de noodzaak van 'een eigen stadsregionale focus' om vanuit de steden een actievere rol te kunnen opnemen binnen de economische en arbeidsmarktontwikkelingen. Hij beschreef de 'stedelijke arbeidsmarktparadox', waarbij de stad heel wat werkgelegenheid biedt en tegelijkertijd een hoge werkloosheid kent omdat veel jobs niet ingevuld worden door mensen die in de stad wonen. De steden zijn én centra voor jobcreatie én concentratiepolen voor werkloosheid, met het



## 42 ▼

Voorbeelden van de omschrijving van dergelijke lokaal verbonden gemeenten bestaan in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Italië. In Frankrijk is de indeling in 348 Zones d'Emploi gebaseerd op de woonplaats van de meerderheid van de werknemers in een streek.

Brussels gewest als absolute uitschieter. De arbeidsmarktparadox speelt zich op een stadsregionale schaal af. Struyven noteerde dat stad en regio in een globale economie steeds belangrijker worden als productiemilieu. Hij vestigde de aandacht op het feit dat de economische structuur niet stopt aan de grenzen van de stad, maar ruimere gebieden omvat, die zich uitstrekken over complexe zones tot en met de 'urban field'. Bij het spreken over stedelijke economie is het daarom van belang om de volledige functionele ruimte op lokaal vlak in rekening te brengen. De OESO sprak in dit verband over 'functional labour markets'.<sup>42</sup> Struyven wees ook op de groeiende ongelijkheid op de stedelijke arbeidsmarkt: veel hoogwaardige jobs versus veel laagwaardige, onderbetaalde en vaak informele jobs.

Wijlen Guido De Brabander (UA) had het in het Witboek over het 'stedelijke economische draagvlak' dat aan belang won. Hij beschreef de dominante verschuivingen binnen de stedelijke ruimte: migratie van bedrijven en van grootschalige distributie naar de stadstrand en naar daardoor steeds meer verlinte invalswegen. Het stadscentrum 'vermolmd' ondertussen, vooral omwille van milieuwetgeving maar ook omwille van mobiliteit en de complexe inbedding in het stedelijke weefsel was er steeds minder ruimte voor ambachtelijke bedrijven; het handelsapparaat verschaalde of kwam in handen van grote ketens. Grote gebouwen en oppervlaktes stonden leeg omwille van het probleem van complexe sanering. De Brabander

pleitte voor bundeling of verweving en voor het flexibeler maken van de milieuwetgeving voor kleine bedrijven.

De beschrijving van de stedelijke economische agenda van toen is nog altijd een nuttige basis voor de analyse anno 2022. De ruimtelijke problemen van toen maken vandaag nog altijd deel uit van de stedelijke agenda. We spreken onder andere over de onverminderde ongelijkheid op de arbeidsmarkt; het nog steeds actuele thema van de verweving van economische activiteit in het stedelijke milieu; de verdere verlinting en verneveling in de stadsregionale ruimte door een gebrek aan een performant stadsregionaal ruimtelijk beleid; de complexe en lastige herbestemming van grote voormalige industriële sites en leegstaande panden, enz. Een economische terugblik is daarom onvermijdelijk ook nog altijd een vooruitblik. Vandaag maken een aantal economische aandachtspunten meer deel uit van de stedelijke agenda's dan twintig jaar geleden. Andere punten stonden nog helemaal niet op de radar. We schetsen ze hier in het kort, en nemen ze mee als inspiratie voor de verdere ontwikkeling van een economische visie op stadsvernieuwing.

Het arbeidsmarktbeleid is meer ruimtelijk ingebed dan twintig jaar geleden. De aandacht voor de sociale economie groeit en er zijn meer koppelingen tussen de arbeidsmarkt en het sociale beleid. Er is sprake van een voorzichtige tendens tot meer decentralisatie. De stadsvernieuwingprojecten hebben daar op een be-

scheiden manier aan bijgedragen: in nogal wat stadsvernieuwingprojecten zijn er koppelingen gerealiseerd tussen wijkontwikkeling, sociale economie en arbeidsmarktbeleid. Dat gebeurt bijvoorbeeld via de realisatie van open wijkinfrastructuren, waarbij organisaties in de sfeer van sociale economie arbeidskansen creëren voor zwakkere groepen op de arbeidsmarkt. Soms krijgt dat vorm door ruimte te creëren voor starters in de wijk. Het arbeidsmarktbeleid richt zich ondertussen niet alleen meer tot werklozen, maar ook tot mensen die van werk willen veranderen. Hierbij ontstond ook aandacht voor het verhogen van de kwaliteit en zinvolheid van arbeid. De stedelijke arbeidsmarktparadox waar Struyven over schreef, bestaat nog altijd, maar daar voegt zich nu de krapte op de arbeidsmarkt bij en de federale en gewestelijke ambities om de werkzaamheidsgraad te verhogen.

De aandacht voor duurzaamheid is sterk toegenomen. De duurzaamheid van de economische ontwikkeling werd twintig jaar geleden vooral afgemeten aan de impact op het ruimtebeslag en de sociale impact op doelgroepen op de arbeidsmarkt. Er was toen maar weinig aandacht voor de duurzaamheid van de economische activiteiten zelf: het gebruik van grondstoffen in de hele productieketen, het gebruik van energie, de mate van circulariteit in de economische keten. Dat brengt nu wel vragen mee over de maatschappelijke verantwoordelijkheid van bedrijven en van sectoren, over de zelfregulering van economische actoren, over

▼ Deinze



de regulerende rol die de overheid kan of moet vervullen en over de mogelijke positie en rol van de stedelijke overheid in die regulering, bijvoorbeeld via de eisen die stadsbesturen formuleren in hun aanbestedingsdossiers of voorwaarden die ze in hun vergunningenbeleid opnemen. Duurzaamheid hangt ook samen met ruimtegebruik. De impact van corona op de economische ruimtebehoefte in de stad laat zich steeds meer voelen en opent nieuwe vragen over de bestemming en het gebruik van overgedimensioneerde kantoorgebouwen of bedrijfsruimtes die nog maar gedeeltelijk of op bepaalde momenten worden gebruikt. Het roept ook de vraag op of en in welke mate steden meer essentiële producten en diensten zelf moeten en kunnen produceren, al dan niet in relatie tot hun hinterland.

Ook innovatie in al zijn vormen drukt een stempel op economische ontwikkeling in de stad. Het netwerken tussen kennisinstellingen, bedrijven en stedelijke overheden maakt, in tegenstelling tot twintig jaar geleden, integraal deel uit van de stedelijke agenda. Bovendien wordt het in belangrijke mate gestimuleerd en ondersteund door het Vlaamse innovatiebeleid. Innovatie manifesteert zich daarnaast ook in de oprichting van talrijke digitale platforms. Dat resulteert onder meer in allerlei vormen van deeleconomie. Het gaat hierbij zowel om de solidaire 'commons', als om hyperkapitalistische grote spelers die een impact hebben in en op de stedelijke ruimtes (Airbnb, Uber, en anderen). De digitalisering heeft op haar beurt een grote

impact op de stedelijke logistiek. Twee decennia geleden was hiervoor nog slechts beperkte aandacht. Onder meer omwille van de opkomst van de pakjesindustrie, is de behoefte vandaag groter dan ooit om dit hoger op de stedelijke agenda te plaatsen. Experimenten met verzamelpunten voor goederen zijn niet verder geraakt dan de experimentfase. De ruimtelijke en sociale impact van de 'e-commerce' maken deel uit van het actuele stedelijke debat en er zijn noodzakelijke koppelingen te maken met het thema van de slimme stad.

Het pleidooi van twintig jaar geleden voor een sterkere sociaal-ruimtelijke stedelijke dimensie in het economische beleid en het arbeidsmarktbeleid is met deze verruimde agenda nog belangrijker geworden en is door deze agenda meteen ook met nieuwe dimensies opgeladen. Het vinden van betaalbare en geschikte ruimtes voor een uiteenlopende reeks van economische activiteiten in de diverse vestigingsmilieus (van buurt tot stadsregionaal) staat hoog op de stedelijke agenda. De huidige competitieve vastgoed logica's maken dat de ruimte die nodig is voor essentiële economische activiteiten onbetaalbaar wordt en deze activiteiten uit de stad weggeduwd worden. Er is behoefte aan publieke vastgoedstrategieën, zoals een actief grond- en pandenbeleid waarbij gebruiksmeerwaarde of economische meerwaarde voor de stad (ruimte voor bedrijven en ondernemers) en financiële meerwaarde vanuit een klassieke vastgoed logica bij investeerders tegenover elkaar moeten worden afgewogen.

Retail bijvoorbeeld brengt voor investeerders meer op, investeren in maakindustrie heeft voor de stad een grotere economische en sociale meerwaarde. Het afwegen van waardenlogica's geldt niet alleen voor economische functies in de strikte zin (ruimtes voor ondernemers) maar voor alle essentiële stedelijke economische functies zoals waterhuishouding, nutsvoorzieningen, energie infrastructuur, enz. en eveneens voor het stedelijk patrimonium zoals gebouwen, gronden, infrastructuren, enz. Bij discussie over eventuele verkoop of verhuur van stedelijk patrimonium moeten dergelijke afwegingen explicieter deel uitmaken van het politieke debat. De cruciale vragen i.v.m. de vastgoedproblematiek kunnen bij de visievorming voor nieuwe stadsprojecten niet worden ontweken. Stadsprojecten zouden op dat vlak een tekenwaarde moeten hebben voor het ruimere vastgoedbeleid in de stad.

De stad is de beste plek om opwaartse sociaal-economische mobiliteit te realiseren. Daarvoor is de ruimtelijke of horizontale dimensie in het arbeidsmarktbeleid cruciaal. Het is binnen die ruimte dat de verbindingen tussen allerlei stedelijke actoren en sectoren mogelijk zijn waardoor kansen voor zinvolle arbeid groeien. Dit geldt zowel voor economische activiteiten op wijkniveau, als voor de sociale economie, als voor de spitssectoren waarop de stedelijke netwerken zich profileren.

## II. Sleutelopgaven

### 1. Lokale productie- en consumptieketens winnen aan belang

De impact van de opeenvolging van crisissen zoals de pandemie en de klimaatopwarming, maar ook de recente geopolitieke ontwikkelingen, slaan gaten in de productie- en consumptieketens. Hierdoor zijn consumenten steeds bewuster geworden van het belang van lokale productie en consumptie. Onder meer lokale voedselstrategieën waarbij wordt ingezet op de korte keten winnen aan belang, maar ook lokaal ondernemerschap zit in de lift. De verwachting is dat deze tendensen de komende jaren nog belangrijker zullen worden. Dergelijke ontwikkelingen hebben een impact op de stedelijke organisatie. De vraag is of en in welke mate in de toekomst niet alleen consumptie maar ook productie van essentiële goederen en diensten in de stad, in nauwe relatie met het hinterland verder zou kunnen worden ontwikkeld.

### 2. Verduurzaming van stedelijke economische sectoren

De duurzaamheid van de ketens in de economische sectoren wordt steeds meer bevraagd. Die bevraging gebeurt niet alleen vanuit een ruimtelijk en een sociaal oogpunt, maar beslaat de hele productieketen zoals het gebruik van grondstoffen, de circulariteit of hoe men afval terug omzet in grondstoffen, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en andere vormen van vervuiling, enz. Tegelijkertijd lijken deze 'verduurzamende' economische sectoren ook hun weg terug te zoeken naar de stad. De kwaliteit van economische sectoren werd de afgelopen decennia meer een deel van het publieke en politieke debat omdat men er zich van bewust wordt dat economische activitei-

ten een directe impact hebben op onze leefomgeving en ons welzijn. De rol van overheden beperkt zich niet meer enkel tot het 'creëren van de randvoorwaarden' voor initiatieven op de 'vrije' markt. Er ontstaat meer en meer behoefte aan andere vormen van regulering die de kwaliteit van de leefomgeving en het collectieve welzijn waarborgen. Dit roept echter fundamentele vragen op over de politieke wil en de capaciteit van overheden om de positieve en negatieve externaliteiten in nieuwe beleids- en reguleringsvormen op te nemen. Het bevraagt overheden eveneens over hun bereidheid om te investeren in dataproductie en -analyse (verkrijgen en opvolgen van data, zie bvb Airbnb). Stadsbesturen kunnen dit onmogelijk op hun eentje en hebben hiervoor zowel de ondersteuning van grote bestuurlijke schaalniveaus nodig als een structurele interbestuurlijke samenwerking met andere steden en gemeenten.

### 3. Betaalbare werk- en maakruimte als economische springplank

Het vinden van betaalbare en geschikte ruimtes is overal problematisch in steden omdat deze ruimtes in snel tempo verdwijnen. De voorbije decennia werden ze massaal geconverteerd naar andere functies zoals woningen. Dit maakt het voor bedrijven en starters steeds moeilijker om zich in de stad te vestigen. De laatste jaren is het debat over productie in de stad terug opengebroken. Denk hierbij onder meer aan het werk rond 'de productieve stad' vanuit de bouwmeester maître architecte Brussel (BMA).<sup>43</sup>

Men pleit daarbij niet zozeer voor een massale stedelijke herindustrialisering, maar men staat steeds positiever tegenover het creëren en waarborgen van klei-

#### 43 >

Zie onder mee: bouwmeester maître architecte. (2019). 'Brussels Productive City, Perspective.: [https://bma.brussels/app/uploads/2018/12/190620\\_UPDATE-Ville-productive\\_low-rescover\\_pour-internet-1.pdf](https://bma.brussels/app/uploads/2018/12/190620_UPDATE-Ville-productive_low-rescover_pour-internet-1.pdf).

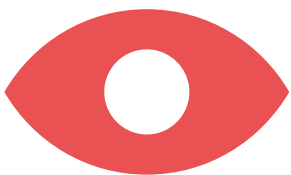
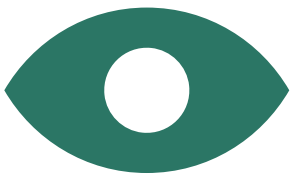
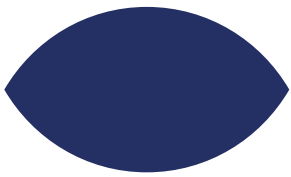
nere maakruimtes. Dit stelt steden voor verschillende uitdagingen. Er is bijvoorbeeld aandacht nodig voor de architecturale en stedenbouwkundige aspecten van maakruimtes. Dat brengt nieuwe vragen met zich mee. Hoe kunnen grote verlaten ruimtes worden gevormd voor meervoudig of multifunctioneel gebruik? In welke mate zijn de historische ruimtes binnenin de bouwblokken nog toegankelijk genoeg en kunnen ze voldoen aan de huidige milieuwetgeving? Waar kunnen nieuwe maakruimtes worden gebouwd?

#### 4. Het verweven van economische activiteiten in het stedelijk weefsel hoger op de stedelijke agenda plaatsen

Waar men hier vandaag in steden steeds meer mee experimenteert via bijvoorbeeld tijdelijke bezetting, kunnen de bedrijven na een herontwikkeling vaak niet meer in de wijk of zelfs in de stad blijven door de stijgende vastgoedprijzen. Bedrijven verliezen hierbij potentieel ook de opgebouwde relaties met hun klanten en hun lokale leveranciers. Er ontstaat daarom een grote behoefte aan publieke vastgoedstrategieën waarbij men een actieve sturing van de overheid vraagt om de aanwezigheid van functies die niet kunnen concurreren met de hoge vastgoedprijzen in de stad te garanderen. Steden hebben daarbij meer kennis nodig over hoe men het publieke patrimonium in kan zetten om een beleid van betaalbare en geschikte werkruimte te ondersteunen. Een voorbeeld hiervan is het stedenbouwkundig en patrimoniumbeleid van Sint-Jans-Molenbeek waarbij men promotoren en ontwikkelaars verplicht om maakruimte op het gelijkvloers te voorzien in de dichte historische ontwikkeling van de stad. Eveneens hebben steden daarvoor zowel meer sectorale kennis nodig van de economische activiteiten die ze willen ondersteunen, als toegang tot de dynamische data over de beschikbare publieke en private ruimtes en gronden.

Verweving van economische activiteiten in het stedelijke weefsel staat al lang op de beleidsagenda maar het blijft vaak bij mooie principes. De feitelijke dynamiek toont eerder een scheiding van economische en andere functies. Inbedding van kleinere bedrijvigheid in stadsweefsel blijft moeilijk omwille van verschillende redenen: een stringente milieuwetgeving, de (soms beperkte) bereidheid bij bedrijven om zich in dichte woonmilieus te vestigen, de onmogelijkheid om uit te breiden bij bedrijfsgroei en het probleem van draagvlak in de wijk. De aanstelling van stedelijke 'verweefcoaches' die hierin kunnen bemiddelen, lijkt interessant maar is nog pril: hun effect en potentiële succes moet nog worden bewezen.

Verweving van economische activiteiten met andere functies brengt heel wat uitdagingen met zich mee waarop stedelijke overheden vandaag nog niet altijd een adequaat antwoord hebben. Zo trekt de aankondiging van stadsvernieuwingprojecten vaak een speculatiemachine op gang. Bedrijven durven niet meer investeren, krijgen steeds kortere huurcontracten en vastgoedmakelaar worden is financieel interessanter dan bedrijfsleider zijn. De zekerheid en stabiliteit die bedrijven op langere termijn nodig hebben, en de eventuele uitbreidingsmogelijkheden, betekent onvermijdelijk dat stadsprojecten ruimtes voor productie en bedrijvigheid moeten voorzien aan een correcte prijs. Daarnaast is er een inhaalslag te maken voor steden om te bemiddelen in (potentiële) conflicten en vormen van overlast tussen de functies, en dat op verschillende schaalniveaus. Zowel op schaal van



het project en tussen de verschillende functies die zich horizontaal of verticaal organiseren, als op schaal van de straat, het bouwblok, de wijk en de gehele stad, zijn er architecturale, stedenbouwkundige en planning keuzes te maken om in deze conflicten maximaal te bemiddelen. Het gaat om geluiden, gebruik van materialen in de publieke ruimte, geuren, mobiliteit, veiligheid, enz.

De inhaalslag die gemaakt moet worden op het niveau van conflictbemiddeling tussen functies, vertroebelt helaas nog teveel het zien van de vele relationele kansen die stedelijke bedrijvigheid met zich meebrengt, alsook het garanderen van een solide basis van essentiële producten en diensten in de stad. Het subsidietraject 'Van leegstaande naar verweven werklocaties', een initiatief van het Kenniscentrum Vlaamse Steden, Vlaams Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) vormt in dit opzicht een belangrijke stap:



▲ Mechelen

**In 2019 werd voor 5 centrumsteden een traject opgezet om betrokken stadsdiensten bij te staan met de bedoeling dat steden en gemeenten er klaar voor zijn om met eigenaars of vastgoedinvesteerders in dialoog te gaan zodat ze ruimte voor economie en maakactiviteiten behouden. Inzichten uit ontwerpend onderzoek, kennis van de marktvrage, financiële aspecten van vastgoed, participatie van omwonenden en potentiële gebruikers van de site, mobiliteit en verkeersleefbaarheid enz. zijn enkele van de tools in het besluitvormingsproces.<sup>44</sup>**

44 ◀

Zie: <https://www.kenniscentrumvlaamsesteden.be/2017-2021/ruimtelijkrendement/Paginas/VanLeegstaandeTotVerwevenWerklocaties.aspx>.

Ook stadsvernieuwingprojecten hebben hier in het verleden al een bescheiden inspirerende en innovatieve rol in gespeeld (bv. Hal 5, Centrale Werkplaatsen in Kessel-lo; wijkwerkplaats in Muide-Meulestede, Gent) en kunnen hier in de toekomst mee een bijdrage aan leveren.

45 >

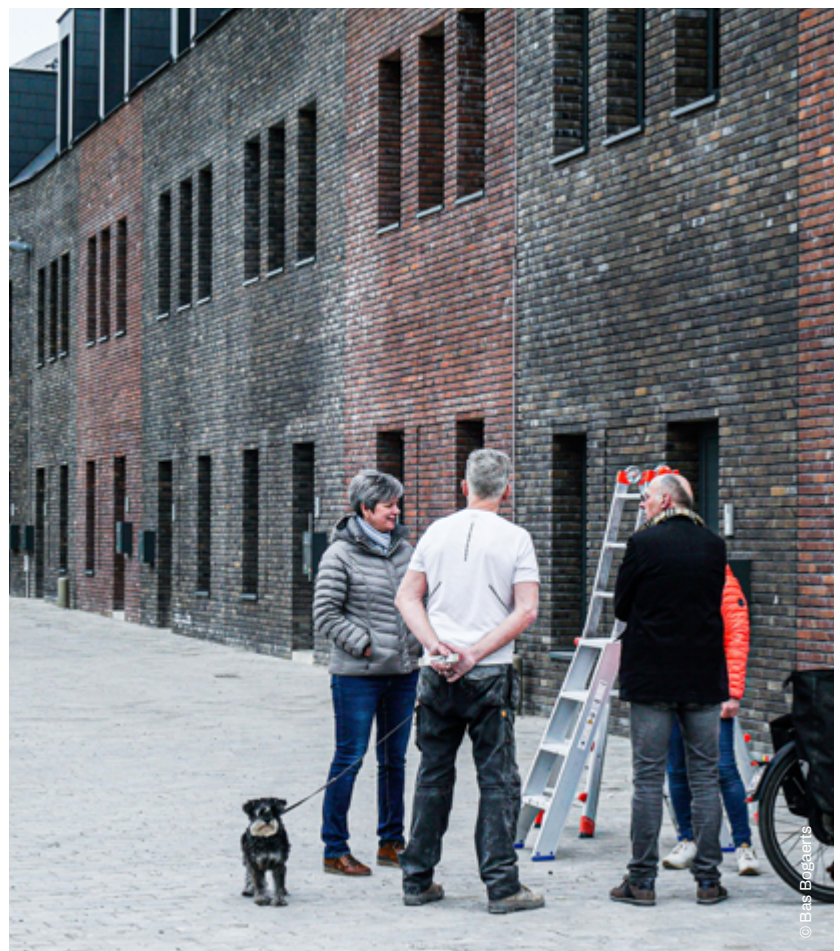
Zie onder meer: Kampelmann, S., Vickery, A. (2016). Bridges to local economies: Community and place-based strategies for local authorities.

## 5. Meer oog nodig voor de logistieke dynamiek van productieprocessen

De logistieke stromen in de stad zijn tot nu toe in veel visies ondermaats behandeld, terwijl de intensiteit van deze uitdaging in snel tempo toeneemt. Het werkverkeer – los van het pendelen – neemt als gevolg van de 'e-commerce' en de pakjesindustrie, exponentieel toe. Nieuwe ontwikkelingen, zoals een grotere inzet op circulaire economie, zal die druk nog vergroten. Er zijn voorzichtige experimenten met distributiehubs aan de rand van de stad die hun succes nog moeten bewijzen. Experimenten met verzamelpunten zijn tot nu toe weinig succesvol.

Aandacht voor logistiek in een economische transitiefase houdt een grondige reflectie in over distributieruimtes zoals opslagruimtes en depots, en de plaats van gemotoriseerde en elektrische laad- en lossystemen in de stad. Dit is niet alleen belangrijk voor de continue bevoorrading van de handel en de stedelijke makers. Ook de circulaire economie vraagt bijvoorbeeld vaak om stedelijke tussentijdse opslagruimtes vooraleer het afval getransporteerd kan worden naar grootschalige recyclagebedrijven die zich buiten de stad bevinden. Het gaat ook over zowel tijdelijke parkeerplaatsen voor bestelwagens voor laden en lossen (en die in sommige sectoren als mobiele werkplaats gebruikt worden), als langdurige parkeerplaatsen voor en na de werkuren. Die ruimtes bevonden voorheen zich in perifere gebieden, op verwaarloosde pleinen, aan achterkanten of in binnenkanten van bouwblokken. Ze verdwijnen vaak zonder alternatief.

▼ Oudenaarde



## 6. Nood aan bewustzijn van de ruimtelijkheid van economische ontwikkelingsplannen

Bij de opmaak van economische ontwikkelingsplannen is er nood aan meer bewustzijn van de ruimtelijkheid. De vraag 'waar gaan we die plannen realiseren?' wordt meestal niet gesteld, terwijl sommige economische activiteiten een groot ruimtegebruik nodig hebben. Voorbeelden zijn de niet-technologische componenten van de circulaire economie, zoals tussentijdse stockage, recyclage en schoonmaak van bouwmaterialen, expo/winkelruimte, enz.

Het werken met 'vestigingsmilieus' voor types van economische activiteiten biedt een interessant afwegingskader voor stadsbesturen bij de keuze van locaties voor stadsprojecten, ontwerpend onderzoek voor projecten en selecties binnen deze projecten. Zie in deze context onder meer het kader voor vestigingsmilieus dat gebruikt wordt door VLAIO, en een analyse van de economische ruimtevrage in Gent 2030-2050 die op vraag van Stad Gent is opgemaakt. In deze laatste analyse worden onder meer doelstellingen naar voor geschoven met betrekking tot de realisatie van ruimte voor bedrijven in de stedelijke omgeving. Het blijft voorlopig nog een vraag op welke manier dergelijke doelstellingen kunnen worden geoperationaliseerd.

## 7. De publieke economie en de overheid als aanjager van innovatie

Al te vaak wordt de rol van de publieke economie onderbelicht of verwaarloosd. De publieke sector is in ons land en in elke stad sterk uitgebouwd. We hebben het dan over alle overheden en semi-publieke diensten: stadsbesturen en al de filialen; de Vlaamse en federale overheden met al hun instellingen; universiteiten, scholengroepen, ziekenhuizen, non-profitorganisaties die werken met overheidsmiddelen, enz. Hun beleid als werkgever, consument en aanbesteder heeft een grote impact op het stedelijke weefsel. Door consequent een waardenkader te integreren in de uitgaven, in de consumptie, ontstaat er een grotere impact op de productieketen van goederen en diensten. Dit mag verder gaan dan de Oxfam koffie in de kantines van de administraties. Het betekent bijvoorbeeld dat stadsvernieuwingprojecten consequent mogen doorgelicht worden op zo'n waardenkader, bijvoorbeeld in het opstellen van een 'cahier de charge' voor bouwprojecten. Dat botst wel vaker met de Europese regelgeving die internationale competitie vooropstelt, zodat Blauwe Steen uit China de voorkeur moet krijgen op Blauwe Steen uit Wallonië, waarbij men alleen naar de nettoprijs kijkt en de negatieve externaliteiten niet in rekening brengt. Dat soort paradoxale reglementering moet worden aangeklaagd.

Het aanbestedingsbeleid is niet alleen aan betere afstemming en grotere consistentie toe met bijvoorbeeld de 'Green Deal', maar er is ook behoefte aan een sterke vereenvoudiging van de procedures voor zowel overheden als leveranciers. Kleinere lokale bedrijven kunnen vaak niet meedingen omdat ze niet solvabel genoeg zijn om grote bedragen voor te schieten of omdat ze niet de administratieve capaciteit hebben om grote offertes te schrijven.<sup>45</sup> Hierdoor wordt het voor overheden soms quasi onmogelijk om hun lokale economie te ondersteunen. Er is alertheid nodig en meer stedelijke vertegenwoordiging in de overlegorganen waar

Europees beleid gemaakt wordt en in de organen waar Europese richtlijnen naar federale en regionale wetgeving vertaald wordt.

De overheid speelt een belangrijke rol in het aanjagen en ondersteunen van innovatie in economische sectoren, zoals bijvoorbeeld in de voor stadsvernieuwing belangrijke bouwsector. De overheid kan, zoals dat in het Brussel geweest is gebeurd, hoge kwaliteitseisen stellen, waardoor sectoren geen andere keuze hebben dan te innoveren. Tezelfdertijd moet de overheid als regulator instaan voor het vermijden van sociale dumping en voor het bewaken van het statuut van de bouwvakker. Hiervoor hebben steden regionale en federale ondersteuning nodig, dit kunnen ze onmogelijk alleen.

Om het aantal beschikbare en vaak geschoolde bouwvakkers aan te vullen, zal de overheid meer moeten investeren in het technisch en beroepsonderwijs, en het bouwberoep qua statuut aantrekkelijker moeten maken en meer valoriseren. Sommige beroepen zijn bijna verdwenen, zoals steenkappers, die een belangrijke rol kunnen spelen in de recyclage van bijvoorbeeld gevelstenen. Sommige circulaire bouwprojecten lopen stuk omdat men geen personeel vindt dat expertise heeft om gevelstenen zonder breken te demonteren. Opleiding ligt slechts gedeeltelijk binnen de handelingsmarge van steden. Grote bouwbedrijven beginnen zelf meer en meer in de opleidingen van hun personeel te voorzien, ook omdat overheden hier in gebreke blijven. Anderzijds is het stoppen van de mobiele arbeidsmigratie ook een interessante piste om het aantal beschikbare bouwvakkers te vergroten door internationale bouwvakkers te motiveren om in België te blijven wonen, hen hier belasting te laten betalen, hun familie over te laten komen, enz., maar daar is momenteel geen politiek draagvlak voor.





# III. Toekomstige werven voor stadsvernieuwing



## 1. Activeren van betaalbare en gedeelde infrastructuur voor starters, lokale ondernemers, sociale economie, deeleconomie en buurtorganisaties

### Opgaven

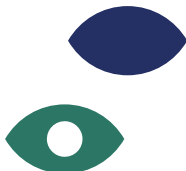
- Verder verkennen van geschikte stedelijke locaties en potentiële infrastructuur, in combinatie met nieuwe ontwerp-, ontwikkel-, en beheersconcepten rond gedeeld ruimtegebruik, als stimulans voor starters en lokaal ondernemerschap
- Activeren van betaalbare en geschikte ruimtes voor startende ondernemers en bedrijven als lokale innovatie- en productiemilieus
- Ontwikkelen van een meer creatief beleid in functie van betaalbare en beschikbare ruimte voor economie: dat vergt onder meer publieke vastgoed-specialisten en meer bewustwording van lokale en regionale overheden m.b.t. patrimonium beleid
- Omvormen van (groot- en kleinschalige) verlaten of leegstaande ruimtes naar werklocaties
- Stimuleren van gedeeld en gemengd ruimtegebruik
- Inzetten op talentontwikkeling
- Zichtbaar (en daardoor opnieuw aantrekkelijk) maken van de (maak)economie: een 'extraverted economy'
- Kansen creëren voor nieuwe maatschappelijke praktijken die circulaire economie stimuleren
- Verkennen van mogelijke koppelingen tussen sociale economie, korte-keten economie, circulaire economie en de bouwsector (bv. circulaire economie

vraagt veel arbeidsuren, zoals het recycleren en het schoonmaken van bakstenen of 'urban mining' van elektronische apparatuur)

- Inzetten op een actieve sturing vanuit de overheid door middel van een (ruimer) grondbeleidsinstrumentarium
- De verbinding maken tussen economie, bewoners en de wijk

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- De Serre, Nieuw Gent (klusatelier, begeleiding naar werk of opleiding, buurtwerking, outreachende begeleiders van jobteam, digibank: fysieke plek waar mensen op een laagdrempelige manier digitale toepassingen kunnen vinden)
- Conceptsubsidie Bloemekenswijk, Gent (bedrijventerrein U-Connect, textielgeschiedenis, sociale economie bedrijven, digibank, repair café)
- Conceptsubsidie Centrale Werkplaatsen, Leuven (tijdelijk gebruik, lokale economie, ontmoetingsplek voor de buurt)
- Conceptsubsidie Muide Meulestede, Gent (wijkwerkplaats voor bedrijven en bewoners)
- Jeugdhuis Scheldeoord, Gent (reconversie, digitaal atelier)
- Citydev.brussels (gewestelijke ontwikkelingsmaatschappij, beheer van en erfpacht geven van bedrijventerreinen, gemengde projecten met verweving van wonen en bedrijvigheid, tijdelijke invulling, circulaire economie, lokale tewerkstelling, publieke grondeigendom)





## 2. Duurzame herbestemming van gebouwen inzetten als hefboom voor een lokale, circulaire bouwconomie

### Opgaven

- Stimuleren van de duurzame reconversie van (publieke) gebouwen
- Creëren van kansen voor lokale tewerkstelling
- Opmaken van een waardenkader bij het openbaar aanbestedingsbeleid voor bouwprojecten
- Nastreven van voorbeeldig opdrachtgeverschap bij publieke bouwheren (overheden, universiteiten, scholengroepen, ziekenhuizen, enz.)
- Herwaarderen van bouwberoepen en lokale economie (evt. gekoppeld aan met stage en opleidingen)
- Stimuleren van circulaire economie
- Inschakelen van nieuwe economische spelers voor het innoverend ontmantelen en afbreken van gebouwen
- Verkennen van mogelijke koppelingen tussen sociale en circulaire (bouw) economie

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Pilotprojecten 'Terug in Omloop', een initiatief van OVAM, Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, het Agentschap voor Binnenlands Bestuur, de Afdeling Stedenbeleid, Inburgering en Integratie, en het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen (ruimtelijke ontwikkelingspotenties van verontreinigde terreinen, circulaire economie, verantwoord materiaalgebruik, lokale productie, verwerking en hergebruik van materialen, herbestemming van industrieel patrimonium, fablab, maker space, maakindustrie, innovatie, levenslang leren, hernieuwbare energie, waterbeheer)

## 3. Opschalen en lokaal verankeren van toekomstgerichte economische ecosystemen

### Opgaven

- Versterken van de al bestaande en kwaliteitsvolle economische ecosystemen
- Gebruik maken van hefboomfinanciering
- Creatie van maatschappelijke meerwaarde
- Inzetten op digitale economie
- Kansen zichtbaar maken voor bewoners: bewoners deel laten uitmaken van dit ecosysteem

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Life Science Cluster Biotech, Life Sciences, Healthtech, Cleantech, Digitale Economie), Zwijnaarde (ecosysteem, connectie met en positieve appreciatie van bewoners)
- Lokale 'Impact Hubs', bv. Hub Birmingham UK (koppeling van creatieve ondernemers, innovators en makers, netwerking, lokale economie, gedeeld ruimtegebruik, sociale impact, duurzaam materiaalgebruik)

## 4. De straat benaderen als een ontwerp-, uitvoerings-, beheer- en programmeervraagstuk

### Opgaven

- De koppeling maken tussen stedelijke infrastructuur, mobiliteit, duurzaamheid en economie
- Zichtbaar maken van de beheer- en onderhoudskosten van de straat, en zo bedrijven financieel betrekken bij het onderhoud van de stad<sup>46</sup>
- De koppeling maken met verdichting:

meer mensen vragen bredere voetpaden en een aangepast publiek domein

- Vertalen van duurzaamheidstransities naar de dagelijkse ruimte
- Activeren van het stedelijk beheer van de openbare ruimte om te werken aan transitie opgaven
- Een geïntegreerde benadering ontwikkelen voor ondergrondse (elektriciteit, water- en gasleidingen, rioleringen, internet, enz.) en bovengrondse infrastructuur

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Kopgroep Stedelijk beheer, Leiden-Rotterdam-Zoetermeer-Almere (NL) (stedelijke infrastructuur, beheer, onderhoud, ontwerp, transitie opgaven, coalitievorming, innovatieve business cases)

## 5. Uitvoeringsgerichte test sites ontwikkelen voor verweving in de stad

### Opgaven

- Creëren van experimenteerruimte om ambities rond verweving in de praktijk te vertalen
- Bundelen van kennis en ervaring rond verweving, en een ruimere toepassing en uitvoering van de geleerde lessen
- Uitwisseling organiseren tussen steden en gemeenten en eigenaars of vastgoedinvesteerders
- Via ontwerp onderzoek de kansen en mogelijkheden in beeld en de dialoog op gang brengen
- Ontwikkelen van nieuwe verdien- en ontwikkelmodellen
- Co-creatie met bewoners en andere toekomstige gebruikers

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Turnhout B-post (stedelijke ruimte voor economie en maakactiviteiten, ontwerpend onderzoek, alternatieve ontwikkelmodellen, 'verweefcoach', opmaak inventaris economische sites, samenwerking tussen stedelijke diensten, participatie van omwonenden en potentiële gebruikers van de site, mobiliteit, leefbaarheid)
- Bouwblokvisie, Gent (vergroten van leefbaarheid in dichtbevolkte wijken; mix van wonen, werken, groen en voorzieningen op wijkniveau)



© Bas Bogaerts

### Werken mee aan deze diagnose

Deze diagnose kwam tot stand op basis van de analyse en de conclusies van dagvoorzitter Filip De Rynck en van Sarah De Boeck, de inbreng in de collectieve gesprekken van de deelnemers aan en de presentaties van de volgende sprekers tijdens de hearing economie van 17/02/2022:

1. Bart Candaele (Vlaio)
2. Els De Leeuw (Stad Gent, directeur economie)
3. Gudrun Van der Gucht (Stad Gent, directeur werk en activering).



▲ Vilvoorde

#### 46 ◀

Zie in dit kader de inzichten van Isabelle Baraud-Serfaty over het trottoir als een economisch object dat een cruciale rol speelt voor de economische activiteiten van bedrijven zoals Uber of Deliveroo, maar ook bij de pakjesbedeling en e-commerce. Toch dragen deze bedrijven op geen enkele manier bij tot het onderhoud van trottoirs en bekijken zij dit enkel als een positieve externaliteit. Hoe kunnen we deze bedrijven financieel betrekken bij het onderhoud van de stad?: <https://www.youtube.com/watch?v=9y2C00L9Jgc>.

# Klimaat en duurzaamheid

## I. Terug- en vooruitblik



De afgelopen twintig jaar is niet enkel het bewustzijn rond klimaat en duurzaamheid fors toegenomen, ook de manier waarop deze thema's een invulling krijgen binnen stadsvernieuwing is sterk veranderd. In het Witboek (2003) wordt het begrip 'duurzaamheid' slechts sporadisch ter sprake gebracht, en dan nog enkel in zeer algemene en ruime betekenis. Zo spreken de auteurs over duurzaamheid als: "een stedelijkheid die berust op openheid, samenhang, dichtheid, diversiteit, sociale rechtvaardigheid en democratie" (Witboek, p. 20).

De 21<sup>ste</sup> eeuw is de eeuw van klimaat en duurzaamheid, bijgevolg zijn deze thema's niet meer weg te denken uit debatten rond stedelijkheid en stadsvernieuwing. Van belang is om hierbij zowel de ecologische als de sociale component van duurzame ontwikkeling in het vizier te nemen. Wetenschap toont aan dat we flirten met de 'planetaire grenzen' van de aarde, dat het overschrijden van deze grenzen een gevolg is van menselijke activiteiten, en dat dit gepaard gaat met het in gedrang brengen van ons eigen voortbestaan en dat van de aarde.<sup>47</sup> De sociale component is belangrijk omwille van het feit dat de negatieve gevolgen van klimaatverandering

**47 >** Rockström, J., Steffen, W., Noone, K. et al. (2009). A safe operating space for humanity. *Nature* 461, 472–475.

**48 >** Raworth, K. (2017). Doughnut economics: seven ways to think like a 21st century economist. Vermont: White River Junction.

**49 >** Reeds 183 gemeenten engageren zich om 20% minder broeikasgassen uit te stoten tegen 2020 in het kader van het Burgemeestersconvenant 2020. Reeds 86 gemeenten engageren zich om 40% minder uit te stoten tegen 2030, in het kader van de Burgemeestersconvenant 2030. Zie: <https://burgemeestersconvenant.eu>.

## 50 ▼

Klimaatverandering mitigeren betekent het tegengaan of het beperken van klimaatverandering door het reduceren van de broeikasgasuitstoot (waaronder de CO<sub>2</sub> emissies). Zich adapteren aan de klimaatverandering betekent natuurlijke en menselijke systemen aanpassen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van klimaatverandering. Bron: <http://help.futureproofed.com/nl/>.

## 51 ▼

Proeftuinen ontharding is een initiatief van Departement Omgeving. Voor meer informatie, zie: <https://omgeving.vlaanderen.be/proeftuinen>.

## 52 ▼

Bill Hopwood, Mary Mellor, e.a. ontwikkelden een overzicht van de verschillende interpretaties van en visies op duurzame ontwikkeling. Zij onderscheiden hierbij drie brede opvattingen over de aard van de noodzakelijke veranderingen in de politieke samenleving en in de economische structuren met betrekking tot duurzame ontwikkeling, namelijk: een 'status quo' benadering die vertrekt vanuit economische groei met een hoge eco-efficiëntie; een 'hervormingsgerichte' benadering waarbij er een sterke rol voor de overheid is weggelegd; en een 'transformatieve' benadering waarbij ecologische doelstellingen en sociale rechtvaardigheid aan elkaar worden gekoppeld, vertrekkend vanuit efficiëntie. Voor meer informatie, zie: Hopwood, B., Mellor, M., & O'Brien, G. (2005). Sustainable Development: mapping different approaches. *Sustainable Development*, 13, 38-52.

ongelijk verdeeld zijn. De klimaatverandering roept fundamentele vragen op rond klimaatrechtvaardigheid ('climate justice'), over de lusten en lasten. De landen met de laagste voetafdruk, die het minst baat hebben (gehad) bij het economisch model dat aan de oorsprong ligt van de klimaatverandering, ondervinden nu de grootste impact. Hetzelfde geldt op kleinere schaal. In de steden worden de armere wijken of buurten vaak het sterkst getroffen door o.a. hitte-eilandeffecten, vervuilde lucht, water- of geluidsoverlast, beperkte groene ruimte, enz. De klimaatopgave is met andere woorden ook een sociaal-economisch herverdelingsvraagstuk.<sup>48</sup>

De toegenomen aandacht voor klimaat en duurzaamheid van de afgelopen decennia vertaalt zich ook in het beleid. De Europese commissie appelleerde in 2008 de lokale besturen als voortrekker bij het behalen (en zelfs overtreffen) van de klimaat- en energiedoelstellingen van de Europese Unie, door middel van de lancering van het Burgemeestersconvenant. Ondertussen sloten 269 van de 300 gemeenten in Vlaanderen (alle steden) vrijwillig de Burgemeestersconvenant af met Europa, om in de eerste plaats werk te maken van hun energiebeleid (vermindere van de CO<sub>2</sub>-uitstoot). Dit vertaalt zich in onder meer in de opmaak van lokale klimaat- en energieplannen en/of het prioriteren van het klimaatbeleid in hun meerjarenplannen.<sup>49</sup> De focus op energie is gaandeweg verruimd tot de opmaak van een volwaardig klimaat- en energieplan, het 'Sustainable Climate and Energy Action Plan' (SEAP) met naast klimaatmitigatie maatregelen, ook concrete inspanningen in functie van klimaatadaptatie.<sup>50</sup> Dat heeft zich in Vlaanderen in 2021 ook vertaald in het Lokaal Energie- en Klimaatpact.

Ook in de samenleving is het bewustzijn rond klimaat en duurzaamheid sterk toegenomen. De effecten van klimaatverandering zijn dan ook meer en meer duidelijk voelbaar en zichtbaar in elke stad. Hittegolven of wateroverlast verstoren bijvoorbeeld het stedelijk functioneren en ons leven, met impact op de leefbaarheid, de woonkwaliteit, de economie, enz. Dat toont zich in een groeiende aandacht voor allerlei aspecten die in het bijzonder stedelijke omgevingen sterk aanwezig zijn: fijn stof, hitte-eiland effecten, de impact van verharding, het belang van groen; de noodzaak van waterbuffering, enz. De stuwende kracht van middenveld- en burgerinitiatieven speelt hierbij een belangrijke rol. Denk hierbij aan de verschillende acties en initiatieven rond luchtkwaliteit aan de schoolpoort, het behoud van stedelijk groen, of het 're-claimen' van weginfrastuctuur voor voetgangers en fietsers. De steden spelen hierop in met lokale initiatieven rond ontharding, klimaatstraten en leefbuurten (bv. de Proeftuinen Ontharding<sup>51</sup> met onder meer de proeftuin 'De Robuuste Klimaatstraat' in Antwerpen, of burgerinitiatieven in de Stad Leuven).

Het is duidelijk dat de steden geconfronteerd zijn met een enorme en complexe opgave. Enerzijds is er nood aan het herdenken van de stedelijke ruimte, in functie van adaptatie. Hiervoor stellen we doelstellingen voorop als het versterken van de veerkracht van stedelijke omgevingen tegen klimaatgerelateerde uitdagingen. Veerkracht gaat over het aanpassingsvermogen van stedelijke omgevingen om in de toekomst om te gaan de klimaatcrisis, en er zelfs sterker uit te komen. Meer concreet, betekent dat onder meer dat de al bestaande stedelijk ruimte in de toekomst meer 'ecosysteemdiensten' zal moeten gaan leveren, of een bijdrage leveren aan de mate waarin een gebied koelte verschaft, water opvangt,

biodiversiteit herbergt, luchtvervuiling afvangt of geluidsoverlast buffert. Stedelijke opgaven in functie van klimaatadaptatie omvatten onder meer: het tegengaan van hitte-eilanden, het voorzien van watersystemen en -recuperatie, het versterken van groenblauwe netwerken, de ontwikkeling van droogtemaatregelen, het inzetten op ontharding, de aanleg van stadsrand- en buurtbossen, enz. Anderzijds wordt van de steden verwacht dat zij een bijdrage leveren aan het tegengaan of beperken van de klimaatverandering, in functie van mitigatie. Ook dat brengt opnieuw een breed spectrum aan opgaven met zich mee, zoals energietransitie, CO<sub>2</sub>-opslag en bodem, circulair materiaalgebruik, lokale voedselnetwerken, duurzame mobiliteit, enz.

De vraag is nu niet langer 'of', maar 'hoe' doen we het? Momenteel is er nog een grote spreidstand tussen de vaak ambitieuze visies op verschillende bestuursniveaus (van mondiaal tot lokaal) en de voortgang of operationalisering op het terrein. Met het Burgemeestersconvenant zijn de steden uitdrukkelijk naar voor geschoven als gangmakers, in functie van de agendering van de klimaat- en energiedoelstellingen. Ondertussen is de nood aan operationalisering bijzonder hoog. Zijn ook hier de steden opnieuw aan zet? Tijdens de hearing klimaat en duurzaamheid zijn de praktijkervaringen getoetst aan verschillende denkkaders die rond duurzame ontwikkeling zijn ontstaan, en die mee bepalend zijn voor de antwoorden en oplossingen die naar voor worden geschoven.<sup>52</sup> Niet onverwacht, werd de klimaatopgave gezien als een en-en-en verhaal: transformatie kan niet zonder technologische innovatie, in combinatie met een sterke overheid, en in samenwerking met bottom-up praktijken. Een belangrijke rol is weggelegd voor een sterke overheid die op de verschillende

bestuursniveaus moet herverdelen, innoveren en reguleren.

Het is aan steden om in dit uitdagende kluwen hun rol op te nemen en mee een antwoord te bieden op de klimaat- en duurzaamheidsopgave. Nieuwe concepten rond 'de stad als metabolisme', die ons op andere manieren laten kijken naar hoe stedelijke omgevingen functioneren, bieden perspectief om nieuwe strategieën en werkwijzen te ontwikkelen. Met de aandacht voor klimaat en duurzaamheid, wint immers het ecosystemisch denken opnieuw aan belang. Dat vertaalt zich in een benadering waarbij de stromen in en rondom de stad, zoals water, energie, fauna en flora, voedsel, enz. de basis vormen om na te denken over de toekomst van de stad. De stad en de omliggende regio vormen één ecosysteem, waar zowel de mens als de natuur deel van uitmaken, en dat zich manifesteert als een complex, uitgestrekt en interactief metabolisme. Dergelijke concepten benadrukken de samenhang tussen stromen die samenkomen in de stedelijke ruimte, tussen de betrokken actoren en de ruimtelijke schaalniveaus. Ze impliceren ook andere werkwijzen en tijdsaders. Het betekent onder meer dat voor investeringen in de stad ook andere actoren rond de tafel moeten worden samengebracht. Maar het heeft tegelijkertijd ook een impact op de projectmatige en procesmatige vertaling van het werken aan stedelijke klimaat- en duurzaamheidsopgaven.

Het vraagt onder andere inzet van heel wat bijkomende techn(olog)ische expertise (op het vlak van infrastructuur, landschap, waterbeheer, enz.); bijkomend instrumentarium (o.m. met betrekking tot grondenuitruiming, ontharding, enz.); andersoortige financiële constructies; en extra aandacht voor beheers- en managementskwesties (o.a. beheer van groene ruimte).

Dit alles maakt zichtbaar dat klimaat en duurzaamheid bij uitstek transversale opgaven zijn: breed en allesomvattend. Grote veranderingen zijn nodig waarbij we moeten inzetten op alles en alles tegelijkertijd: alle schalen, en alle perspectieven. Het gaat bovendien om relatief 'jonge' opgaven die een nieuwe aanpak noodzakelijk maken. Hier stellen we vast dat er in de steden nog veel werk aan de winkel is. Op zich zijn steden voorlopers op het vlak van maatschappelijk potentieel: klimaat- en energiedoelstellingen zijn hier meer gedragen dan elders in de samenleving. Toch blijkt ook hier dat ambitieuze doelen en intenties op allerlei praktische bezwaren, obstakels en hindernissen blijven botsen. Relatief eenvoudige opgaven zoals de duurzame renovatie van gebouwen laten zich in de praktijk nog niet vanzelfsprekend realiseren. De 'hoe-vraag' stelt steden de komende jaren voor grote uitdagingen.

Steden vormen essentiële schakels om mondiale uitdagingen, klimaat- en energiedoelstellingen te verbinden met onze dagdagelijkse leefomgeving. Steden tonen hoe abstracte intenties kunnen landen in de manier waarop we onze woningen, straten, parken, buurten en pleinen (her)inrichten. Ze vormen de noodzakelijke motor om collectieve veranderingsprocessen op gang te brengen. Als we vooruitblikken op de rol die steden de komende jaren zouden kunnen en moeten opnemen, dan kwamen er tijdens de hearing Klimaat en duurzaamheid een viertal belangrijke 'sleutelopgaven' naar boven. Ten eerste, is er de noodzaak van een transversale, meerschallige en continue aanpak. Dat vertaalt zich enerzijds in de nood aan vernieuwing en versterking van het beleid en de bijhorende 'governance' in functie van het schakelen en samenwerken tussen verschillende bestuursniveaus, waarbij stadsvernieuwingprojecten

ten potentieel een cruciale hefboom zijn. Anderzijds is er nood aan nieuwe samenwerkingsvormen en nieuwe actoren constellaties (lokaal en bovenlokaal; vanuit de overheid, de markt, de 'civil society', kennisinstellingen en de financiële wereld). Een tweede sleutelopgave is de ontwikkeling van collectieve strategieën, waarbij de individuele woning of kavel, waar onze dagdagelijkse stedelijke omgevingen zich omwille van de dichtheid van woningen, de nabijheid van voorzieningen, en de noodzakelijke herinrichting van de stedelijke infrastructuur bij uitstek voor laten lenen. De plekgerichte aanpak, die eigen is aan stadsvernieuwing, en waarbij met aandacht wordt gekeken naar de specificiteit en de lokale context is hiervoor zeer geschikt. Ten derde, is het van belang om de klimaatopgave als een sociaal rechtvaardigheidsvraagstuk te zien, wat zowel aandacht vraagt voor het organiseren van de nodige herverdeling, als voor het organiseren van de nodige co-creatie en participatie met, voor, en door burgers en burgerinitiatieven. Zowel het uitgangspunt van sociale correctie, als de bijhorende methodieken van co-creatie en participatie zijn inherent aan de sociaal-ruimtelijke focus van stadsvernieuwing. Ten vierde, en tot slot, blijft de kennis en ervaring momenteel nog te veel opgesloten binnen de (vele, vaak vernieuwende, maar sterk verspreide en afzonderlijke) projecten en praktijken zelf. Om een cultuur van verandering te genereren, en de opschaling van de inzichten uit deze projecten en praktijken te stimuleren is de creatie van een gedeelde leeromgeving nodig.



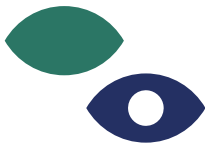
## II. Sleutelopgaven

### 53 >

Voor meer informatie,  
zie: [https://  
antwerpenvoorklimaat.be](https://antwerpenvoorklimaat.be).

### 54 >

Zie in dit kader:  
Canfyn, F. (2012).  
Bouwblokrenovatie:  
kwaliteitsverbetering van  
woningen in kwetsbare  
wijken: een praktische gids.  
Lannoo Campus: Leuven.



### 1. Klimaattransitie als een transversale en continue opgave: het verknopen van schalen, bestuursniveaus en actoren constellaties

De klimaattransitie is een brede en allesomvattende opgave waarvoor een collectief maatschappelijk veranderingsproces moet in gang komen. Het vergt een sterke overheid waarbij voor elk bestuursniveau een belangrijke rol is weggelegd. De steden vormen hierin een belangrijke schakel om mondiale uitdagingen, klimaat- en energiedoelstellingen te verbinden met veranderingen die plaatsgrijpen in onze dagdagelijkse leefomgeving. Ze vormen eveneens een geschikt niveau om bruggen te slaan in het samenspel van interventies dat nodig is op verschillende schaalniveaus. Het kan bijvoorbeeld gaan over het verknopen van individuele renovatie-acties met collectieve energiestrategieën op wijkniveau, deze in te passen in de aanleg van een warmtenet in relatie tot naburige stadsdelen, of af te stemmen met regionale acties om energielandschappen te creëren. De grote uitdaging voor klimaat op stadsniveau is immers dat er verschillende zaken spelen. Er zijn veel klimaatacties en doorgaans versnipperd. Er is geen keuze qua opgave of interventie, het is 'en-en' en niet 'of-of'. Enkel het niveau van de wijk opnemen zal niet voldoende zijn om snelheid en schaal te halen. De opgave is om, waar zinvol en mogelijk, verbindingen te creëren zodat projecten elkaar onderling kunnen versterken (of elkaar op zijn minst niet tegen-

spreken); en projecten kunnen worden ingezet als bouwstenen voor de realisatie van een groter, overkoepelend project.

De aanpak van dergelijke meerschali-ge stedelijke opgaven vergt een sterkere (regie)capaciteit bij al de betrokken sleutelactoren om samen te werken en acties af te stemmen. Resultaten vereisen een duidelijke taal en heldere rollen en verantwoordelijkheden. In het kader van het Klimaatplan van de stad Antwerpen<sup>53</sup> werden bijvoorbeeld 72 actiefiches opgesteld, waarvan 10 grote projecten die enkel kunnen slagen met de regie van de stad (bijvoorbeeld het warmtenet), en 62 kleinere projecten waarbij ook co-creatie met burgers en burgerinitiatieven voorop staat. Elk van deze acties is bovendien gekoppeld aan stedelijke bevoegdheden, termijnen en budgetten. Een volgehouden inspanning is hiervoor noodzakelijk waarbij legislatuur overschrijdend werken een uitdaging vormt. Meer ondersteunende, faciliterende of regulerende kaders zijn gewenst, maar ook een duidelijke projectmodus kan hierbij een cruciale hefboom vormen. De projectmatige aanpak, in combinatie met een meerschali-ge, geïntegreerde focus is inherent aan stadsvernieuwingprojecten, wat kansen biedt om stedelijke lange termijn doelstellingen rond klimaat en duurzaamheid ook effectief in de praktijk te vertalen. Het is immers rond concrete projecten dat samenwerkingen tussen actoren zich verankeren en waarrond de overheid, de markt, de 'civil society', kennisinstellingen en de financiële wereld zich kunnen verbinden, ge-





▲ Kortrijk



▲ Vilvoorde

deelde belangen in het vizier komen en de nodige nieuwe allianties en de transversale aanpak vorm krijgen. Vanuit dit breed gedeeld eigenaarschap kan ook een continue inzet op klimaattransitie worden gewaarborgd, door tijdelijke doelen te fixeren met een horizon die zich steeds verlegt.

## 2. Het ontwikkelen van collectieve strategieën voor de herinrichting van onze dagdagelijkse ruimte

De klimaattransitie zal zich voltrekken in de dagelijkse leefomgeving en kan enkel worden gerealiseerd vanuit het samengaan van een veelheid aan projecten. In de steden is het daarom van belang om mitigatie- of adaptatiestrategieën niet te benaderen vanuit het unieke (technische) project of de ene uitzonderlijke plek, maar op zoek te gaan naar collectieve en geïntegreerde strategieën. Stedelijke omgevingen bieden hiervoor allerlei kansen omdat hier nuttig en intelligent kan worden ingespeeld op de dichtheid van woningen, de nabijheid van voorzieningen, en de noodzakelijke herinrichting van en investering in de stedelijke infrastructuur. Riolerings- of mobiliteitswerken zijn bijvoorbeeld aan te grijpen als momentum om klimaatrobuuste straten en pleinen te creëren. De focus ligt dan echter nog te vaak op het ontharden en vergroenen alleen, terwijl een minstens even grote, en nieuwere opgave ligt bij het verduurzamen van de energie- en waterstromen. Bij elke herinrichting van de publieke ruimte

ontstaat immers een hefboom om vanuit concrete transformaties van de leefomgeving ook draagvlak en ruimte te creëren voor de minder tastbare, meer technische klimaatoplossingen.

Daarnaast zijn er collectieve strategieën nodig voor de renovatie van bestaande (private en publieke) woongebouwen, op de schaal van een rijtje, of beter nog bouwblok<sup>54</sup>, of (deel van een) wijk. Momenteel zet het beleid veel te eenzijdig in op individuele maatregelen: met een aparte wandketel in elk appartement, en zonnepanelen op elk dak gaan we er niet komen. De stedelijke omgeving leent zich bij uitstek voor een meer collectieve aanpak, waardoor er win-win situaties ontstaan, en de waarde van investeringen wordt vermenigvuldigd. Dergelijke aanpak vraagt zowel om vernieuwend ontwerp in functie van het optimaliseren van de verschillende stromen, als om vernieuwende co-creatieprocessen in functie van het betrekken van eigenaren en bewoners bij klimaattransitie. Dit brengt ook nieuwe uitdagingen van collectieve en sociaal rechtvaardige renovatie- en vernieuwingsprojecten op bouwblok- of wijkniveau met zich mee. Hiervoor zijn intensieve begeleidingstrajecten en ontwerpend onderzoek nodig om betrokkenheid en engagement van talrijke doelgroepen te creëren, ruimtelijke strategieën in beeld te brengen, en nieuwe financiële en juridische mogelijkheden te verkennen.

Welke kansen benut kunnen worden voor zowel energiebesparing als voor

hernieuwbare energieproductie, voor collectieve waterbuffering, -opslag of voor waterrecuperatie, of het vergroenen en verkoelen van de woonomgeving, is afhankelijk van de plek. Niet elke (sociaal-ruimtelijke) omgeving biedt dezelfde mogelijkheden. In de stad Gent biedt de wijk Muide-Meulestede kansen voor het collectief capteren van restwarmte geproduceerd door bedrijven uit de buurt en deze te koppelen aan de lokale renovatie nood, terwijl collectieve vernieuwingsstrategieën in de wijk Mariakerke focus op onderzoek naar het gebruik van bodemwarmte. De nabijheid van grootschalige publieke voorzieningen, sportinfrastructuur of economische functies die veel water behoeven, maken collectieve waterstrategieën mogelijk die elders niet haalbaar zijn. De plekgerichte aanpak, die eigen is aan stadsvernieuwing, en waarbij met aandacht wordt gekeken naar de specificiteit en de lokale context is zeer geschikt om noden en kansen te detecteren. (Plaatsspecifieke) kennis moet daarvoor beschikbaar zijn waarbij ook nieuwe expertises in beeld komen (bv. warmtezonering- of watersysteemkaarten).

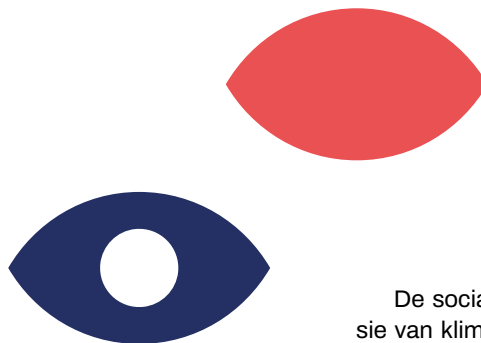
## 3. De klimaatopgave inzetten als een hefboom voor sociaal-rechtvaardige steden

De klimaatopgave kan niet los van het sociaal rechtvaardigheidsvraagstuk worden gezien. Negatieve klimaateffecten laten zich het meest voelen in de wijken

waar kwetsbare groepen wonen: dat geldt zowel voor de opgaven van mitigatie (bv. energiearmoede), als van adaptatie. Dat de klimaateffecten ook nog vaak onzichtbare slachtoffers veroorzaken, daar wees onder andere de Duitse klimatologe Friederike Otto op:

**Ons aanpassen aan de klimaatverandering is even belangrijk als ze tegengaan. [...] De kans op hittegolven neemt door de klimaatverandering veel sterker toe. En hittegolven zijn met grote voorsprong het meest dodelijke weerfenomeen in Europa. [...] Hittedoden zijn mensen met onderliggende aandoeningen en personen die onderaan de socio-economische ladder staan.<sup>55</sup>**

– Friederike Otto –



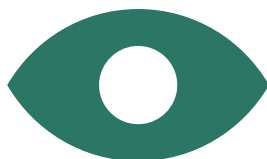
De sociale en de ecologische dimensie van klimaat en duurzaamheid mogen dan wel vaak genoemd worden als beiden even belangrijk; in de praktijk blijken er heel wat spanningsvelden te zitten tussen 'het sociale' en 'het ecologische'. Dat is ook één van de redenen dat klimaat- en duurzaamheidsvraagstukken vaak gepolariseerde reacties opwekken. Dan dreigen ze te vervellen tot het privilege van de meest kapitaalkrachtige groepen om hiervan wakker te liggen. De minst vermogen- de sociaal-economische groepen zouden wel andere zorgen aan hun hoofd hebben, namelijk overleven. Net daar zit de span-

**55 ▲**  
Zie het interview met Friederike Otto in De Standaard, op 16 oktober 2021: 'Ons aanpassen aan de klimaatverandering is even belangrijk als ze tegengaan'.

**56 >**  
Voor meer informatie, zie: <https://iabr.nl/projectatelier/leap2>.

ning, want het zijn net deze groepen die het sterkst de effecten van de klimaatverandering ondervinden: omdat ze in de kleinste woningen wonen; die het dichtst bij fijn stof, en lawaai producerende infrastructuur gelegen zijn; waar collectieve, groene ruimte slechts beperkt aanwezig is; in omgevingen waar gezond of duurzaam voedsel moeilijk te vinden is, enz. Met andere woorden, hier ligt een grote opgave voor de steden.

Tijdens de hearing klimaat en duurzaamheid kwamen verschillende inspirerende praktijkvoorbeelden aan bod, die vaak het initiatief zijn van nieuwe spelers op het vlak van stadsvernieuwing (o.a. coöperatieven) of vanuit publiek-civiele samenwerkingen die zichtbaar maken hoe een en-en verhaal wel degelijk mogelijk is. Sterker nog, deze praktijken tonen hoe de urgentie van de klimaatopgave, en de middelen die er voor worden gemobiliseerd, ook kansen kunnen bieden om het herverdelingsvraagstuk duurzaam aan te pakken. Zo kunnen inversteringen bijvoorbeeld ingezet worden als hefboom voor geïntegreerde wijkverbetering. Denk hierbij aan kwalitatieve herstructurering van het bestaande weefsel, waardoor opgaven rond ontpitting, verdichting, biodiversiteit, verkoeling, de aanleg van klimaatassen, enz. kunnen worden gecombineerd. Dergelijke gecombineerde aanpak biedt dan eveneens mogelijkheden om niet enkel financiële middelen maar ook andere lokale krachten (sociaal kapitaal) te mobiliseren en slim te bundelen. Het Lokaal Energie Actie Plan (LEAP)<sup>56</sup> voor de wijk Bospolder-Tussendijken (één van de meest kwetsbare wijken in Rotterdam) toont bijvoorbeeld op een inspirerende manier hoe via de oprichting van de Delfshaven Coöperatie bewoners, wijkpartners, de overheid en marktpartijen collectief aan wijkontwikkeling werken vanuit een gezamenlijk



doel – namelijk waardecreatie op de lange termijn die de bewoners en lokale ondernemers ten goede komt – waardoor initiatieven, bedrijven, instellingen en overheid effectiever en met meer rendement voor de wijk én voor zichzelf samenwerken.

De plekgerichte benadering die eigen is aan stadsvernieuwing biedt veel mogelijkheden om dergelijke transversaliteit van bij aanvang mee te nemen. Door zowel aandachtig te kijken naar de kansen, noden en behoeften die aanwezig zijn in een specifieke context (in de (fysieke) ruimte en in sociaal profiel), kunnen er collectieve strategieën worden ontwikkeld die hier zo goed als mogelijk bij aansluiten. Op die manier kan ook beter de connectie worden gemaakt met die zaken waar mensen écht van wakker liggen. De inzet van sociale kennis en terreinkennis is hiervoor een noodzakelijke voorwaarde. Om te vermijden dat de strategieën, oplossingen of antwoorden die hieruit voortvloeien alsnog gezien worden als de ‘ver van mijn bed’ show, is het van belang om niet enkel aandacht te hebben voor het punt op de horizon, maar ook voor de weg hiernaar toe. Meer concreet kan zich dat vertalen in korte of middellange termijn projecten, of projecten van een kleinere schaal, die op termijn kunnen optellen tot grotere collectieve doelen.

Hier ligt in Vlaanderen momenteel nog een grotendeels onontgonnen terrein. Tijdens de hearing benadrukten de deelnemers het belang om vanuit de lokale context te investeren in ‘de sociale sokkel’ waaruit transformatie zich kan voltrekken. Dergelijke benadering brengt allerlei nieuwe uitdagingen voor stadsvernieuwing met zich mee. Bijvoorbeeld, hoe kan stadsvernieuwing mee ruimte maken voor buurtwerk? Welke nieuwsoortige samenwerkingen en partnerschappen kunnen worden gerealiseerd? Hoe kan de impact

die tijdens een ‘project’ ontstaat worden verduurzaamd, en ook op langere termijn worden volgehouden. Dit alles vergt een gecoördineerde implementatie van collectieve strategieën, maar niet zonder verregaande vormen van co-creatie met de betrokken eigenaren en bewoners.

#### **4. Het opschalen en in praktijk brengen van geleerde lessen via een collectieve leer- en experimenteeromgeving**

Op het vlak van klimaat en duurzaamheid zijn er de afgelopen jaren heel veel inspirerende initiatieven ontstaan, met tal van experimenten die vaak met veel engagement vanuit steden, middenveldorganisaties, sociale ondernemers, en burgers zijn gerealiseerd. Dergelijke experimenten vragen vaak veel tijd energie, waardoor vertegenwoordigers vanuit de steden tijdens de hearing aangeven, dat er soms weinig ruimte overblijft om de opgedane geleerde lessen ruimer te implementeren. Op die manier lijken de steden zich te bevinden in een “*never ending carousel of trial and error*”, terwijl er een grote behoefte is om de inzichten uit deze experimenten op te schalen, en verder te operationaliseren op plekken met gelijkaardige, terugkerende opgaven. Hier liggen in de toekomst veel kansen voor stadsvernieuwing om gemeenschappelijke leertrajecten en ervaringsopbouw nog meer te laten renderen door hiervoor een meer structurele en collectieve leer- en experimenteeromgeving te creëren.







# III. Toekomstige werven voor stadsvernieuwing

## 57 >

Voor meer informatie,  
zie: <https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/pilootprojecten/klimaatwijken>

## 58 >

Voor meer informatie,  
zie: <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/energie-renovatie/over>

## 59 >

Voor meer informatie,  
zie: <https://www.kennisplatform-renovatie.be/proeftuinprojecten/renoseec/>

## 60 >

Voor meer informatie, zie:  
<https://wijkwerf.energent.be>

## 1. Lokaal investeren in de 'sociale sokkel' als voorwaarde voor klimaattransitie

### Opgaven

- Mondiale uitdagingen verbinden met de dagdagelijkse leefomgeving
- Plekgebaseerd werken op maat van de specifieke, lokale context (de fysieke ruimte en het sociaal profiel). Dat kan bijvoorbeeld door op zoek te gaan naar mogelijke koppelingen tussen het energievraagstuk en anderen lokale noden die aanwezig zijn in een wijk. Ter illustratie, de inrichting van een nieuwe buurttuin kan in één beweging ook bijdragen aan de productie duurzame warmte
- Investeren in de 'sociale sokkel' en het sociaal weefsel van waaruit de transformatie zich kan voltrekken. Denk bijvoorbeeld aan het koppelen van de renovatie opgave aan de realisatie van een meerwaarde voor de ruimere buurt of ruimere omgeving (bv. creatie van lokale tewerkstelling, energie coaching, ontzorging, enz.)
- Sociale, pedagogische en psychologische kennis inschakelen om aan gedragsverandering te werken. Dat kan bijvoorbeeld door een concrete werking uit te bouwen in de wijk zelf, via 'living labs' om op die manier mogelijke motivatoren en drempels te identificeren

## Inspirerende praktijkvoorbeelden

- LEAP, het Local Energy Action Plan in Bospolder-Tussendijken, Rotterdam (energietransitie op schaal van de wijk; geïntegreerde aanpak: koppeling van energietransitie aan doelstellingen rond gezondheid, rechtvaardigheid, lokale economie, woonkwaliteit, en leefbaarheid; doorgedreven co-creatie met diverse wijkpartners en burge-initiatieven: coöperatie Delfshaven; lage-temperatuur-warmtenet in lokale eigendom)

## 2. Toekomstbestendig inrichten en herverdelen van de publieke ruimte

### Opgaven

- De koppeling maken tussen stedelijke infrastructuur, duurzaamheid, mobiliteit en economie
- Inzetten op het verbeteren van de leefkwaliteit van de publieke ruimte, en daarmee samenhangend de herverdeling van de publieke ruimte (minder ruimte voor de auto, meer ruimte voor voetgangers en fietsers; meer collectieve, open, liefst groene ruimte ter compensatie van dens wonen in de stad)
- Herdenken van de publieke ruimte, van de straat en het plein om collectieve infrastructuur voor energie, waterbuffering of -opslag, en groen ruimte te

► Hasselt



bieden naast de veel andere functies van diezelfde publieke ruimte

- Het geïntegreerd ontwerpen van de 'straat' als publieke ruimte: als een mobiliteitsas (traag maar ook snel traag en snel in randstedelijkheid); een groene(blauwe) as; een economische as; enz. Hierbij rekening houden met lokaal beleid (parkeren, brandweer, enz.) en technische randvoorwaarden (draaicirkels, oversteekbaarheid, materialisering, enz.)
- Ontwikkelen van een gecombineerde aanpak, waardoor investeringen voor de realisatie van een aantrekkelijke, duurzame, en gebruiksvriendelijke publieke ruimte gelijktijdig kunnen worden ingezet met een wederzijds versterkend effect en een vermenigvuldiging van de waarde van de investering als resultaat
- Inschakelen van landschapontwerpers bij de inrichting van het publiek domein om klimaat- en energiematregelen te vertalen in een sterk ontwerp

#### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Kopgroep Stedelijk beheer, Leiden-Rotterdam-Zoetermeer-Almere (NL) (stedelijke infrastructuur, beheer, onderhoud, ontwerp, transitie opgaven, coalitievorming, innovatieve business cases)

### 3. De reconversie van wijken inzetten als hefboom voor een collectieve en geïntegreerde aanpak van de transitieopgaven

#### Opgaven

- Via stadsvernieuwing de koppeling maken met verschillende transitie die zich afspelen in de wijk, om zo de energietransitie en de bijhorende investeringen maximaal te laten renderen
- Via een geïntegreerde aanpak op wijkniveau verschillende transitieopgaven bundelen en elkaar wederzijds laten versterken: de renovatie van gebouwen, duurzaam en kwaliteitsvol verdichten, het voorzien van buurtgroen, de omschakeling naar duurzame energie, groen-blauwe dooradering, duurzamer mobiliteitsgedrag, verhoogde leefkwaliteit, een hechter sociaal weefsel, enz.
- Verhogen van de betrokkenheid en het draagvlak van burgers voor de energietransitie en de bijhorende ingrijpende maatregelen door op zoek te gaan naar de verknoping tussen enerzijds grote infrastructurele opgaven (klimaatadaptatie, groenstructuren, elektrische deelmobiliteit, enz.) en anderzijds lokale tastbare opgaven (wooncomfort, publieke ruimte, zorg, enz.)
- Ontwikkelen van collectieve renovatie strategieën, rekening houdend met de complexiteit van versnipperde ei-

gendomsstructuren en met extra aandacht voor de minst kapitaalkrachtige burgers

#### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- De projectoproep Klimaatwijken<sup>57</sup> (in onderzoeksfase) (renovatie op wijk-schaal, duurzaam en kwaliteitsvol verdichten, vergroening en ontharding, duurzame energie, groen-blauwe dooradering, leefkwaliteit, duurzame mobiliteit)
- Renovatiecoaching voor appartementsgebouwen<sup>58</sup>, binnen de Strategische energievisie Antwerpen (SEViA) (coaching i.f.v. collectieve renovatie)
- Proeftuin Renoseec<sup>59</sup> (betaalbaar en kwalitatief wonen, collectieve begeleiding en ontzorging van eigenaar-bewoners)
- Wijkwerk van Energen<sup>60</sup> (persoonlijke begeleiding bij renovatie, stimuleren van energiebesparende maatregelen, ontzorging, ondersteuning bij de aanvraag premies en/of een energie-lening)

► Aarschot



#### 4. Steden mobiliseren in functie van klimaatdoelen en een klimaatreflex inbouwen in de werking van de stad

##### Opgaven

- Steden moeten de groei opvangen én de open ruimte veiligstellen; zowel in duurzaam ontwikkelen van nieuwe woningen, verdichting als in de herorganisatie van de publieke ruimte geeft klimaatuitdaging kader; meer stedelijkheid vanuit duurzaamheidsperspectief betekent ook meer klimaatrobustheid?
- Niet één project voor klimaattransitie maar in elk project een klimaatreflex
- De stromen op de radar
- Steden mobiliseren in functie van de klimaatdoelen, maar hoe bouwen we ook een (automatische) klimaatreflex in de werking van de stad?
- Stadsvernieuwing als laboruimte en overkoepelend kader opbouwen door verschillende capaciteiten en competenties samen te brengen en een gangmakersrol op te nemen. Dat kan bijvoorbeeld via programmawerking: de overheid als 'one stop shop'
- Vaak is de opgave stadsafhankelijk, context-gerelateerd, en blijft het belangrijk wie er aan het politieke stuur waarbij legislatuur overschrijdend werken een uitdaging vormt.
- Meer dan het bereiken van doelen (zoals CO<sub>2</sub>-reductie) en het realiseren van projecten, is er nood aan het op gang trekken van een veranderingsproces waarbinnen de projectmodus een hefboom kan zijn.

- Geen stadsvernieuwing zonder aandacht voor de klimaat- en energiedoelstellingen? Kunnen we de klimaatambities vooropstellen als kompas, en de koppeling maken met de burgermeesterconvenanten? Kunnen we de klimaattransitie actiever inbedden in stadsvernieuwing?

##### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- De actiefiches in het Klimaatplan Antwerpen<sup>61</sup> (regierol bepalen; combinatie van korte en lange termijn doelstellingen; de overheid, markt en 'civil society' betrekken; bottom-up en top down; projectmodus)

##### Werken mee aan deze diagnose

Deze diagnose kwam tot stand op basis van de analyse en de conclusies van dagvoorzitter Liesl Vanautgaerden, de inbreng in de collectieve gesprekken van de deelnemers aan en de presentaties van de volgende sprekers tijdens de hearing klimaat en duurzaamheid van 09/02/2022:

1. Thomas Block (Centrum voor Duurzame Ontwikkeling, UGent)
2. Jorn Verbeeck (Global Covenant of Mayors/KPMG)
3. Joachim Declerck (Architecture Workroom Brussels)
4. Cathy De Bruyne (Stad Gent, directeur milieu en klimaat).

##### 61 ◀

Voor meer informatie, zie: <https://www.antwerpenmorgen.be/nl/projecten/klimaatplan-2030/over>



# Slimme stad

## I. Terug- en vooruitblik

De 'slimme stad' staat voor het gebruik van technologische middelen, met name data-intensieve digitale systemen en applicaties, om stedelijke problemen aan te pakken. Uiteraard dient dit gestuurd te zijn door een politiek-maatschappelijke visie en ingebed in democratische, beleidsmatige en organisatorische processen. De slimme stad heeft potentieel betrekking op een uitgebreid aantal toepassingsdomeinen, waaronder mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid, leefkwaliteit, zorg en participatie.

De opkomst van de slimme stad is wellicht één van de meest ingrijpende stedelijke veranderingen van het laatste decennium. Nochtans stelde het Witboek in 2003 reeds:



**Gedragen door een technologie die veralgemeende mobiliteit en communicatie mogelijk maakt, verbreken mensen, organisaties, functies en diensten hun vanzelfsprekende band met de stedelijke (of dorpse) ruimte en gaan in een veel ruimer gebied op zoek naar de op dat moment meest geschikte locatie. De gebouwde ruimte wordt diffuus: alles en iedereen kan in principe van overal komen en overal naartoe gaan. Op zoek naar onmiddellijk geschikte niches, zwermen stedelijke uitrustingen, activiteiten en investeringen uit over een grensloos hinterland.**

Digitale technologie werd op dat moment voornamelijk gezien in termen van decentralisatie en verneveling. We weten inmiddels dat digitale technologie een complexe combinatie van centrifugale en centripetale krachten teweegbrengt, en ook significant kan bijdragen aan de heropleving van de stedelijke kerngebieden.

De voorstudies voor het Witboek boden hieromtrent reeds enkele aanknopingspunten. Ze vermeldden nog niet het concept van de slimme stad, maar wezen op het groeiende belang van e-government (dossiermanagement, klantenmanagement, nood aan intergemeentelijke systemen), digitale communicatie met burger (geïntegreerde infolijn, klantgerichtheid) en e-participatie. Ook inzake verkeers- en vervoersmanagement, veiligheid, milieuvriendelijkheid en handhaving werd een toekomstige “gigantische” invloed voorzien.

Vele van deze toepassingen zijn intussen bewaarheid geworden, en worden inmiddels intensief gebruikt. Over het algemeen is de ontwikkeling echter geleidelijk en blijven gigantische koerswijzigingen uit. De trage ontwikkeling heeft onder meer met organisatorische complexiteit en onmacht, hoge investeringskosten en asymmetrieën in kennis tussen overheden en bedrijfsleven te maken. Daardoor is men nog niet in staat een aantal ontwikkelingen grondig te keren. Weliswaar zien we een aantal parameters met betrekking tot criminaliteit, luchtkwaliteit of verkeersongevallen algemeen positief evolueren; anderzijds blijven mobiliteit, veiligheid, duurzaamheid en leefkwaliteit in steden een hardnekkige uitdaging.

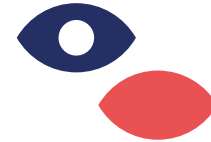
Met de opkomst van het concept ‘slimme stad’, gelieerd aan het *‘Internet of Things’* (het connecteren van de fysieke omgeving met het internet en de proliferatie van sensoren en actuatoren<sup>62</sup>)

en daarmee geassocieerde data-intensieve toepassingen, is ook gebleken dat de impact van technologie niet eenduidig positief te noemen is. Er is een groeiend bewustzijn dat digitale of datatechnologie niet enkel tot efficiëntere dienstverlening en beter gebruik van de stad, maar ook tot gebrek aan controle, aantasting van privacy, perverse effecten of een digitale kloof kan leiden.

Datatechnologie is ook in handen van veel meer partijen dan enkel de overheid, en kent heel wat complexe afhankelijkheden en tegenstrijdigheden. Voor elk centraal verkeersmanagementsysteem of openbaar vervoersapplicatie zijn er honderd gebruikers die met behulp van een privaat mobiliteitsplatform een sluiptweg nemen. Omgekeerd zijn er voor elke succesvolle gemeenschapsapp om zwerfvuil aan te pakken of auto’s te delen ook heel wat voorbeelden van een ontbrekend of falend omkaderend beleid. De ‘geactualiseerde Vlaamse beleidsvisie steden’ van 2019 deed dan ook de aanbeveling om de inzet van technologie in het stedenbeleid dringend uit te klaren. Het signaleerde dat technologie, indien optimaal geïntroduceerd, kan fungeren als aanjager of versneller van verandering, maar ook bron kan zijn van nieuwe spanningsvelden.

Door hun systemisch karakter kennen slimme steden een aantal structurele moeilijkheden:

- Timingproblemen, het te vroeg gebruiken van technologie die nog niet matuur is of juist het wachten op technologie, te vroeg of te laat ingrijpen naargelang beleid, bedrijven en burgers er klaar voor zijn.
- Coördinatieproblemen, vanwege het grote aantal betrokken spelers, inclusief nieuwe bedrijven, platformen en organisaties.
- Financieringsproblemen, vanwege de



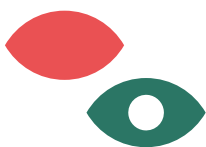
investeringen in basisinfrastructuur en toepassingen die nodig zijn, en opnieuw het groot aantal mogelijk betrokken spelers

- Controleproblemen, vanwege de vraag wie de regie in handen heeft over publieke voorzieningen, publieke ruimte, en publieke dienstverlening.

Al deze problemen maken dat de beloftes van de slimme stad inlossen moeilijk, traag, stroperig en complex is. Nochtans zijn de mogelijkheden van de slimme stad welbekend, namelijk: meer efficiëntie en effectiviteit dankzij het inzetten van grote hoeveelheden snel beschikbare data, waardoor we sneller patronen kunnen analyseren en beter ingrijpen. Dit kan gaan over domeinen als mobiliteit, veiligheid, de netheid van de publieke ruimte, enz. Heel vaak trachten dit soort projecten ook om burgers actief te betrekken en hun gedragspatronen te beïnvloeden, bijvoorbeeld om mensen uit de auto krijgen, of elkaar meer te laten bijstaan in de wijk.

Alle slimme stadsprojecten samen hebben de ambitie om tot een transformatie van onze steden te komen, zoals verduurzamen, vergroenen, autoluw maken, enz. Daar zit ook de link met stadsvernieuwing: het beoogde resultaat behelst een fysieke verandering van onze stad, en de manier waarop we ze gebruiken. Hier liggen nog vele uitdagingen en onbekenden. Deze hebben betrekking op o.m. hoe technologie-introductie en de herinrichting van de publieke ruimte met elkaar gepaard gaan en elkaar mogelijk maken, hoe technologie tot nieuwe gebruikspatronen leidt, en hoe we perverse effecten van technologie-introductie kunnen vermijden.

In Vlaanderen werden tot nog toe een aantal programma’s opgezet om de ‘verslimming’ van onze steden te stimuleren. Een aantal daarvan waren of zijn



► Genk



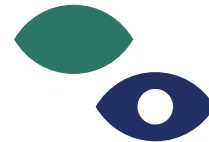
© Bas Boggaerts

open oproep-programma's gericht op steden en gemeenten. Een eerste programma, de 'Slim in de Stad-Prijs', dat opstartte in 2015, had tot doel ideeën voor pilootprojecten te verzamelen bij de Vlaamse centrumsteden en deze een beperkte startsubsidie te geven. Het 'City of Things'-programma heeft dit sinds 2018 uitgebreid naar alle Vlaamse steden en gemeenten en verhoogde ook de steunbedragen. Daarnaast is recent in het kader van de post-COVID-reliance het 'Gemeente zonder gemeentehuis'-programma opgestart, dat eerder op e-governmenttoepassingen gericht is, en vooral projecten goedkeurt waarbij er intergemeentelijke samenwerking is. Projecten variëren van kleinschalige concepten, thematische projecten tot meer grootschalige transformaties.

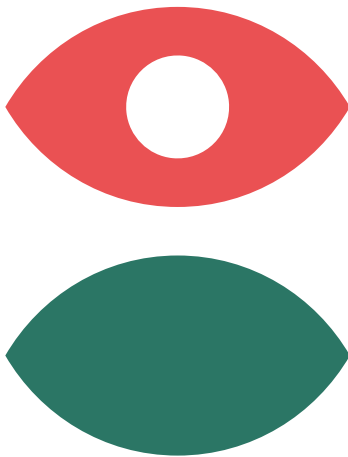
Andere programma's werden op Vlaams niveau opgezet en hebben vooral afstemming en harmonisatie tot doel. Zo is er het 'Smart Flanders'-programma, dat sinds 2017 werkt aan harmonisatie tussen centrumsteden van hun aanpak rond open stedelijke data (bvb. met betrekking tot mobiliteitsstromen, toegankelijkheid van gebouwen of beschikbaarheid van parkeerplaatsen), en 'Vlaamse Open City Architectuur' (VLOCA), dat een gezamenlijke digitale architectuur uittekent voor bv. lokale 'digital twins', of de waterhuishouding in de stad.

## 62 ◀

Een actuator is een toestel dat invloed kan uitoefenen op zijn omgeving. Het is de uitgang van een controle- en waarnemingssysteem, en de plaats waar de uiteindelijke beslissing analogoef of digitaal wordt uitgevoerd (bv. het regelen van de verwarming). Een sensor is de ingang van het systeem, waar de waarneming wordt gedaan (bv. het meten van de temperatuur).



## II. Sleutelopgaven



### 1. De innovatie/ transformatie-lat moet stelselmatig hoger gelegd worden in stadsvernieuwing

‘Verslimming’ is net als bvb. duurzaamheid een horizontale bekommernis die in verschillende verticale stadsvernieuwingprojecten (in domeinen als mobiliteit, energie, wonen, economie) terugkomt. Een ‘*smart city*’-aanpak van stadsvernieuwing is op zich onzinnig als je ze niet bekijkt in functie van de domeinspecifieke noden en democratische prioriteiten binnen een stad; de vraag, de nood en de behoefte worden gegenereerd door de verticale domeinen, en idealiter levert technologie middelen om daaraan te voldoen.

De innovatie/transformatie-lat moet stelselmatig hoger gelegd worden ten aanzien van deze horizontale bekommernissen. Al te vaak wordt uitgegaan van een te beperkte diagnose en opdrachtbepaling, zonder oog voor efficiëntiewinsten, mogelijkheden tot veralgemeende implementatie en koppelingen met andere domeinen. Stadsvernieuwingsexperten laten zich zelden bijstaan door data- en technologiespecialisten, en hebben daardoor regelmatig te weinig oog voor toekomstige ontwikkelingen op dat vlak, en hoe deze het stadsontwerp zullen beïnvloeden.

Hierbij dient opgemerkt dat technologie vaak naar voren geschoven als een neutrale oplossing, maar dat meestal niet

is. Allerlei belangen schuilen achter bepaalde oplossingen, en het is ook zaak deze te onderkennen. Desalniettemin kan dit ‘neutrale’ karakter ook mogelijkheden met zich meebrengen, deuren openen en ideologische verschillen (gedeeltelijk) overstijgen.

Digitalisering heeft onmiskenbaar een diepgaand effect op de stad, en kan de noodzakelijke stadsvernieuwing versterken, uitbreiden en verdiepen. Het kan leiden tot een meer datagedreven en door data ondersteund beleid dat effectiever, efficiënter maar ook transparanter met uitdagingen omgaat. Het kan ook nieuwe vormen van economische en gemeenschapsactiviteiten stimuleren, wat een ruimtelijke impact heeft. Denk bijvoorbeeld aan co-working, co-studying, deeleconomie, ‘*mobility as a service*’, het verdwijnen van ‘*on-street parking*’, enz.

Aan de andere kant is er de investerings- en kenniskloof tussen overheid, burgers en private bedrijven die op de spits dreigt te worden gedreven. Het gevaar van ‘*platform urbanism*’, waarbij technologische platformbedrijven zoals Alphabet of Uber via controle over datastromen (bv. rond mobiliteit of veiligheid), de democratische controle op de publieke ruimte uithollen, is reëel. Steden staan voor een digitale omslag die ze niet zomaar moeten ondergaan, maar moeten aangrijpen om zich te vernieuwen en te versterken. Om een goede aansluiting te vinden, zijn uiteindelijk twee zaken nodig: een technologisch mature publieke sector

en een publiek mature technologiesector. Stadsvernieuwingsprojecten moeten, meer dan voorheen, toelaten om deze aansluiting te vinden.

## 2. Slimme technologie zorgt voor schaalbaarheid en repliceerbaarheid die vaak ontbreekt in stadsvernieuwing

Waar stadsvernieuwing noodzakelijk-kerwijs een plekgerichte aanpak betekent, kan en moet dit dankzij slimme technologie breder opgevat worden dan voorheen.

Ook in de afgelopen decennia werd in stadsvernieuwingsoproepen de nadruk gelegd op het vermijden van geïsoleerde ingrepen, het inbedden van stadsvernieuwing – ook al is deze gelokaliseerd op een bepaalde plek - binnen bredere programma's en het opschalen en repliceren van pilootprojecten. In de praktijk betekende dit echter meestal noodgedwongen niet veel meer dan een streven naar het selecteren van representatieve 'cases' met een voorbeeldfunctie, eerder dan dat individuele projecten werkelijk werden opgeschaald naar hele wijken, de stad of zelfs meerdere steden. Het gevolg is een sterk suboptimale inzet van publieke middelen en een opeenvolging van gemiste kansen voor buurten en steden die geen subsidie in de wacht sleepten.

'Datatech' draagt tenminste in theorie de potentie tot schaalbaarheid in zich.

Waar implementaties nog steeds bepaalde contextspecifieke kenmerken zullen hebben, zijn er dankzij de schaalvoordelen van digitale technologie sterke kostenbesparingen en opbrengstvoordelen bij het uitrollen van systemen over een groter grondgebied. Camera- of sensortechnologie, data-analyse- of simulatiesoftware, of 'community'-platformen zullen bvb. nog steeds ingepast en aangepast dienen te worden om rekening te houden met lokale omstandigheden, wensen en noden, maar ze bevoordelen en noodzaken zelfs (bv. omwille van de nood aan data of gebruikersinteracties over een groter grondgebied) een zo breed mogelijke implementatie.

Een slimme aanpak van stadsvernieuwing betekent dan ook dat 'stand-alone' toepassingen en ingrepen meer dan vroeger vermeden kunnen en moeten worden. Inbedding in bredere programma's is een must. Schaalbaarheid en repliceerbaarheid moet meer een vereiste worden, ten aanzien van de betrokken stad en ook ten aanzien van andere steden. Het ruimtelijke aspect van stadsvernieuwing zal niet verdwijnen en is ook een noodzakelijk kenmerk, maar de nadruk op schaalbaarheid en repliceerbaarheid betekent wel dat een verruiming van de geografische schaal van stadsvernieuwing van één locatie naar een wijk en in sommige gevallen zelfs de hele stad moet mogelijk zijn, en dat projecten meer dan vroeger werkelijke schaalbaarheid en repliceerbaarheid zullen moeten nastreven en aantonen.

## 3. De slimme stad ondersteunt de herinrichting van de publieke ruimte

De aanwending van datatechnologie is zoals gezegd geen doel op zich maar moet dienen als hefboom om mobiliteit, veiligheid, leefbaarheid in de publieke ruimte te verbeteren. Allereerst in termen van diagnose. Elk stadsvernieuwingsproject zou moeten starten met het bij elkaar brengen van alle beschikbare data en een denkoefening welke additionele data een positief verschil zouden kunnen maken. Eerder statische gegevens met betrekking tot sociodemografische kenmerken, wonen, werken en samenleven, kunnen daarbij meer en meer gecombineerd worden met dynamische gegevens over de staat en het gebruik van de stad, mobiliteits- en activiteitspatronen, wensen en noden. Een meer onderbouwd en meer gedragen stedelijk beleid is hierbij de doelstelling.

Vervolgens kan datatechnologie aangewend worden om de implementatie van stadsvernieuwingsprojecten te ondersteunen, en er ook daarna voor te zorgen dat er gedegen en goed geïnformeerd onderhoud en een verdere omkaderende werking mogelijk blijven. Op deze manier wordt een meer actieve en permanente rol voor buurtbewoners, wijkcomités of stadsdiensten mogelijk, lang na de initiële ingreep. Hierbij kan gedacht worden aan technologie die permanente operationele ondersteuning biedt voor nieuwe woon-

en werkvormen, een andere inrichting van parkeerfaciliteiten of multimodale knooppunten, flexibel ruimtegebruik of meer sociale controle om sluikestorten of kleine criminaliteit tegen te gaan.

Tenslotte kan datatechnologie dienen om ook op grotere schaal en gedurende langere periodes de monitoring van impact te verzekeren, zodat bijsturingen kunnen gebeuren indien nodig. Vele stadsvernieuwingprojecten varen tot nog toe 'blind' in termen van hun effecten. In de nieuwe generatie stadsvernieuwingprojecten is het aangewezen dat reeds tijdens de definitiefase wordt nagedacht over het inbouwen van technologie die de verwachte en beloofde gevolgen voor de buurt of de stad ook daadwerkelijk opvolgt, en mogelijke perverse effecten (bv. ten aanzien van de verplaatsing van problemen of ongelijkheden in toegang of gebruik) signaleert.

#### **4. De slimme stad noodzaakt de herinrichting van de publieke ruimte**

Naast het ondersteunen van ingrepen in allerlei 'verticale' domeinen die impact hebben op de publieke ruimte, noodzaakt de slimme stad ook op zichzelf een herontwerp van het publieke domein. Het gaat hier dan in eerste instantie om het ontwikkelen en testen van kwaliteitsvolle slimme infrastructuur, zoals camera- en sensornetwerken, slimme verkeerslichten en verkeersgeleidingssystemen, al dan

niet interactieve informatieborden, enz. Daarbij dient afgewogen te worden welke systemen noodzakelijk zijn, en of ze de juiste functionaliteit en voldoende meerwaarde leveren, maar ook de proportionaliteit van hun inzet en de bescherming van de burger tegen al te intrusieve toepassingen of misbruiken, dienen te worden verzekerd.

Daarnaast is er ook meer en meer de problematiek van andere met slimme technologie uitgeruste elementen, zoals bezorgboxen, laadpalen, vuilnisbakken en straatmeubilair, deelfietsen en -steps, toegangssystemen of barrières voor auto-luwe zones enz. De inbedding van al deze nieuwe elementen in de publieke ruimte gebeurt vandaag al te vaak op een incidentele, chaotische en weinig doordachte manier. Hier ligt een belangrijke taak voor stadsvernieuwing gericht op het verslimmen van het openbaar domein. Het doel moet niet enkel zijn om de publieke ruimte flexibel en toekomstvast in te richten, maar dit ook te coördineren, harmoniseren en er een kwaliteitsimpuls aan te geven.

Niet enkel de overheid richt op deze manier gaandeweg het publieke domein anders in. Ook allerlei semi-publieke organisaties (intercommunales,...), bedrijven (logistieke bedrijven, private consortia die energievoorziening of mobiliteit faciliteren,...) en de burgers zelf introduceren en gebruiken steeds meer verschillende technologieën, van vaste tot tijdelijke, van weinig tot zeer intrusieve. De afstemming

en inpassing hiervan in een toegankelijk, rechtvaardig, open en 'leesbaar' geheel opent een heel nieuw programma voor stadsvernieuwing, dat noodzakelijkerwijze in dialoog zal moeten gebeuren met alle maatschappelijke actoren.

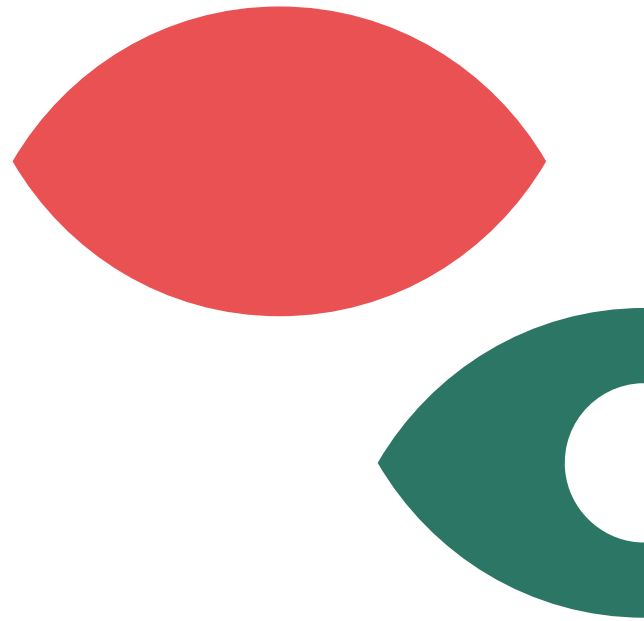
#### **5. Slimme stadsvernieuwing betekent het hertekenen van processen en intensiveren van samenwerking**

Zoals uit bovenstaande blijkt, is de slimme stad domein- en actoroverschrijdend. Een absolute prioriteit voor slimme stadsvernieuwingprojecten is dus het opzetten van een brede en effectieve samenwerking, op vele vlakken: tussen stadsdiensten onderling, tussen steden en hun ommeland, tussen steden en hun burgers en verenigingen, en tussen steden en bedrijven, niet alleen met gebouwenontwikkelaars maar ook met tech-bedrijven. Een belangrijk doel van deze samenwerking is kennisopbouw binnen de stad en tussen steden en gemeenten onderling. Ook de Vlaamse overheid zal moeten zorgen voor meer coördinatie en ondersteuning van steden op het vlak van data en technologie.

In een dergelijke multi-actorsetting is organisatorische flexibiliteit en vernieuwing cruciaal. Het 'verslimmen' van processen en het beschikbaar maken van data voor stadsvernieuwing moet daarom mee kunnen opgenomen worden in subsi-

diedossiers voor stadsvernieuwing. Open data moet bij het hele stadsvernieuwings-traject de leidraad zijn: van de onderbouwing tot uitvoering tot de 'uitbating' en de opvolging.

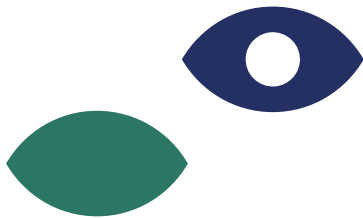
Datagedrevenheid en transparantie kunnen niet alleen zorgen voor meer kwaliteit, maar ook voor meer legitimiteit bij de verschillende belanghebbenden. Dit kan de reeds zo lang nagestreefde participatie en co-creatie in stadsvernieuwingsprojecten alleen maar ten goede komen. Uiteindelijk moet slimme stadsvernieuwing leiden tot e-inclusieve wijken die betrokken zijn bij de buurt en het bestuur dankzij een plaatselijke vorm van 'data-democratie'.



♥ Lokeren



# III. Toekomstige werven voor stadsvernieuwing



## 1. Schaalbaar en transformatief werken aan stadsvernieuwing

### Opgaven

- Bij elk stadsvernieuwingsproject checken en aangeven waar en hoe dit innovatiever en toekomstvaster kan gemaakt worden door het gebruik van slimme technologie
- Samenwerken met dataspecialisten bij de definitie en uitwerking van stadsvernieuwingsprojecten
- Ontwikkelen van een gedragen visie op ruimtelijke aspecten van slimme stad
- Ontwikkelen van KPI's ten aanzien van slimme stadsdoelstellingen
- Monitoren, meten en inzichtelijk maken van de impact van ingrepen binnen het toepassingsdomein in kwestie (bv. mobiliteit, veiligheid, gebruik openbare ruimte, ...)
- Data verzamelen rond randvoorwaarden en horizontale bekommernissen (geluidsoverlast, luchtkwaliteit, betaalbaarheid, klimaatdoelstellingen, ...)
- Transparante experimenten opzetten met 'nudging' en gedragsverandering ten aanzien van doelstellingen
- Uitrol en verdere investeringen verzekeren indien vooropgestelde impactdrempels gehaald worden



- Aangeven hoe de keuze voor bepaalde technologische systemen toekomstvast, repliceerbaar en schaalbaar is
- Ervaring opdoen met gebruik van camera- en sensordata, data-analyse en simulaties ter onderbouwing en impactmeting van stadsvernieuwing
- Gebruik van (hyper)lokale community-platformen om schaalbaarheid en adoptie van vernieuwingen door burgers te stimuleren

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Visie-ontwikkeling slimme stad en linked open data-beleid (slimme stadsdoelstellingen, quadruple helix-innovatie maatschappelijke opgaven, co-creatie digitale oplossingen, data-ondersteund beleid, open data) – Gent
- Smart City OS (digitaal stedelijk platform, digitale innovatie-ecosysteem, proeftuinen) – Antwerpen
- CityFlows- drukte in de stad metingen (multimodale mobiliteitsstromen, passantentellingen, parkeerbeleid, luchtvervuiling, datagedreven beleid) – Vlaamse centrumsteden
- Data-gestuurde winkelgebieden (datagedreven beleid en beslissingen, lokale economie, bezoekersstromen) – Mechelen, Antwerpen, Leuven, Roeselare
- Metingen nachtlawaai (lokale veiligheid, preventie, nudging, data ondersteund beleid, citizen science) - Leuven



## 2. Datatechnologie inzetten ter ondersteuning van stadsvernieuwing

### Opgaven

- Ruimtelijke aspecten van 'Mobility-as-a-Service' (MaaS)
- Nieuwe circulatie- en parkeerconcepten in functie van elektrische en autonome voertuigen
- Ongevallen, criminaliteit en onveilige situaties: samenbrengen van objectieve en subjectieve data en co-creatie met burgers van oplossingen
- Gebruik van openbare voorzieningen meten en monitoren
- Belonings- en nudgingsystemen inzetten voor stadsvernieuwingsprojecten
- Verbinden van testzones op verschillende locaties in een stad om effecten van ingrepen op ruimere schaal in kaart te brengen
- Inzetten van datatechnologie voor stadsvernieuwingsprojecten rond leefbaarheid, netheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, klimaat, energiezuinigheid, duurzaamheid, ...
- Inzetten van slimme technologie voor 'urban farming', korte ketens, ...
- Inzetten van slimme technologie in en rond zorginstellingen en seniorenwoningen
- Dankzij monitoring en crowdsourcing meer recreatieplekken en zwemwater veilig toegankelijk maken
- Flexibel (semi-)publiek ruimtegebruik stimuleren, indoors en outdoors
- 'Home/Office of the future' en hun impact op de publieke ruimte
- Data en AI voor detectie van anomalieën, defecten en achterstallig onderhoud in de publieke ruimte
- Data en AI voor inzicht in gebruiks- en activiteitenpatronen van verschillende bevolkingsgroepen in de publieke ruimte

- Data en AI voor druktemeting en crowd control, gelinkt aan ruimtelijke ingrepen
- Data en AI voor parkeer-, bomen- en andere registers
- Optimaliseren datagedreven processen rond stadsvernieuwing

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Slimme IoT technologie gekoppeld aan slimme zorgverlening voor levensloopbestendig wonen (digitalisering in gezondheidszorg, langer zelfstandig wonen ouderen, smart healthcare city) – Leuven en Turnhout
- Slim gemeentevuil (online inventaris en monitoring publieke vuilnisbakken, optimaliseren stedelijke voorzieningen, slimme publieke infrastructuur) – Pelt
- Wegdekkwaliteitsinspectie en detectie verkeersborden met AI (slimme publieke infrastructuur, optimaliseren datagedreven processen) – Roeselare en Lubbeek
- Geconnecteerde openbare verlichting op fietspaden (slimme publieke infrastructuur) - Mechelen en Bonheiden
- Slimme stadsdistributie (mobiliteit en logistiek, duurzaamheid) – Hasselt
- Lokale munten en incentivingsplatformen (lokale economie, duurzaamheid, participatie) – Geel, Sint-Niklaas, Bonheiden
- Internet of Water (duurzaamheid, optimaliseren datagedreven processen) – Vlaanderen

## 3. Herontwerpen van de slimme publieke ruimte en haar componenten, in samenwerking met alle stakeholders

### Opgaven

- Co-creatief herontwerp van de inbedding van Internet of Things (WiFi, sensoren, camera's,...) in de openbare ruimte
- Co-creatief herontwerp van interactief straatmeubilair (bezorgboxen, vuilniscontainers, laadpaalinfrastuctuur, verlichting, verkeerslichten, toegangssystemen,...) en hun inplanting in de publieke ruimte
- Co-creatief herontwerp van informatieborden, interfaces en community apps
- 'Smart tactical urbanism': technolo-

gische ondersteuning voor tijdelijke, flexibele, en bewoner-gedreven invulling van de publieke ruimte

- Met data ondersteunde processen van placemaking in buurten en wijken
- Toegankelijker maken van data en meetinstrumenten voor bewoners en bedrijven
- Citizen science-initiatieven ter ondersteuning van stadsvernieuwing
- Sociale interactie stimuleren met en rond datatechnologie
- Nieuwe beheerssystemen (commons,...) voor de openbare ruimte ondersteunen met digitale technologie

### Inspirerende praktijkvoorbeelden

- Slimme parkeerinfrastructuur (mobiliteit, doelgroepenbeleid, sensorparkeeren) – Kortrijk
- Antwerpen Smart Zone proeftuin (living labs, lokaal innovatie-ecosysteem, datagedreven beleid)
- Slimme mobipunten (mobiliteit, data ondersteunde beslissingen, duurzaamheid) – Peer en Aalst
- Zwerm (citizen science, gamificatie, sociale cohesie, e-inclusie) – Gent
- Telraam (telraam.net) en <https://curieuzeneuzen.be> (citizen science, data ondersteunde beslissingen, open data)
- Veelzijdige InfoSchermen voor Updates en Acties van Lokale Ondernemers (VISUALO) (lokale economie, digitale communicatie) – Halle
- Slimme fonteinen (reductie waterverbruik, slimme publieke infrastructuur, duurzaamheid) – Antwerpen

## Werken mee aan deze diagnose

Deze diagnose kwam tot stand op basis van de analyse en de conclusies van dagvoorzitter Pieter Ballon, de inbreng in de collectieve gesprekken van de deelnemers aan en de presentaties van de volgende sprekers tijdens de hearing klimaat en duurzaamheid van 28/01/2022:

1. Albert Meijer (Universiteit Utrecht)
2. Jan Adriaenssens (imec).





# Koppelkansen en nieuwe partners voor stadsvernieuwing



▲ Genk

Eigen aan stadsvernieuwing is de mate waarin en de wijze waarop verschillende thema's en stedelijke kwesties met elkaar worden gecombineerd. Dat vertaalt zich in zogenaamde 'koppelkansen', of kansen om meervoudige waardecreatie mogelijk te maken door – vanuit een plekgerichte benadering – op zoek te gaan naar potentiële koppelingen tussen grote maatschappelijke opgaven. Dit impliceert meteen ook het overstijgen van sectorale grenzen en noodzaakt het samenbrengen van zeer diverse partners. Om een concreter zicht te geven op wat dit dan precies betekent, welke meerwaarde dit kan opleveren, en welke nieuwe partners en actoren constellaties in beeld verschijnen, gaan we er in dit laatste deel dieper op in.



# I. Koppelkansen

Met koppelkansen worden de opportuniteiten bedoeld die ontstaan door het verbinden van verschillende thema's op een vernieuwende manier. Het maken van de verbinding tussen verschillende sectorale uitdagingen komt in de reguliere werking van de afzonderlijke thematische gerichte administraties vaak te weinig aan bod. Tijdens de hearings werden regelmatig lacunes in het huidige reguliere beleid benoemd, vooral wanneer een koppeling tussen twee of meer beleidsdomeinen aan de orde is, en het werd als een opportuniteit aanzien voor stadsvernieuwing om vooral hierop in te zetten, vanuit de kenmerkende sociaal-ruimtelijke aanpak. Het verbindend en integrerend vermogen van stadsvernieuwing werd hierbij als een grote meerwaarde aanzien. Stadsvernieuwing – als 'klein' beleidsdomein – maakt hierbij niet zozeer het verschil door de schaal waarop de verbinding en de verandering kunnen worden gerealiseerd, maar wel door de nieuwe kwaliteiten of waardecreatie die tot stand komen, en die leiden tot doorbraken waarop de sectorale diensten en departementen verder kunnen bouwen.

Hieronder volgen ter illustratie en inspiratie een aantal genoemde voorbeelden, die tijdens de hearings naar boven kwamen. Dit overzicht is niet exhaustief, er uiteraard nog veel meer voorbeelden te geven.

## 1. Reconversie van bouwprojecten + tewerkstelling + circulaire economie + duurzaamheid

- Stadsprojecten zouden zich prioritair moeten richten op de reconversie van bestaande gebouwen (ook woningen);
- De reconversie- en renovatieopgave bevat veel kansen voor de koppeling met de lokale economie en de lokale arbeidsmarkt maar stoot ook op een bijzondere complexiteit (tijdsintensief, specifieke skills, enz.);
- Dit vergt innovatie van de bouwsector en dat lukt vandaag maar matig. Hier liggen kansen voor stadsvernieuwing.

## 2. Mobiliteit + betaalbare woonomgeving + nabijheid van voorzieningen

- Minder kapitaalkrachtige groepen komen vaak terecht in autoafhankelijke, suburbane omgevingen;
- Deze suburbane kansarmoede kan leiden tot vervoersarmoede als we vooral plannen voor de binnenstedelijke middenklasse;
- Kunnen we betaalbaar wonen organiseren op plekken die niet auto-afhankelijk zijn?
- Stedenbouwkundige principes zoals 'Transit Oriented Development' (TOD) en 'bike oriented development' kunnen een hefboom vormen voor het oplossen van dit vraagstuk in een nieuw type van stadsproject;

- Deze uitdaging verdient een visie die betaalbaar en sociaal wonen ruimtelijk koppelt aan het openbaar vervoer en de fiets, en aan nabijheid van basisvoorzieningen.

## 3. Sociaal + ruimtelijk = de voorzienende stad

- Inzetten op de voorzienende stad creëert kansen voor een hernieuwde alliantie tussen de sociale en ruimtelijke sector;
- Een zoektocht naar modellen van geïntegreerde dienst- en hulpverlening ('one stop shop') kan ontwerpers en stedenbouwkundigen stimuleren om in te zetten op innovatieve vormen van ruimtelijke bundeling van diensten, die onderlinge interactie en kruisbestuiving stimuleren en goed ingebed zitten in het stedelijk weefsel;
- Focussen op 'outreach' naar kwetsbare sociale groepen en het opzetten van informele ontmoetingsplaatsen vergt zorgvuldige ruimtelijke lokalisatie en koppeling aan andere functies, activiteiten en groepen;
- Sociale organisaties denken vaak in termen van doelgroepen en eisen, maar kunnen door betrokkenheid bij stadsvernieuwing een omslag maken naar meer ontwerpdenken en zoeken naar verbinding tussen hun doelgroep en de bredere wijk- en stedelijke bevolking (segregatie tegengaan);
- Een anders georganiseerde aanvraagprocedure voor subsidies voor stadsvernieuwing, met aanmelding en

63 ◀

Zie onder meer:  
<https://juliemabilde.com/2019/06/23/smart-mobility-het-domein-van-disruptieve-technieken-of-van-visionaire-architecten/>

intake-gesprek met de jury vooraleer de definitieve aanvraag ter beoordeling ingediend wordt, laat toe sociale diensten en organisaties waar nodig vroeger bij projecten te betrekken;

- Daarbij moeten volgende vragen aan bod komen: waarom zijn jullie tot dit project met deze opgave gekomen?, hoe is het voortraject verlopen en wie was betrokken?, welk soort participatie is er geweest en welke inspanningen zijn gedaan om moeilijker te bereiken groepen toch te betrekken?, tot welke concrete sociale doelstellingen leidt dit en wie zal hier beter van worden?

#### 4. Slimme stad + mobiliteit = smart mobility

- Momenteel is er een sterk geloof in een *'technological fix'*, door een (eenzijdige) focus op zelfrijdende auto's. Hier zijn veel kanttekeningen bij te maken<sup>63</sup>;
- *'Smart principles'* moeten ingezet worden om aan een geïntegreerde visie op mobiliteit te werken (met aandacht voor de mens, duurzaamheid, enz.);
- Door de digitalisering van mobiliteit groeit het belang van data (bv. Hop-pin-punten). Wat is de rol van private partijen bij het databeheer en hoe gaat de overheid hier mee om?
- Wat betreft het beheer van bv. fietsdata is het belangrijk dat die op een betrouwbare manier worden aangeleverd en raadpleegbaar zijn, en ook dat de dataverzameling gebeurt volgens bepaalde afspraken en (open) standaarden;
- Wat betreft de uitdaging van laadpalen: deze zouden veel meer gekoppeld moeten worden aan een beleid dat inzet op geclusterd parkeren, deelmobiliteit en dergelijke, in plaats van dat ieder zijn laadpaal voor de deur vraagt (belang van denken in termen van collectiviteit in plaats van in individuele oplossingen).

#### 5. Mobiliteit + klimaat

- De herinrichting van de infrastructuur in functie van de autoluwe stad gaat hand in hand met klimaatadaptatie (klimaatstraten, waterpleinen, enz.) en de integratie van nieuwe 'lineaire' infrastructuur om de stedelijke ruimte meer klimaatrobust te maken (mitigatie, energie, gescheiden rioleringsstelsels);
- Hoe kan je bv. kwalitatieve fietspaden in lijn brengen met ontharding?
- Hoe kan je vermijden dat met de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur (bv. fiets-fly overs) fouten uit het verleden worden herhaald (conflict met voetgangers)?

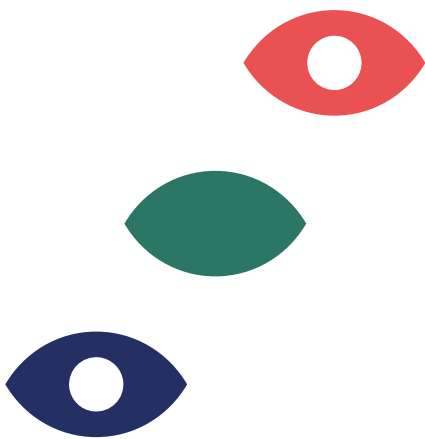
#### 6. Samenleven in diversiteit + lokale veiligheid + re-pluralisatie

- Er is relatief weinig aandacht voor het thema lokale veiligheid in stedelijke vernieuwingsprojecten, terwijl dit wel leeft onder de bevolking. Enerzijds ontwikkelen stadsbewoners spontaan specifieke manieren om het stedelijk leven zelf te organiseren en relatief vredevol samen te leven, een specifiek stedelijke capaciteit tot convivialiteit die niet onderschat mag worden. Anderzijds lijkt er op bepaalde plaatsen wel nood te zijn om extra acties te ondernemen om stedelijke ruimtes voor iedereen veilig te maken en laten aanvoelen;
- De groeiende aandacht voor dynamieken van sociale en politieke polarisatie en de ontwikkeling van technieken van 're-pluralisatie' zijn nog maar weinig toegepast in de participatietrajecten in stedelijke vernieuwingsprojecten;
- Nochtans wekken bepaalde aspecten van stedelijke vernieuwing, bv. rond de vergroening van de stad, het terugdringen van automobilititeit, het veranderen van voedselregimes, sociale verdringing in de woonmarkt, tot soms erg scherpe vormen van polarisatie waarbij (delen van) de stedelijke bevolking en gebruikers zich in erg binaire schema's uitdrukken;
- Dat hoeft niet negatief zijn en kan het noodzakelijke inhoudelijke debat scherp stellen, maar zeker wanneer het gepaard gaat met affectieve polarisatie en het sociaal weefsel ondergraven wordt, kunnen technieken van re-pluralisatie ingezet worden.





## II. Nieuwe partners voor stadsvernieuwing



De samenwerkingen die tussen partijen tot stand komen naar aanleiding van stadsvernieuwingsprojecten hebben wisselende gedaantes gekend. Waar gedurende de eerste jaren de nadruk vooral lag op formeel goedgekeurde publiek-publieke en publiek-private samenwerkingen, is dit meer en meer verbreed om geleidelijk aan richting nieuwe coalities en samenwerkingsvormen tussen de overheid, het bedrijfsleven, kenniscentra, de financiële wereld en de bredere 'civil society' te evolveren ('quadruple' helix, 'quintuple' helix, maatschappelijke vijfhoek).

Tijdens de hearings hebben verschillende deelnemers het belang benadrukt van de verbindende rol van stedenbeleid, en van het vermogen van stadsvernieuwingsprojecten om transversale samenwerking tussen lokale publieke partijen, tussen publieke en private partijen, als ook met actoren uit de civiele maatschappij uit te lokken en te ondersteunen. Tegelijk werden een aantal nieuwe mogelijke partners voor stadsvernieuwing geïdentificeerd.

### 1. Slimme coalities en de overheid

- De aandacht voor de 'quadruple helix' als indirect 'stedelijk beleid' is sterk toegenomen: het Vlaamse beleid inzake innovatie en incubatie is stedelijk en wordt als positief beoordeeld, de intensiteit van het engagement van de kennisinstellingen is sterk toegenomen om en rond wetenschapsparken. Het verderzetten en ondersteuning van de 'quadruple helix' (clusters in en rond steden) vergt capaciteit en competenties van de steden en vergt directe ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid.
- Daarbij is het belangrijk dat de mul-

ti-actor coalities niet enkel focussen op korte en lange termijn doelstellingen gericht op economische ontwikkeling, maar ook op het innoveren voor en het samen ontwikkelen van oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen.

### 2. Nieuwe publiek-publieke coalities

- Er is nood aan nieuwe bilaterale coalities en samenwerkingsverbanden tussen de lokale overheid en actoren. Interessante voorbeelden zoals de 'Stadsacademie' en de 'students reinventing cities' bewijzen de meerwaarde van samenwerking in het kader van lokale uitdagingen, ook op het vlak van stadsvernieuwing, met studenten en docenten. Door hen samen te brengen met de stadsadministratie komt er een nieuwe invloed in de administratie en het bestuur.
- De Woonmaatschappijen zijn belangrijke partners voor betaalbaar, sociaal en stedelijk wonen. Woonmaatschappijen kunnen op termijn worden uitgebouwd tot sterke vastgoedspelers die veel meer doen dan enkel woningen bouwen en verhuren. Ze kunnen ook een rol krijgen in de renovatie van private woningvoorraad. Ze hebben kennis van vastgoed, kunnen dit beter en efficiënter dan vele private eigenaars. De grotere steden hebben stadsbedrijven die deze taak opnemen, in de kleinere steden is dit vaak niet zo.

### 3. Nieuwe private dienstenleveranciers (for profit en non-profit)

- Er is nood aan slimme databeheerders in functie van meer duurzame



© Bas Bogers

▲ Vilvoorde



64 ▼

Zie: <https://www.scivil.be>

- mobiliteit, energie, water en andere transitie opgaven. Het verzamelen en het beheer van data zit vandaag grotendeels bij private spelers. Er is veel achterdocht en onduidelijkheid bij de overheden over hoe hier best mee wordt omgegaan. Hoe kunnen we via slim beheer van data komen tot bv een meer duurzame mobiliteit? Zouden private actoren (of middenveldorganisaties) ook data kunnen inbrengen/monitoren in de samenwerking met stadsvernieuwingsprojecten? Welke rol kan gegeven worden aan middenveld- en citizen science<sup>64</sup> initiatieven, bij het verzamelen, beheren en analyseren van data in het kader van stadsvernieuwingsprojecten? Het bedenken van slimme coalities - op basis van vertrouwen - met partners uit IT, telecom, logistiek, energie dringt zich op.
- Nieuwe economische spelers in de bouwsector in functie van circulaire economie: voor bijvoorbeeld het ontmantelen en afbreken van gebouwen zijn nieuwe economische spelers die zich bezighouden met circulaire economie nodig.
  - Op het vlak van de collectieve renovatie en renovatiecoaching of ontzorging in het kader van de renovatie opgave van gebouwen (inclusief woningen), zijn er heel wat nieuwe spelers die partner kunnen zijn in stadsvernieuwingsprojecten: renovatiecoaches, energiehuizen of partijen die inzetten op collectief renoveren, enz.
  - Ook in de deeleconomie, e-commerce, pakjesbedeling en 'Mobility as a Service' (MaaS) zijn nieuwe spelers en diensten opgestaan. De deeleconomie, in allerlei varianten, zal (nog) meer een deel van de beleidsagenda moeten worden: wijkgebonden solidaire deelinitiatieven vanuit de 'civil society' kunnen beter ondersteund worden, technologisch gedreven

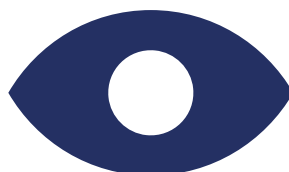
commerciële platformen moeten beter gereguleerd worden. Zo komen – op het vlak van mobiliteit – in de steden een aantal nieuwe spelers en diensten op, waaruit 'Mobility as a Service' als overkoepelend ideaalbeeld naar voor komt: om ons te verplaatsen kopen we in de toekomst geen wagens of fietsen meer als product, maar wel mobiliteit als een dienstverlening (MaaS, deelwagens- en fietsen, deelsteps,...). Deelmobiliteit is een schakel om de druk op de publieke ruimte te verminderen.

#### 4. Nieuwe publiek-civiele samenwerkingsverbanden

- Participatie van eindgebruikers bij de (her)ontwikkeling van sites voor gemengde functies en economische activiteiten: het betrekken van de eindgebruikers tijdens de ontwikkeling van een site kan ook helpen om te bewaken dat economische activiteit op de site behouden zal blijven. Bv. de Van Marckesite in Kortrijk waar bovendien op korte termijn geen grote residentiële vraag is en meerwaarde niet enkel in de residuele grondwaarde gezocht moet worden, maar vooral in de blijvende activiteit en werkgelegenheidscreatie. Dit praktijkvoorbeeld toont hoe er door te participeren in de economische waarde andere afwegingen kunnen worden gemaakt, tegenover de drang om te ontwikkelen en de grondpositie te valoriseren.
- Burgercollectieven: stadsbesturen zijn zo goed als altijd de initiatiefnemers voor stedelijke vernieuwingsprojecten en aanvraag voor financiële ondersteuning hiervoor bij de Vlaamse overheid. Recent groeit er – onder invloed van de opkomst van zogenaam-

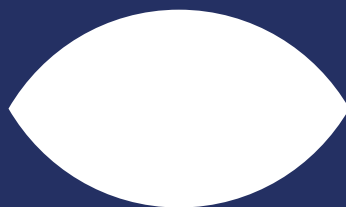
de burgerinitiatieven en de commons beheervorm – aandacht voor de rol die collectieven van burgers kunnen spelen als (mede)trekkers van stedelijke vernieuwingsprojecten.

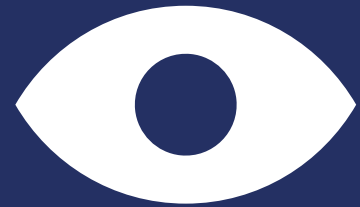
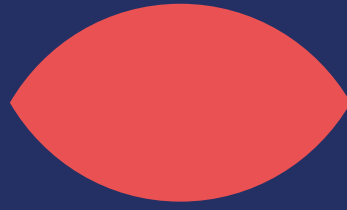
- Nieuwe stedelijke leiders: Een aantal jeugd(welzijns)organisaties, in het bijzonder JES vzw, zet in op 'nieuw stedelijk leiderschap'. Het gaat om jongeren, vaak met een migratieachtergrond of uit gezinnen met een precaire sociaal-economische achtergrond, die vanuit hun vrijwillig engagement doorgroeien en zelf allerlei initiatieven nemen, (zelf-)organisaties opzetten, sociaal gaan ondernemen. Ze vragen gevestigde organisaties, waar ze vaak eerder doelgroep en/of vrijwilliger waren, om ondersteuning daarbij. Dat kan zijn: als klankbord fungeren voor hun ideeën en plannen, aan netwerkverbreding doen of logistieke steun bieden. Deze jongeren slagen er zo in uit te groeien tot nieuwe stedelijke leiders, die als ervaringsdeskundige stem kunnen geven aan de ambities en verzoeken van hun achterban en de brug kunnen maken met gevestigde organisaties en overheden.





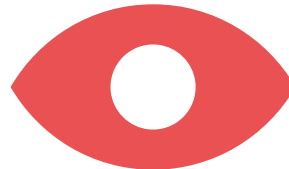
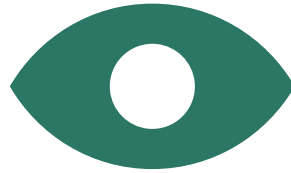




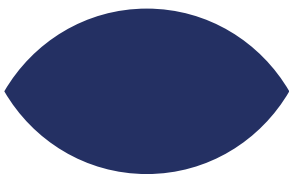


# Visie en instrumentarium





# Intro



De visie en het bijhorend instrumentarium zijn nauw verbonden met elkaar. Dat was zo van bij de aanvang van het Vlaams stedenbeleid. En dat is vandaag niet anders. Daarom kiezen we er doelbewust voor om ze in dit deel gecombineerd te behandelen. De visie die bepalend is voor het instrumentarium blijkt zeer robuust te zijn: de kernaspecten van de visie zijn en blijven na 20 jaar nog even relevant. Plekgericht, verbindend, geïntegreerd, realisatiegericht en vernieuwend werken: het is een succesformule waar geen sleet op zit.

Dat werd ook bevestigd tijdens de hearings. Hier kwam een brede en uitgesproken appreciatie naar boven voor de specificiteit van de Vlaamse visie en het instrumentarium rond stadsvernieuwing. In een beleidscontext waarin de 'calls' en 'oproepen' de afgelopen jaren zijn toegenomen, is dat geen kleine verdienste. Wie regelmatig participeert in het Vlaamse beleid rond stadsvernieuwing, zeker vanuit de steden zelf, pleit zonder enig voorbehoud om dit verder te zetten, als het even kan met extra financiële ambitie. Wie er wat verder vanaf staat herkent en erkent tijdens de discussies zonder probleem de meerwaarde in vergelijking met andere,

meer sectorale Vlaamse beleidsinstrumenten.

De kern zat en zit nog steeds goed. Maar de stedelijke uitdagingen zijn er niet minder op geworden. Om ervoor te zorgen dat deze kern in de toekomst aan slagkracht kan winnen, stellen we op basis van de inzichten uit de hearings de volgende drie actiesporen voor.

## **Actiespoor 1 - Bouwen aan een collectief platform voor stedelijke transformatie en innovatie**

Tijdens de hearings kwam naar boven dat er een nieuwe impuls nodig is om de praktijkgemeenschap te stimuleren, te activeren, en te connecteren. Hier voelden we de grootste nood aan verandering. Dit hangt nauw samen met de toegenomen complexiteit van stedelijke opgaven die een transversale, beleidsoverschrijdende aanpak vergen, waarbij verschillende ruimtelijke schaalniveaus en beleidsniveaus met elkaar worden verknoot. Maar ook met het veranderde werkterrein en de

► Antwerpen



vele nieuwe partners voor stadsvernieuwing, die potentieel een nieuwe dynamiek kunnen teweegbrengen binnen een (te versterken, verder uit te breiden) praktijkgemeenschap. Omdat we hier de hoogste ambities voor een betere ondersteuning van de verdere ontwikkeling van stedelijkheid in Vlaanderen voelden, stellen we voor om de komende jaren een collectief platform voor stedelijke transformatie en innovatie uit te bouwen.

### Actiespoor 2 - Innoveren en incuberen via stadsvernieuwing

Stadsvernieuwing is al 20 jaar gericht op innovatie, en heeft hier een eigen werkwijze en instrumentarium voor ontwikkeld. We stellen voor om deze innovatieve rol de komende jaren te blijven verder zetten, maar voegen hier een incubatie- of gangmakersrol aan toe. Aansluitend bij actiespoor 2 hebben we uit de hearings geleerd dat de kiemen voor een gangmakersrol vandaag al aanwezig zijn binnen stadsvernieuwing, maar dat deze in samenspel met een ruimere platformwerking in de

toekomst nog verder versterkt kan worden. Wat de innovatierol van stadsvernieuwing betreft is een verfijning van de visie en het instrumentarium van stadsvernieuwing aan de orde. De vijf kernaspecten houden stand, maar zijn aan een update toe. Dat onthouden we uit de ervaringen van diverse betrokkenen met de oproepen van de voorbije twintig jaar én uit de inzichten die we ophaalden van experts en praktijkmensen die rond een aantal nieuwe, prangende thema's actief zijn. Het feit dat er sinds enige tijd thematische oproepen gelanceerd worden, is daar onder meer ook een indicatie van. Maar dit vergt een meer doortastende aanpak. Wat de incubatierol betreft, zien we verschillende (nog verder te verkennen) mogelijkheden waarbij stadsvernieuwing in de toekomst nog sterker dan vandaag haar know-how van de afgelopen 20 jaar kan inzetten om op een actieve, incuberende manier bij te dragen aan een ruimere platformwerking, om zo niet enkel de krachten, maar ook de impact op stedelijke ontwikkeling in de toekomst fors te verhogen.

### Actiespoor 3 - Updaten van het operationeel kader voor stadsstadsvernieuwingprojecten

Naast de verfijning van deze succesformule is er tenslotte nood aan het updaten van het operationeel kader voor stadsvernieuwingprojecten. Dit vraagt een groter engagement van alle betrokkenen. Van de jury en het regieteam vraagt het om de verwachtingen en criteria scherper te stellen en de 'lessons learned' van gefinancierde studies en projecten systematischer te bergen en te ontsluiten voor alle betrokkenen. Van de stedelijke besturen vraagt het om nog innovatiever en co-productiever uit de hoek te komen en met de beste projecten en meer uitdagende opgaven naar Vlaanderen te komen. Van de Vlaamse administratie vraagt het om het proces, de opvolging en nazorg nog beter te omkaderen.

# I. Bouwen aan een collectief platform voor stedelijke transformatie en innovatie

♥ Genk



Een instrument is maar zo sterk als de praktijkgemeenschap die er gebruik van maakt. Daarom is het essentieel om die praktijkgemeenschap in de toekomst opnieuw te versterken en op een structurele manier te dynamiseren. Bij de start van het Vlaams stedenbeleid was de oproep voor stadsvernieuwingprojecten ingebed in een brede werking waarin ook andere instrumenten waren opgenomen: Stedenfonds, stadsmonitor, stadscontracten, stadsprogramma's.<sup>65</sup> Deze brede werking is ten dele opgenomen door het team stedenbeleid op permanente basis, maar is ten dele ook afgebouwd. Voor de centrumsteden wordt de capaciteitsontwikkeling en het collectief leren expliciet ondersteund door het Kenniscentrum Vlaamse Steden. De praktijkgemeenschap zelf – die zich rond de jury, het regieteam en het team stedenbeleid uitbouwde, maar evengoed bestaat uit lokale besturen en de opdrachtnemers van conceptsubsidies – is aan verandering (en ook aan een zekere erosie), onderhevig. Zo stellen we vast dat er de afgelopen jaren heel wat nieuwe en beloftevolle partners en coalities voor stadsvernieuwing de kop opsteken: dat gaat zowel om nieuwe publieke en (profit en non profit) private spelers, publiek-private coalities, nieuwe publiek-civiele samenwerkingsverbanden. Tegelijk is de stadsvernieuwingpraktijk verbreed en opgeladen met nieuwe werkvelden rond klimaat, slimme mobiliteit, circulaire economie, enz.: velden die kansen bevatten, maar die als risico hebben dat er door de toegenomen specialisering, en het toegenomen aantal



betrokken partijen, ook een versnippering van de stadspraktijk ontstaat. Vandaar dat we als centrale advies voorstellen om deze praktijkgemeenschap rond stedelijke transformatie en innovatie een nieuwe, krachtige impuls te geven, en in functie daarvan het (her)installeren en versterken van een brede platformwerking.

## 1. Ambitie

De essentie van de platformwerking is – in lijn met het DNA van stadsvernieuwing – verbinden en integreren vanuit een sociaal-ruimtelijke aanpak en van daaruit de agenda voor stedelijke vernieuwing continu voeden, om vervolgens te investeren in vernieuwing en realisatie op het terrein, maar ook vernieuwing van het beleid. De platformwerking connecteert en bundelt de inzichten en leerprocessen die in de jury stadsvernieuwing, het regieteam en het team stedenbeleid ontstaan tijdens het beoordelen en begeleiden van projecten en conceptsubsidies en de leerprocessen die buiten het instrumentarium rond stadsvernieuwing plaatsvinden en georganiseerd zijn. Om deze platformwerking in de praktijk te vertalen starten we niet van een tabula rasa, maar zien we veel kansen in het beter op elkaar afstemmen van en het organiseren van uitwisseling tussen de vele verspreide stedelijke en stadsregionale platformen die vandaag al bestaan. We denken hierbij onder meer aan de werking van het Kenniscentrum Vlaamse Steden, het Smart Flanders-programma, het Open Ruimte Platform van de Vlaam-

se Landmaatschappij, de verschillende sectorale departementen (MOW, Wonen, Omgeving, enz.), maar evengoed actoren en platformen die (deels) buiten overheden om functioneren, zoals de Grote Verbouwing of de Vereniging voor Ruimte en Planologie (VRP).

Die platformwerking heeft ook tot doel om de verwachtingen ten aanzien van het instrument stadsvernieuwing door te vertalen naar behapbare en haalbare opgaven. De maatschappelijke kwesties die tijdens de hearings naar boven kwamen zijn zo omvangrijk en complex dat die niet alleen, of zelfs niet in eerste instantie, door het instrument stadsvernieuwing aangepakt kunnen worden. Daarom is het van belang om rond de stadsvernieuwingprojecten een platformwerking te voorzien, onder meer om de koppeling te maken met stedelijk beleid. Bij de specifieke aanpak van de stadsvernieuwingprojecten is het belangrijk om goed de rol af te bakenen die dit instrument met erg beperkte financiële middelen kan spelen. Kort samengevat komt dat neer op: via een plekgerichte en sociaal-ruimtelijke aanpak op realisatie gerichte experimenten opzetten, waarin verschillende aspecten van de opgaven geïntegreerd aangepakt worden, en relevante actoren over sectorale en publiek-private grenzen heen worden verbonden. Complementair hieraan is er de voorgestelde platformwerking. Deze werking heeft onder meer als doel om het Vlaams stedenbeleid te verbinden met het Vlaams stedelijk beleid, i.e. het voor steden relevante beleid in andere sectoren

(mobiliteit, klimaat, wonen, sociaal, enz.); en van stedelijkheid een hefboom te maken om het sectorale beleid van de Vlaamse overheid beter te integreren.

## 2. Drie pijlers

De platformwerking steunt op drie pijlers, namelijk leren, agenderen en investeren. Het gaat om een wederzijds versterkende combinatie van: (1) een lerende (inter)stedelijke praktijkgemeenschap; (2) een gedeelde stedelijke agendavorming; (3) een collectieve investeringsomgeving voor uitvoeringsprogramma's.

- 1. Een lerende (inter)stedelijke praktijkgemeenschap** staat in het teken van de bundeling, uitwisseling en doorontwikkeling van kennis en ervaring over stedelijkheid en stedelijke vernieuwing. Deze lerende praktijkgemeenschap kan in verschillende richtingen werken. Zo kunnen de *'lessons learnt'* uit de praktijk dankzij deze platformwerking beter zichtbaar worden gemaakt, en bijgevolg ook beter doorsijpelen in het reguliere beleid. Omgekeerd kan de identificatie van lacunes in het reguliere beleid leren waar er nood is aan innovatie, experiment, onderzoek of demonstratie, en bijgevolg de inzet zijn voor stadsvernieuwing.
- 2. Een gedeelde stedelijke agendavorming** komt tot stand via de formulering (en telkens herformule-

### 65 ▼

De Rynck, F. (2012). Tien jaar Witboek. Het Vlaams Stedenbeleid: retrospectie, introspectie, prospectie. In: Duurzame en creatieve steden, de stad als motor van de samenleving. Verslagboek Via-Rondetafel Stedenbeleid, pp. 129-148.

▼ Antwerpen



ring) van de stedelijke agenda vanuit de bredere praktijkgemeenschap die in Vlaanderen aan stedelijkheid werkt. Het platform biedt zo een omgeving waar Vlaanderen met een eensgezinde stem over stedelijkheid kan spreken. De stedelijke agenda die hieruit voortvloeit kan enerzijds mee het instrumentarium rond stadsvernieuwing voeden, en anderzijds ook opgaven die te 'groot' zijn voor het instrument bij een bredere groep actoren neerleggen. Het samenspel tussen beiden is hierbij cruciaal.

- 3. Een collectieve investeringsomgeving voor uitvoeringsprogramma's** ontstaat door niet enkel kennis en ervaring, maar ook middelen te bundelen. Hierbij biedt zowel het koppelen van investeringsmiddelen overheen verschillende beleidssectoren en -niveaus, als het organiseren van toegang tot Europese middelen kansen om de collectieve handelingscapaciteit rond stedelijke vernieuwing aanzienlijk te upgraden. Het landschap van Europese subsidieprogramma's die expliciet (deels) op stedelijkheid zijn gericht is de afgelopen jaren fors uitgebreid. Voorbeelden zijn: Horizon Europe, EU Missions, Interreg, EFRO, URBACT, LIFE, UIA, URBIS, Digital Europe Programme, CEF, enz. Het platform biedt zo de mogelijkheid om vanuit diverse partners collectieve aanvragen in te dienen.

Een dynamische platformwerking vraagt geen vaste organisatiestructuur, maar wel een sterke coördinatie om de continuïteit, de samenhang en het ambitieniveau van de werking te bewaken. Niet voor niets leggen we de nadruk op de 'werking' van een platform. Die werking omvat het verbinden van actoren, middelen en kennis; het ontsluiten en dissemineren van kennis; en het werken aan een gedeelde en breed gedragen agenda rond stedelijkheid en stadsvernieuwing. Dergelijke werking ontstaat en functioneert niet vanzelf, maar vergt de nodige investering van middelen, vanuit alle betrokken actoren. Hiervoor is een sterke coördinatie noodzakelijk. Welke actor(en) het best geplaatst is/zijn om deze coördinatie op te nemen valt nog verder te onderzoeken, maar in elk geval is er een samenspel nodig tussen een faciliterende en een inhoudelijke rol. Gezien de complexiteit van het veld waarin de platformwerking moet opereren, de nood aan het opbouwen van onderling vertrouwen en de potentiële conflicten tussen verschillende sectorale actoren en publieke en private actoren, gaat het om een uitdagende faciliterende rol. Te bekijken valt hoe het team stedenbeleid zich hier positioneert; in elk geval is er nood aan versterking om dergelijke platformwerking met voldoende capaciteit en de juiste competenties te kunnen uitbouwen. Dat houdt onder meer in: strategische lijnen uitzetten, de netwerkpartners regelmatig bij elkaar brengen; gepaste vormen van inspraak, dialoog en netwerking voorzien; en een synthese maken van de gesprekken. Het ontwikkelen van een gedeelde visie, en het maken van bepaalde keuzes of beslissingen kan best in nauwe samenspraak gebeuren met de netwerkpartners, onder sturing van de bevoegde minister en zijn/haar/hun kabinet.

**3. Starten vanuit een opgetuigde werking rond stadsvernieuwing**

Binnen de huidige werking van stadsvernieuwing liggen reeds verschillende kansen die dergelijke platformwerking kunnen voeden. Het Vlaams stedenbeleid heeft zichzelf steeds in de markt gezet als



▲ Antwerpen

lerend beleid, met een grote bereidheid om lessen uit de verschillende stadsvernieuwingsubsidies en conceptsubsidies te systematiseren en te delen. Dit is de afgelopen jaren (mede door de COVID-pandemie) minder gebeurd. Het is opportuun om dit opnieuw op meer systematische basis te ontwikkelen en de gemeenschap die via de methodiek van projectoproepen wordt gemobiliseerd actief in dit proces te betrekken.

Specifiek denken we voorlopig aan onderstaande activiteiten die dit lerend vermogen van de praktijkgemeenschap zouden kunnen versterken en die mee de condities kunnen scheppen voor het opzetten van een meer uitgebouwde platformwerking. Dit is een eerste aanzet, die nog verdere uitwerking vraagt:

### 1. Rapportage over jurering en lopende projecten

De jaarlijkse oproep zou kunnen worden gekoppeld aan een jaarlijks oproepmoment waar de balans wordt opgemaakt over de werking van de jury in de vorm van een aantal trends en bevindingen over de vorige oproep; een aantal highlights met betrekking tot de projectresultaten; en een kort overzicht van de resultaten van de vorige conceptsubsidies. Dit jaarlijks moment laat ook toe om vanuit het beleid jaarlijks de prioriteiten op het vlak van stedenbeleid kenbaar te maken en publiek te communiceren over de verwezenlijkingen.

### 2. Intervisie tussen steden rond lopende stadsvernieuwingsprojecten

In dergelijke intervisiesessies delen steden ervaringen en geleerde lessen met elkaar. Uit deze sessies wordt tegelijk lering getrokken over de drempels waar steden op botsen, waar

bijkomende Vlaamse ondersteuning gewenst is, en waar kansen liggen om opgebouwde inzichten te vertalen in regulier beleid. Dergelijke intervisiewerking zou bijvoorbeeld kunnen worden ontwikkeld in samenwerking met het Kenniscentrum Vlaamse Steden.

### 3. Collectieve werksessies rond 'wicked issues'

Deze werksessies zijn gericht op het ontwikkelen van een collectieve agendavorming rond 'wicked issues', waarbij naast verknoping van schalen en beleidsniveaus, ook samenwerking en uitwisseling nodig is tussen steden, hun randen, verschillende overheden, en nieuwe en bestaande actoren en actoren constellaties op het vlak van stadsvernieuwing. Meer concreet gaat het om die opgaven die momenteel te weinig via de stadsvernieuwingsprojecten worden opgepakt. Mogelijk kan dit samenhangen met de ontwikkeling van uitvoeringsprogramma's waarbij een geëigende aanpak wordt uitgewerkt. Inhoudelijke insteken zijn bijvoorbeeld verweving, samenwerking tussen stad en rand, duurzame reconversie van sociale woningbouw. Het gaat om opgaven die meer langdurige conceptsubsidies vergen (zie verder 5.3), en van waaruit de opstap naar Europese financiering kan worden geambieerd.







# II. Innoveren en incuberen via stadsvernieuwing

De vijf kernaspecten – plekgericht, verbindend, geïntegreerd, realisatiegericht en vernieuwend – zijn beschrijvend en sturend voor het innovatieve karakter van stadsvernieuwing. In dit deel stellen we eerst op scherp wat we precies begrijpen onder deze kernaspecten, en waar precies de meerwaarde in zit. Vervolgens staan we voor elk van deze kernaspecten stil bij de belangrijkste aandachtspunten die met betrekking tot deze aspecten naar boven zijn gekomen tijdens de hearings, en die bijgevolg ook een verdere verfijning en aanpassing van het instrumentarium vergen.

## 1. Plekgericht - Inzetten op de kracht van de plek

De plekgerichte aanpak die karakteristiek is voor stadsvernieuwing wordt in het algemeen hoog gewaardeerd. Met de plek verwijzen we naar een ruimte die wordt gekenmerkt door de nabijheid van verschillende functies, infrastructuren en sociale groepen; en door bepaalde eigenheden die haar een specifiek karakter verlenen. Plekken zijn ruimtes waar verschillende betekenissen en ervaringen samenkomen, en waar laag na laag de geschiedenissen die er hebben plaatsgevonden hun (on)zichtbare sporen achterlaten. Plekken hebben vaak een zekere afbakening, zowel in de fysieke ruimte als in sociaal profiel: er vinden bepaalde type activiteiten plaats, en er zijn bepaalde sociale groepen die er wonen of de ruimte gebruiken. Tot slot staan plekken niet op

zichzelf, maar worden ze mee gevormd door krachten van ver buiten die plekken zelf. Denk hierbij aan migratie, verkeers-, water- of energiestromen; de impact van toerisme of van economische investeringen; of de invloed van lokale en bovenlokale politieke beslissingen.

Plekgericht werken start bij de erkenning van de onderlinge afhankelijkheid van burgers, overheids- en marktactoren om tot een leefbare en kansrijke stad te komen. Partijen zijn in de stad tot elkaar veroordeeld. Op concrete plekken worden de positieve en negatieve gevolgen van stedelijke ontwikkeling tastbaar, maar wordt die onderlinge afhankelijkheidsrelatie ook hanteerbaar. De plek is een sleutel om de onderlinge relatie tussen partijen vorm te geven, een concrete invulling te geven aan investering in stedelijkheid, en de wederzijdse voordelen van die investering concreet te benoemen. Plekgericht werken vertrekt vanuit het besef dat actoren op een concrete plek letterlijk op elkaar zijn aangewezen om tot een bevredigend resultaat te komen en om op een en dezelfde plek verschillende doelen tegelijk te realiseren; eerder dan na elkaar, naast elkaar, of ten koste van elkaar.

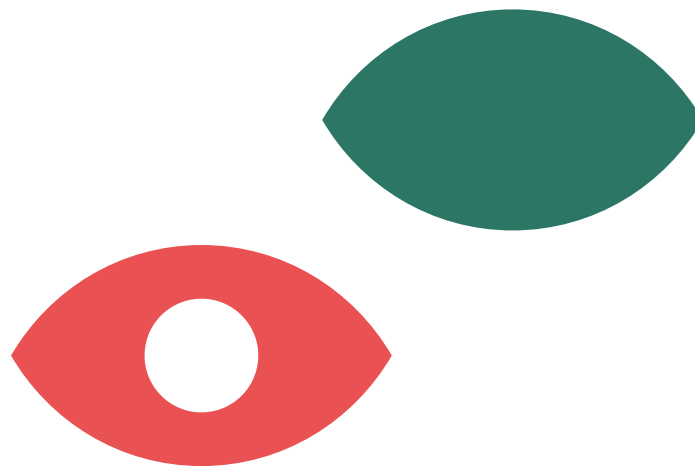
Een plekgerichte aanpak dwingt om de sectorale benaderingen te overstijgen en deze te integreren in een transversale benadering. Vele grote maatschappelijke opgaven manifesteren zich uitdrukkelijk in de ruimte en op plekken. Zo kan je de energietransitie niet los zien van alternatieve energiebronnen, duurzame wo-

ningrenovatie, en nieuwe vormen van tewerkstelling. Of gaat duurzame mobiliteit niet alleen over andere verkeersinfrastructuur, maar ook over de herinrichting van de publieke ruimte; de creatie van een beter en gezonder leefklimaat; de aanleg van veilige, toegankelijke en kindvriendelijke straten; of de introductie van incentives zoals de 'garage swap' om parkeerplaatsen in woonontwikkelingen in te ruilen voor openbaar vervoer of deelmobiliteit. Deze simultane en complexe opgaven die telkens in wisselende gedaanten en verbanden op plekken samenkomen creëren allerlei koppelkansen waarmee de impact van investeringen kan worden vergroot.

Een plekgerichte aanpak blijkt dus een beproefde strategie om de stedelijke opgaven van vandaag en morgen, zowel in hun volle complexiteit als op een behapbare en hanteerbare manier op te pakken. Toch is er ook nood aan scherpstelling van wat deze plekgerichte aanpak de komende jaren kan inhouden. Tijdens de hearings kwamen de volgende drie aandachtspunten naar boven: een veranderende geografie, het verknopen van verschillende schaalniveaus, en de transformatie van de dagelijkse leefruimte.

### 1.1. Plekgericht werken binnen een veranderende geografie

De afgelopen jaren is het werkveld van de stadsvernieuwing fors uitgebreid. De focus ligt niet langer exclusief op de kernstad en de 19<sup>de</sup>-eeuwse gordel en de kernversterking van kleine steden, maar



evengoed op de 20<sup>ste</sup>-eeuwse gordel, het overgangsgebied tussen stad en buitengebied, campus-achtige omgevingen, suburbane verkavelingen en appartementencomplexen, bedrijventerreinen, in de stad ingelijfde dorpskernen, natuurfragmenten, ingesloten landbouwlandschappen, beekvalleien, enz. Hier liggen er in de toekomst allerlei kansen en mogelijkheden om aan stedelijkheid te werken. Zo worden deze gebieden gekenmerkt door een eigen morfologie, een relatief lage dichtheid en een zekere overmaat; liggen ze in de nabijheid van stadskernen; is er een dynamiek aanwezig van demografische verandering wat o.a. verhuisbewegingen met zich meebrengt; zijn hier vaak al andersoortige vormen van (micro) centraliteit aanwezig; en bieden ze mogelijkheden voor de verdere clustering van collectieve en publieke voorzieningen.

Daarnaast blijkt uit onderzoek en analyse dat er grote verschillen zijn tussen de binnenstedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en landelijke context in Vlaanderen en Brussel. Dit toont zich niet enkel in de graad van verstedelijking, maar manifesteert zich ook in toenemende sociaal-economische verschillen. Beleidsmakers en stadsplanners schuiven het concept van de 15-minuten stad of de compacte stad steeds vaker als oplossing naar voor, maar dit soort nabijheid is in Vlaanderen vooral in een grootstedelijke context aanwezig. Net in deze meest bereikbare omgevingen zijn de woningprijzen de afgelopen jaren sterk gestegen, en staat de betaalbaarheid van het wonen het meest

onder druk. Daarom zal het de komende jaren van belang zijn om niet enkel voor de binnenstedelijke middenklasse te plannen, maar daarnaast voldoende aandacht te besteden aan de gevaren van 'gedwongen auto-afhankelijkheid' en suburbane en landelijke vervoersarmoede door het gebrek aan betaalbare (huur)woningen op locaties die qua mobiliteit goed gelegen zijn. Concreet betekent het dat er vanuit het Vlaams stedenbeleid en het Vlaamse stedelijke beleid oog nodig is voor de randstedelijke (en kleinstedelijke) context.

Die veranderende stedelijke geografie is niet alleen een bovenlokale, stadsregionale opgave. Veel van deze prioritair door te verstedelijken gebieden liggen binnen de administratieve grenzen van steden en vallen dus binnen de bestuurlijke bevoegdheid van de stedelijke centra waar ze aansluiting bij zoeken. Daarom is het van belang om investeringsinitiatieven vooral te concentreren in deze meest nabije stadsranden. Hier liggen immers echt kansen om de suburbane afhankelijkheidsrelaties (inclusief auto-afhankelijkheid), en de tegenstellingen tussen centrum en periferie structureel te doorbreken. Voor dergelijke gebieden zijn er nog minder gekende of beproefde recepten of strategieën voor stadsvernieuwing ontwikkeld. Daar ligt dus een uitdaging voor de komende jaren.

- Steden vragen om bij de kandidaatstelling van stadsvernieuwingprojecten de nodige aandacht te besteden aan de omschrijving van de geografie van de plek waarop ze willen ingrijpen, en aan de specifieke sociaal-ruimtelijke eigenheden van deze plek die de aanleiding vormen en/of kansen bieden om in te grijpen.
- Steden vragen om de keuze voor een specifieke plek te motiveren en verantwoorden. Gaat het om een aanvraag in functie van een specifieke plek, of past deze keuze binnen een ruimere beleidsvisie waaraan op die plek gewerkt kan worden?
- Aandacht voor de manier waarop ingrijpen op specifieke plekken bestaande sociale ongelijkheden kunnen versterken of nieuwe sociale ongelijkheden kunnen creëren en voor eventuele flankerende maatregelen om dit op te vangen.
- Aandacht voor de strategische en selectieve verdichting van nabije stadsranden die zich bevinden binnen de administratieve grenzen van steden.



## 1.2. Verknopen van verschillende schaalniveaus

Plekken zijn een hefboom voor transformatie. Het is de expliciete bedoeling effecten te genereren voorbij de grenzen van die plek: dat wil zeggen in een ruimer gebied, op andere plekken in dezelfde stad of in andere steden, of op andere schaalniveaus. Stadsvernieuwing situeert zich op verschillende schaalniveaus: van een gebouw, bouwblok, straat, buurt of wijk, gebied, stad, tot een ruimere regio. Afhankelijk van de maatschappelijke opgave leent de ene schaal zich beter dan de andere om een effectieve aanpak te ontwikkelen. Doorgaans is er een samenspel van interventies nodig op verschillende schaalniveaus. Daarom is het van belang om bij toekomstige stadsvernieuwingprojecten of -programma's, het schaalniveau zo goed als mogelijk af te stemmen op de ambities, en indien mogelijk een ruimere geïntegreerde aanpak te ontwikkelen om de verschillende schalen, investeringen en bijhorende beleidsniveaus aan elkaar te koppelen en op elkaar af te stemmen.

Het strategisch omspringen met en verknopen van verschillende schaalniveaus, gekoppeld aan het inschakelen van de juiste regio, is van groot belang bij het werken aan complexe, meerschakelige stedelijke opgaven. Zo kan bijvoorbeeld voor een project rond groenblauwe dooradering een visie op grote schaal wenselijk zijn, en het schaalniveau van stadsvernieuwing overstijgen. Maar complementair aan deze ruimere visievorming, zou een plekgerichte aanpak op niveau van één (problematisch stuk) groenblauwe ader perfect kunnen passen in het kader van stadsvernieuwing. Het realiseren van groenblauwe dooradering via stapsgewijze investeringen op kleine



schaal (bv. een straat omvormen tot een klimaatstraat) kan op die manier gebeuren vanuit een visie op grote schaal. Daartegenover zijn er andere investeringen (zoals warmtenetten) die niet stapsgewijs kunnen gebeuren, maar die zich als één groot project aandienen. Een gelijkaardige logica geldt voor andere opgaven die de administratieve grenzen van de stad overstijgen, zoals het werken aan een duurzame modal shift, of het ontwikkelen van een economisch vestigingsbeleid.

Plekgericht werken laat met andere woorden toe om stedelijke opgaven op verschillende schaalniveaus te verknopen binnen een geïntegreerde investering op een bepaalde plek, of op meerdere plekken tegelijkertijd. Door plekgericht te werken kan je tegelijk bouwen aan verschillende (kleinere) onderdelen van opgaven, als tussenschakels of tussenstappen van ruimere stedelijke opgaven. Hierbij is het van belang om vanuit diezelfde logica zowel de plek (het projectgebied) af te bakenen, als de opgaven te selecteren waarvan je werk wil maken. Momenteel maken veel sectoren hun (ruimtelijke) visies op verschillende, geëigende schaalniveaus op. Daarom is het van belang om het plekgerichte werken, eigen aan stadsvernieuwing, de komende jaren nog actiever te koppelen aan het verknopen van verschillende schaal- en beleidsniveaus, om zo uitdrukkelijk in te zetten op de interacties van die visies vanuit een lokale en maatschappelijke realiteit.

- Inbouwen en aanmoedigen van een expliciete reflectie op het schaalniveau waarop men wil ingrijpen bij de oproepen. Een plekgerichte aanpak betekent niet noodzakelijk ingrijpen op het 'kleine' niveau van straten, gebouwencomplex of wijk.
- Steden vragen om te motiveren op welke manier de afbakening en schaal

van het projectgebied samenhangt met de gekozen thema's, de schaal waarop deze thema's spelen, en hoe ze worden verknoot in het projectgebied.

- Aftoetsen van stadsprojecten aan de kwaliteit van de grotere visie op stadsniveau of stadsregionaal niveau.
- Aandacht voor programmawerking op schaal van een hele wijk waarbij op verschillende uitdagingen tegelijkertijd wordt ingezet.
- Meer aandacht voor de stadsregionale realiteit en de sociaal-ruimtelijke samenhang van veranderingsprocessen binnen en buiten de administratieve grenzen van centrumsteden. Wellicht vergt dit innovaties in samenwerking en kennisuitwisseling, waarin centrumsteden een initiërende en leidende rol te spelen hebben.

### 1.3. De transformatie van de dagelijkse ruimte

Naast de gekende stadsvernieuwingenprojecten op één plek, zijn er allerlei stedelijke opgaven die ook meer verspreide, terugkerende ingrepen in het bestaande weefsel vragen. Het gaat meer bepaald om opgaven die zich niet zozeer manifesteren in de uitzonderlijke, maar in de dagelijkse leefruimte. Voorbeelden hiervan zijn het herontwerpen van de straat van de 21ste eeuw, het herdenken van kantoorgebouwen, de nood aan 'flexwonen', enz. Zo vraagt de kwaliteit van de open ruimte in de toekomst bijzondere aandacht, omwille van de sterk toegenomen druk en verrommeling. Denk hierbij aan de ruimte voor elektrische laadpalen, deelsteps, deelauto's, pakjesdiensten, enz. Ook de herinrichting van de water-, groen- en energie-infrastructuur stelt ons voor nieuwe uitdagingen. Hier liggen kansen om van infrastructuur kwalitatieve, comfortabele, aantrekkelijke leefruimte en

klimaatrobuuste omgevingen te maken, en hierbij de kansen die technologische ontwikkelingen bieden voor een 'future proof' ontwerp en beheer van de ruimte nog actiever te benutten.

Deze transformatieopgaves zijn niet enkel in de binnenstad, maar ook in de reeds hoger aangehaalde 20ste-eeuwse gordels en stadsranden prominent aanwezig. Niet alleen bevindt zich hier een concentratie aan te renoveren patrimonium, hier is nood aan een doortastende stadsvernieuwing die verdichting aan vernieuwing koppelt, en valorisatie van bestaande elementen met circulair afbreken en herbouwen combineert. De 20ste-eeuwse gordel verschilt in die zin van de 19e-eeuwse wijken dat de ruimtelijke structuur nog niet geconsolideerd is en behoud van de stedelijke structuur niet zonder meer het uitgangspunt moet zijn. Opnieuw biedt de plekgerichte aanpak hiervoor een sterke vertrekbasis, maar zal de komende jaren in toenemende mate ook de transformatie van de dagelijkse ruimte meer dan tevoren aan de beurt zijn.

- Stimuleren van projecten die inzetten op de transformatie van de dagelijkse ruimte, met bijzondere aandacht voor de 20ste eeuwse gordels en stedelijke randgebieden.
- Stimuleren van nieuwe partnerschappen om aan de dagelijkse ruimte te werken (bv. tech-bedrijven, bedrijven gericht op circulair bouwen, energieleveranciers, wooncoöperatieven).
- Bijzondere aandacht voor de reconversie opgave als dé opgave van de 21ste eeuw.
- Steden stimuleren om actief gebruik te maken van technologische tools die inzetten op data-democratie en 'citizen science'.

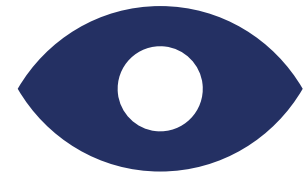
66 >

Buitelaar, E. (2020).  
Maximaal, gelijk,  
voldoende, vrij. Vier  
perspectieven op de  
rechtvaardige stad.  
Trancity\*Valiz: Haarlem.

## 2. Verbindend - Samenwerken vanuit een sociaal-ruimtelijke perspectief

De sociaal-ruimtelijke focus die karakteristiek is voor stadsvernieuwing wordt (h)erkend als meerwaarde en is breed gedragen binnen de praktijkgemeenschap. Een sociaal-ruimtelijke benadering gaat over de interactie tussen de fysiek-ruimtelijke omgeving en het samenleven van mensen. We benaderen die interactie niet als deterministisch, waarbij het samenleven volledig wordt bepaald door hoe de stedelijke ruimte georganiseerd en ingericht is. Omgekeerd, zien we de inrichting van de stad niet louter als een weerspiegeling van maatschappelijke (machts) verhoudingen en erkennen we dat ruimte haar eigen dynamiek heeft. Vanuit de complexe interacties tussen ruimtelijke omgevingen, mensen en hun manieren van samenleven zoeken we naar koppelingen tussen maatschappelijke uitdagingen en tussen het sociaal en ruimtelijk potentieel dat nodig is om die uitdagingen aan te pakken. De sociaal-ruimtelijke benadering van stadsvernieuwing veronderstelt dus dat we investeren in ruimte en mensen. Alles draait erom het gesprek te voeren over 'voor, door, en met wie' we de stedelijke ruimte inrichten, welke ruimte mensen goed bedient, welke infrastructuur mensen helpt om in een complexe stedelijke omgeving te functioneren.

Hoewel de sociaal-ruimtelijke benadering algemeen wordt (h)erkend, is er toch



een blijvende agendering nodig, met aandacht voor het expliciteren van de meerwaarde en voor het aanreiken van handvaten om deze benadering toepasbaar te maken in de praktijk. Een sociaal-ruimtelijke benadering start bij een beter begrip van de sociaal-ruimtelijke context, vertrekkend van wie en wat er allemaal al is, om vervolgens het toekomstpotentieel bloot te leggen door mensen, plekken en kansen met elkaar te verbinden. Dat vergt een diepgaand inzicht in de leefwereld en in het complexe samenspel van allerlei maatschappelijke veranderingsprocessen, opvattingen en logica's die mee bepalend zijn voor de manier waarop stedelijke omgevingen en de bijhorende leefwerelden functioneren. Denk hierbij aan hoe veranderende opvattingen rond zorg, leren, werken of mobiliteit een stempel drukken op de ruimtelijke inrichting. Zo wordt vandaag bijvoorbeeld het dominante 'ziekenhuismodel' bij de inrichting van woonzorgcentra steeds meer in vraag gesteld. Of zorgen nieuwe opvattingen rond 'leren' ervoor dat er in onderwijscampussen steeds meer interesse is om actiever uitwisseling met de buurt en de omgeving op te zoeken.

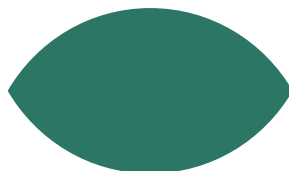
Bij de doorvertaling naar stedelijk beleid en stadsvernieuwing is het daarom essentieel dat er vanuit verschillende sectoren, en vanuit hun bijhorende perspectieven naar de transformatie van de stedelijke ruimte wordt gekeken. Veel belendende sectoren die niet direct of expliciet met stedelijke vernieuwing bezig zijn, maar wel ingrepen doen die relevant

zijn voor stedelijke vernieuwing of wiens sectorale kennis ingebracht zou moeten worden in stedelijke vernieuwing zijn niet of onvoldoende vertrouwd met deze aanpak. Dat geldt onder meer voor mobiliteit, sociaal werk en sociale dienstverlening, maar ook veel heel wat andere sectoren. Om de sociaal-ruimtelijke aanpak relevant te houden, moet die verder verdiept en verfijnd worden door de 'confrontatie' met sectorale kennis, instrumenten en actoren aan te gaan en zo telkens aan te tonen waar, wanneer, hoe en onder welke voorwaarden ze een meerwaarde kan betekenen.

### 2.1. De voorzienende stad: investeren in ruimte en mensen

Stadsvernieuwingsprojecten zijn verankerd in een investeringsdecreet. Subsidies gaan in belangrijke mate naar stenen, naar gebouwen, naar infrastructuur, naar publieke ruimte. Daardoor krijgt het stadsvernieuwingsbeleid vaak de kritiek dat het de stenen voor de mensen plaatst. Binnen de gemengde praktijkgemeenschap actief binnen Vlaams stedenbeleid is de verleiding groot om 'de ruimtelijken' tegen 'de socialen' uit te spelen. Tegelijk is die praktijkgemeenschap net interessant omdat mensen die de nadruk leggen op de sociale kant of de ruimtelijke kant net met elkaar in gesprek zijn, en meer nog, er door de band van overtuigd zijn dat het belangrijk is om beide met elkaar te verbinden.

In het huidige stedelijk beleid wordt de sociale dimensie van stadsvernieuwing



nog te vaak ingeperkt tot het organiseren van participatie. De komende jaren is het van belang om dit te verruimen richting een leefwereld- of mensgerichte aanpak. Bovendien stellen we vast dat de ruimtelijke sector zich wel verrijkt heeft met sociale kennis, maar dat de kloof tussen de ruimtelijke en sociale sector nog steeds groot is. Met uitzondering van een bescheiden aantal projecten die blij geven van wederzijdse samenwerking en uitwisseling, toont de praktijk dat de sociale sector doorgaans niet automatisch overtuigd is van de meerwaarde van een ruimtelijke aanpak, of die zelfs nog maar als een mogelijke manier van ingrijpen op de radar heeft staan.

Op dit vlak zijn de komende jaren nog veel winsten te boeken, zeker als we een inhaalslag willen maken richting meer sociaal-rechtvaardige steden. Zo zien we nog veel kansen in de ontwikkeling van een sterke visie op de 'voorzienende stad'<sup>66</sup>: in de verankering van sociale dienstverlening en sociale organisaties, in het belang van toegankelijke publieke ruimte, van laagdrempelige plaatsen voor informele ontmoeting, in de koppeling van toegankelijkheid aan nabijheid, in het voorzien van een gediversifieerd woonzorgaanbod, enz. Hier ontmoeten de sociale en de ruimtelijke agenda elkaar. Daar kan en moet stedelijke vernieuwing versterkt op inzetten.

- Een sociaal-ruimtelijke diagnose als startbasis
- Steden vragen om al van bij de op-

maak van een dossier, maar ook bij het verdere proces traject, de verschillende relevante diensten en organisaties actief te betrekken

- Radicalisering van het participatie-verhaal: participatie verruimen tot een mensgerichte benadering
- Nood aan kennis- en ervaringsuitwisseling tussen diverse sectoren, met als doel om de meerwaarde van een sociaal-ruimtelijke benadering zichtbaar, bespreekbaar en toepasbaar te maken

### 2.2. Nabijheid als sociaal-ruimtelijk vertrekpunt

De sociale sector werkt vaak met doelgroepen, waarbij ze aangepaste methoden ontwikkelen en inzetten op intensieve vormen van 'outreach' om kwetsbare groepen te bereiken en ondersteunen. Het instrumentarium van stadsvernieuwing is expliciet niet doelgroepgericht. Het richt zich daarentegen op iedereen die zich op een bepaalde plek bevindt. Het zet in op de opbouw en versterking van de lokale samenlevingen en richt zich daarom bewust niet op specifieke groepen, onder meer omwille van het mogelijke segregatie-effect. Tegelijkertijd stellen we regelmatig vast dat stedelijke vernieuwingsprojecten er moeilijker in slagen kwetsbare doelgroepen te betrekken, zonder met eerder doelgroepgerichte organisaties te werken. Hier is ruimte voor een wederzijds leerproces rond stedelijkheid tussen de sociale en ruimtelijke sector, een leerproces waarin een intersectioneel perspec-

tief gericht op op fundamentele rechten en stedelijk burgerschap centraal komen te staan. Eén element dat in dit leerproces een rol kan spelen is een versterkte inzet op de schaal van de wijk, waar vanuit ruimtelijke nabijheid aan collectieve oplossingen voor grote maatschappelijke vraagstukken rond mobiliteit, (lokale) economie, en duurzaamheid kan worden gewerkt.

- Nabijheid als sleutel om doelgroep-doorbrekend te werken
- Nabijheid als sleutel om 'outreaching' te werken
- Nood aan training en ondersteuning

### 2.3. De 'sociale sokkel' als verbinding tussen intersectorale thema's

Tijdens de hearings werd duidelijk dat stadsvernieuwingprojecten de (wil tot) interactie tussen ruimtelijke diensten en andere sectoren bevordert, maar dat die interactie in veel gevallen beperkt blijft tot projectgebonden of aarzelende contacten die zeker nog niet tot reguliere patronen zijn uitgegroeid. Dat geldt zowel voor de sociale sectoren, de dataspecialisten, als de economische diensten. Het komt er dus op aan om de inhoudelijke kruisbestuiving en samenwerking die tussen verschillende sectoren wordt getriggert door de sociaal-ruimtelijke benadering die eigen is aan stadsvernieuwingprojecten, op een meer duurzame manier te laten doorwerken in operationele, intersectorale strategieën. Anders gezegd, ook de lessen die worden geleerd op het vlak van het organiseren van intersectorale procestrategieën, en van de bijhorende *governance* om te komen tot geïntegreerd projecten zijn belangrijk, niet enkel de gerealiseerde projecten op zich.

Eerder dan projecten te screenen op basis van een checklist van thema's of criteria waaraan ze moeten voldoen, is bevestigd tijdens de hearings dat dergelijke aanpak haaks zou staan op de sociaal-ruimtelijke benadering die vertrekt vanuit een sterke diagnose van wat de potentiële meerwaarde kan zijn van het verbinden van mensen, plekken en kansen, over sectoren en beleidsdomeinen

heen. Dat samenspel kan niet worden vastgelegd binnen een op voorhand vastgelegd kader, maar hangt nauw samen met de vragen die in de diagnose naar boven komen. Wat daarentegen wel als een vast kwaliteitscriterium kan worden gehanteerd, is de mate waarin en de wijze waarop diverse sleutelopgaven of thema's worden gecombineerd, voorbij een reguliere of sectorale aanpak. Zo werd bijvoorbeeld tijdens de hearing klimaat en duurzaamheid door verschillende deelnemers het belang van een sociaal-ruimtelijke benadering beklemtoond. Naast het inzetten van ruimte als hefboom om de klimaattransitie waar te maken, werd verwezen naar de noodzakelijke combinatie met een sociaal beleid, om vanuit de zogenaamde 'sociale sokkel' de vele doelstellingen rond klimaat effectief in de praktijk te vertalen. Ook in de andere hearings rond wonen, mobiliteit, economie en slimme stad vormde aandacht voor de sociale dimensie van stadsvernieuwing een rode draad.

Het terugkerend belang van 'de sociale sokkel' in stadsvernieuwingprojecten zou daarom in de toekomst nog op verschillende manieren sterker kunnen worden geëxpliciteerd en gestimuleerd bij de opmaak en indiening van projectaanvragen. Dat kan meer bepaald door te verwijzen naar de realisatie van sociale grondrechten en de manier waarop stedelijke vernieuwing hiertoe kan bijdragen; of door in de beschrijving van het proces aandachtig te zijn voor de betrokkenheid van sociale organisaties, diensten en burgers met sociale noden bij de opmaak van de opgave, het ontwikkelen van de visie en het project, de uitvoering ervan en het beheer na afloop van projecten.

- Projectvoorstellen screenen op de mate waarin en de wijze waarop ze inzetten op de combinatie van sleutelopgaven, of verbindingen tussen thema's
- Beter expliciteren van het terugkerend belang van 'de sociale sokkel' in stadsvernieuwingprojecten



### 3. Geïntegreerd - Koppelen van gedeelde opgaven

Stadsvernieuwingsprojecten zijn oefeningen in het ruimtelijk verknopen van verschillende kwesties binnen een set aan ingrepen op een plek. Dat is een stedelijke manier van werken; in de stad komen dingen immers samen. Maar het is ook een manier die toelaat om de volledige complexiteit van de stedelijke transitieopgave zoals die zich vandaag stelt en om de de nodige coproductie tussen alle betrokken stakeholders te organiseren over sectorale grenzen heen.

#### 3.1. Regierol

Stadsvernieuwingsprojecten spreken steden aan op hun regierol. Stadsvernieuwingssubsidies geven steden instrumenten in handen om een meer actieve rol op te nemen, voorbij hun klassieke rol als vergunningverlenende overheid. Steden geven blijk van behoorlijk veel ondernemingszin om mee te sturen op projecten, ook daar waar ze geen grondpositie hebben. Twintig jaar geleden lag de focus van de regierol op de montage van publiek-private samenwerking. Vandaag is die relatie geëvalueerd en liggen er kansen rond meer vernieuwende vormen van publiek-private samenwerking, of meer algemeen vernieuwende manieren om samen met marktpartijen stedelijke meerwaarde te realiseren. We denken daarbij aan intelligent gebruik van stedenbouwkundige lasten, leegstandsheffing, strategisch grond- en pandenbeleid, wedstrijdformules voor private ontwikkelaars, langlopende engagementen rond verkoop onder voorwaarden, enz. Anderzijds kan de regierol nu ook verder gaan dan de publiek-private samenwerking, onder meer in de richting van engagementen in coöperatieve ontwikkelingsformules, publiek-civiele samenwerking en 'special purpose vehicles' die nodig zullen zijn om de stedelijke reconversie te financieren en van de nieuwe nutsvoorzieningen en diensten te voorzien.

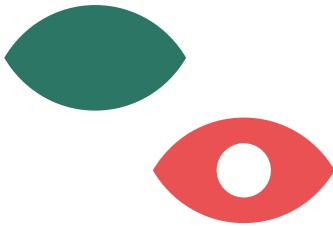
#### 3.2. Het verschil maken door een transversale en integrerende aanpak

Het verbindend en integrerend vermogen van stadsvernieuwing wordt in het algemeen hoog gewaardeerd. Dit maakt deel uit van de eigenheid van het instrument. Het inzetten op de koppelkansen tussen verschillende thema's is waar het Vlaams stedenbeleid het verschil kan

maken ten aanzien van het reguliere beleid. Net deze gekoppelde vraagstukken komen slechts beperkt aan bod binnen de afzonderlijke sectorale beleidsvelden. Hierbij is het van belang om de lacunes in het huidige beleid te benoemen, en vooral hierop in te zetten. Stadsvernieuwing maakt hierbij niet zozeer het verschil door de schaal waarop verandering wordt gerealiseerd (kwantitatief effect), maar wel door de nieuwe 'kwaliteiten' die gecreëerd worden (of de meerwaarde creatie) door op een nieuwe manier te verbinden. Denk bijvoorbeeld aan projecten die een collectieve aanpak ontwikkelen voor energetische renovaties op schaal van een wijk of van een appartementsgebouw; of projecten die zachte mobiliteit aan groene en blauwe dooradering weten te koppelen.

In het bijzonder is wijkgericht werken tijdens de hearings meermaals genoemd als een goede en beproefde strategie om de sociaal-ruimtelijke aanpak in de praktijk te brengen, en om verschillende thema's met elkaar te verbinden. De afgelopen jaren is er een herontdekking van de wijkschaal vanuit verschillende hoeken, zoals 'zorgzame wijken', 'klimaatwijken', 'leefbuurten', 'energiewijken'. Maar ook de toegenomen aandacht voor speelnetwerken, het mobiliteitsmilieu, en het wijkgezondheidscentrum geeft blijk van een groeiende interesse in de ruimere context en omgeving om aan bepaalde stedelijke kwesties te werken. De wijk is de territoriale context waarin de ruimte kan worden gevonden voor het organiseren van het nodige draagvlak bij diverse partijen en van de nodige collectiviteitsvoordelen, om zo de nodige vernieuwing op een efficiënte, geïntegreerde en duurzame manier te organiseren.

- Thematische verbreding en scherpstelling van de scope van stadsvernieuwingsprojecten, door bij het formuleren van de opgave meer aandacht te vragen voor actuele, urgente en gecombineerde maatschappelijke opgaven
- Bijzondere aandacht vragen voor het woonvraagstuk als centrale kwestie en sleutel tot vele kwesties, in verbinding met de transitieopgaven
- Sterkere selectiviteit bij de selectie, o.b.v. het ambitieniveau en bijdrage aan de sleutelopgaven en toekomstwerven
- Stimuleren van samenwerking tussen verschillende diensten en organisaties bij het formuleren van de opgave



### 3.3. Co-creatie met de maatschappelijke vijfhoek

Tijdens de hearings hebben verschillende deelnemers het belang benadrukt van de verbindende rol van stedenbeleid, en van het vermogen van stadsvernieuwingprojecten om transversale samenwerking tussen lokale publieke partijen, tussen publieke en private partijen, met kennisinstellingen als ook met actoren uit de civiele maatschappij uit te lokken en te ondersteunen. Stadsvernieuwingprojecten ontleen dit vermogen in belangrijke mate aan hun gerichtheid op concrete plekken, meer zelfs, aan het creëren van plekken en aan de betrokkenheid van meerdere partijen bij één en dezelfde plek.

De samenwerkingen die tussen partijen tot stand komen naar aanleiding van stadsvernieuwingprojecten hebben doorheen de jaren wisselende gedaantes gekend. Waar twintig jaar geleden de nadruk vooral lag op formeel goedgekeurde publiek-private samenwerkingen, is dit gaandeweg verruimd om geleidelijk aan in de richting van nieuwe coalities van actoren en bredere vormen van samenwerking te evolueren.

In meerdere hearings is verwezen naar de verplichte publiek-private samenwerkingen uit het verleden. Hoewel het niet vanzelfsprekend was om dergelijk engagement op voorhand vast te leggen, zou hier ook een sterke impuls van zijn uitgegaan. Door de lat op het vlak van een noodzakelijk engagement van exter-

ne partners lager te leggen, zouden er de afgelopen jaren meer 'courante' projecten worden ingediend die in de reguliere circuits zitten en te weinig het verschil maken op vlak van de co-creatie die nodig is om maatschappelijke uitdagingen effectief aan te pakken. Dit doet de vraag rijzen of er in de toekomst niet opnieuw meer garanties nodig zijn om steden uit te dagen de nodige samenwerking met externe partners (in alle varianten) aan te gaan (profit, non-profit, wijken, burgerinitiatieven, kennisinstellingen, enz.).

- Geïntegreerd werken blijven hanteren als criterium voor stadsvernieuwing
- Onderzoeken op welke manier meer garanties kunnen worden gevraagd met betrekking tot het engagement van essentiële partijen. Mogelijke pistes zijn: via intentieverklaringen, via betrokkenheid op lange termijn, of via het vastleggen van een minimaal percentage 'externe' inbreng

### 3.4. Transversaal werken binnen de Vlaamse overheid

Via de jaarlijkse oproep voor stadsvernieuwingprojecten daagt Vlaanderen steden uit om geïntegreerd en sectoroverschrijdend te werken. Dat is niet eenvoudig voor steden, maar dat is evenmin vanzelfsprekend voor de Vlaamse overheid. De subsidiëring van een stadsvernieuwingproject betekent niet dat steden vervolgens een goed geïntegreerd en transversaal werkende Vlaamse overheid tegenover zich vinden. Dit blijft een heikel

punt en steden klagen hierover. De hoger beschreven platformwerking zou hier een belangrijke bijdrage aan kunnen zijn in die zin dat het een omgeving zou kunnen creëren waar verschillende Vlaamse agentschappen actief participeren in de visieontwikkeling rond stedelijke vernieuwing en de grote ruimtelijke reconversieopgave waar Vlaanderen voor staat. Zowel voor de energietransitie, de modal shift, de klimaat en milieudoelstellingen, de vermaatschappelijking van de zorg, de doelstellingen rond betaalbaar wonen, de realisatie van de bouwshift, enz. is niet alleen een doortastend stadsvernieuwingbeleid noodzakelijk, maar zal ook de nodige ruimtelijke coördinatie centraal moeten staan om meerdere doelen tegelijk te kunnen realiseren binnen de beperkte beschikbare ruimte.

- Terug systematisch advies opvragen bij betrokken agentschappen
- Geïntegreerde behandeling voorzien van goedgekeurde stadsvernieuwingprojecten door Vlaamse agentschappen en departementen
- Activeren van de dialoog rond stadsvernieuwing en ruimtelijke reconversie over sectoren heen

## 4. Realisatiegericht - Kiezen voor (meer dan) projecten

Het Witboek kende 20 jaar geleden een belangrijke rol toe aan stadsvernieuwingprojecten in de operationele uitwerking van het Vlaams stadsvernieuwing-

► Vilvoorde



© Bas D'Agheeris

beleid. Daarmee werd concreet invulling gegeven aan de plekgerichte aanpak die we hoger beschreven. Maar procesmatig is de keuze voor stadsvernieuwingsprojecten ook een keuze voor een projectmatige beleidsvoering, inclusief een subsidiëring op projectbasis.

Projectmatig werken is een dubbelzinnige kwestie. De vermenigvuldiging van projecten is een heuse plaag binnen het beleid en is in het slechtste geval de uitdrukking van de ultieme reductie van beleid tot projectmanagement. Stadsprojecten willen uitdrukkelijk meer zijn dan projecten. Stadsprojecten zijn strategische projecten die zich verhouden tot een ruimer kader en een concrete bijdrage leveren aan een stadsontwikkelingsproces en een stedelijke context die per definitie het project zowel in tijd als ruimte overstijgt. De oefening in het verbinden van een in tijd en ruimte afgebakende operationele logica aan een ruimer strategisch doel is de kern van een goed stadsvernieuwingsproject. Deze relatie tussen een operationele en een strategische logica staat centraal in de uitvoering van een stadsvernieuwingsproject.

#### **4.1. Zichtbaar en mobiliserend werken**

Tijdens de hearings is meermaals expliciet verwezen naar het feit dat de subsidies voor de stadsvernieuwingsprojecten resulteren in zichtbare, concrete en tastbare projecten. Verschillende deelnemers gaven aan dat zij dit als een positieve ei-

genheid van het instrument beschouwen. Het zichtbare resultaat heeft niet enkel een positief effect op de politieke betrokkenheid: met stadsvernieuwingsprojecten kan je als politicus 'naar buiten' komen en de concrete resultaten van gemaakte beleidskeuzes tonen. Ook voor de bredere samenleving beschikken stadsvernieuwingsprojecten over een mobiliserend vermogen. Het gaat niet over zeggen, maar over doen. Dat verhoogt de betrokkenheid, en laat ook toe om stappen vooruit te zetten. Geslaagde stadsvernieuwingsprojecten breken met de status quo, en laten zien hoe het anders of beter kan. Inzetten op de publieke ruimte is en blijft daarom van cruciaal belang. Dit is de meest zichtbare en gedeelde ruimte, en net daarom een cruciale hefboom om aan de transformatie van de stad te werken.

#### **4.2. Projecten als hefboom (ruimtelijk, in de tijd, financieel)**

Stadsvernieuwingsprojecten hebben een hefboomwerking op drie niveaus: ruimtelijk, in de tijd, en financieel. Dit veronderstelt dat de impact van stadsvernieuwingsprojecten ruimer is dan de afgebakende projectgrenzen, en een ruimer gebied omvatten; en ook dat de

tijdshorizon de projectmodus overstijgt. Stadsvernieuwingsprojecten werken ook als financiële hefboom: ze dienen ook om bijkomende middelen te mobiliseren. De middelen van stadsvernieuwing moeten een bijdrage leveren aan een groter geheel; het project is het geheel.

- Steden vragen om de impact te beschrijven bij de aanvraag van subsidies

#### **4.3. Capaciteitsopbouw en omkadering**

De grootste impact van het Vlaams stadsvernieuwingsbeleid de afgelopen 20 jaar ligt wellicht niet in de eerste plaats in de uitgevoerde projecten, maar ligt in belangrijke mate in de capaciteit die doorheen die projecten binnen de lokale overheden is opgebouwd en die ook buiten de door stadsvernieuwing gesubsidieerde projecten wordt ingezet. Die impact werd in belangrijke mate ook gerealiseerd door middel van de conceptsubsidies die, zeker voor de kleinere steden, de ruimte bood om in contact te komen met een bredere praktijkgemeenschap, met onderlegde consultants en ontwerpers, en de transversale werking van stedenbeleid.

**Stadsvernieuwingsprojecten zijn hefboomprojecten voor een geïntegreerde stadsontwikkeling, en dit zowel in functie van economische, ecologische als sociale meerwaarde. Ze hebben tot doel de aantrekkelijkheid, de duurzaamheid en de leefbaarheid van steden te verhogen. Ze investeren in stedelijkheid, waarbij het zowel gaat om de fysieke arrangementen, zoals publieke ruimte, infrastructuur, nutsvoorzieningen, publieke voorzieningen, groen-blauwe dooradering, enz., maar ook om de institutionele kaders, de sociale en culturele verbanden waarin stedelingen gesocialiseerd zijn en waarin ze participeren.<sup>67</sup>**

**67 ▲**  
Fragment uit de oproep stadsvernieuwingsprojecten (2022).





▲ Genk

Dit aspect wordt door de steden onderschreven en leidt tot de vraag om voldoende ruimte te voorzien, ook binnen de subsidielijn stadsvernieuwingsprojecten. Subsidie voor stadsvernieuwingsprojecten zijn eerst en vooral investeringsprojecten. Binnen het huidig decretaal kader is het niet mogelijk om direct (laat staan uitsluitend) werkmiddelen aan te vragen. Gezien de beperkte middelen van stedenbeleid lijkt het wenselijk om de projectsubsidie niet zonder meer voor werking open te stellen, maar wel expliciet de nodige ruimte te voorzien die de extra ondersteuning nodig tijdens de projectfase afdoende te omkaderen.

Vandaag is het reeds mogelijk om, gekoppeld aan de nodige investering, ook personeels- en andere werkmiddelen aan te vragen die nodig zijn om die investering goed te laten verlopen maar ook naar werking te valoriseren. Steden zijn hier onvoldoende van op de hoogte en het lijkt in die zin wenselijk om bij de oproep helder te stellen wat op vlak van werking wel en niet mogelijk is. In de oproep 'Veerkrachtige steden na Corona' werd die ruimte expliciet beschreven (inclusief een maximumbedrag). Van deze ruimte voor werkmiddelen die rechtstreeks aan het project gekoppeld zijn werd door de kandiderende steden goed gebruik gemaakt. Het kader van deze oproep zou model kunnen staan voor toekomstige oproepen.

### 5. Vernieuwend - Ruimte maken voor innovatie en experiment

Meer dan ooit kunnen stadsvernieuwingsubsidies als innovatiesubsidies worden gekaderd. Met andere woorden, het vernieuwend of innovatief karakter is een cruciaal criterium voor projecten. Net omwille van het belang hiervan, is het noodzakelijk om voldoende helder en concreet te formuleren wat dit innovatief karakter dan precies inhoudt.

#### 5.1. Een contextuele benadering van innovatie

In het sociaal-ruimtelijke veld zijn ingrepen zelden volstrekt nieuw in de zin dat ze nooit eerder gezien zijn, tenzij het gaat om de inbreng van nieuwe technologieën of materialen. Daarom hanteren we voor sociaal-ruimtelijke innovatie een contextuele benadering van innovatie. Het moet gaan om ingrepen die in die bepaalde institutionele - lokale - context tot een doorbraak leiden. Het achterliggende idee is dat sociaal-ruimtelijke vernieuwingen zich niet zomaar van de ene naar de andere ruimtelijke context laten overzetten, maar telkens een stukje 'hertaald' moeten worden. Dat betekent dat ze afgesteld worden op de specifieke bevolkingssamenstelling van een plek, de aanwezige organisaties, de capaciteit en oriëntatie van het lokale beleid, de historie van samenleven en organiseren, enz. Wat op de ene plek gemeengoed is, kan in een andere context transformatief zijn.

In het kader van het stedenbeleid kan dit betekenen dat wat als innovatief wordt beschouwd kan verschillen van de ene tot de andere stad. Dit kan samenhangen met de schaalgrootte (en beschikbare capaciteit), maar dit hoeft niet per definitie het geval te zijn. Het kan bv. gaan om de eerste publieke ruimte in een stad die op een participatorische manier heringericht wordt, waardoor burgers, diensten en politici een nieuwe, meer op co-productie georiënteerde attitude en expertise ontwikkelen. Of het kan gaan om de eerste wijkgerichte energierenovatie in een stad, of om de eerste ingreep om automobilititeit en parkeren terug te dringen ten voordele van het publieke karakter van straten en pleinen.

Technologie is potentieel een belangrijke innovatie-*'enabler'*, en kan een waardevol ondersteunend instrument voor stadsvernieuwing. Door het inzetten van technologie, en het onderbouwen van een project met inzichten uit data-analyses, kan de transformatieve lat van stadsvernieuwingsprojecten hoger worden gelegd. Er is vandaag veel meer urgentie en bewustzijn met betrekking tot de moge-

lijkheden van technologie om bij te dragen aan stadsvernieuwing, maar het hoe en het wat van de implementatie blijft grotendeels een blinde vlek. Er is veel meer data voorhanden die nuttig kan zijn bij stadsvernieuwing dan 20 jaar geleden, maar deze is te gefragmenteerd, er is geen samenhang, en vaak enkel beschikbaar voor data-specialisten en in sectorale diensten waardoor ze moeilijk in te zetten zijn bij geïntegreerde projecten. Stadsvernieuwingsexperten laten zich nog onvoldoende bijstaan door data- en technologiespecialisten, waardoor al te vaak wordt uitgegaan van een te beperkte diagnose en opdrachtbepaling, zonder oog voor efficiëntiewinsten bij de implementatie, de monitoring van de impact, ook om het project te kunnen bijsturen en de koppelingen met andere domeinen. Ook wat betreft het ondersteunen van *'citizen science'* biedt technologie nog verder te verkennen mogelijkheden binnen stadsvernieuwing.

Elk stadsvernieuwingproject zou moeten starten met het bij elkaar brengen van de voor elke fase van het project beschikbare data, en met een denkoefening welke additionele data een positief verschil zou kunnen maken in de loop van het project. Datatechnologie kan zorgen voor een permanente monitoring van de impact tijdens het project, kan de implementatie van de doelstellingen operationeel ondersteunen en kan ervoor zorgen dat bewoners, gebruikers en stadsdiensten bij de voortgang betrokken blijven.

- **Expliciet benoemen in aanvraagdossier waarom een bepaalde ingreep op deze plek en in deze stad vernieuwend is en welke doorbraak men er beoogt mee te realiseren**
- **Steden laten aangeven op welke (kwantitatieve en kwalitatieve) data en welke technologie ze een beroep zullen doen in de verschillende fases van het project (monitoring en bijsturing)**

## 5.2. Stimuleren van nieuwe partners, coalities en makelaars van stedelijkheid

Tijdens quasi alle hearings gaven de verschillende deelnemers mee dat het landschap van relevante partners voor

stadsvernieuwing de afgelopen jaren sterk is veranderd, wat zowel voor nieuwe kansen als voor uitdagingen zorgt voor toekomstige stedelijke vernieuwing.

Tijdens de hearing mobiliteit ging dat onder meer over aanbieders van deelmobiliteit, en partnerschappen rond woon- of wijkontwikkelingen die (volgens het principe van *'garage swap'*) wonen en het mobiliteitsaanbod als één pakket beschouwen, in plaats van uit te gaan van ieder zijn auto en parkeerplaats.

Tijdens de hearing wonen kwam naar boven dat de hervorming van de sociale huisvestingsmaatschappijen voor heel wat uitdagingen zorgt, maar tegelijkertijd ook een opportuniteit kan zijn om via de oprichting van de Woonmaatschappijen de capaciteit en kennis van deze instelling beter aan te wenden en in te zetten voor stadsvernieuwing. Daarnaast werden ook nog andere nieuwe woonaanbieders genoemd, zoals sociale verhuurkantoren en wooncoöperatieven.

Tijdens de hearing inclusieve stad werd aangegeven dat het momenteel vaak dezelfde diensten zijn met ruimtelijke expertise en perspectief die dossiers indienen en sociale diensten vaak niet, te laat of slechts in de marge betrokken worden. Ook het feit dat het bestuur als evidente opdrachtgever wordt beschouwd, werd tijdens deze hearing in vraag gesteld, zeker wat de conceptstudies betreft. Durven besturen zich laten uitdagen en op sleeptouw nemen door voorstellen vanuit de georganiseerde burgersamenleving?

Tijdens de hearing klimaat en duurzaamheid werden verschillende praktijkvoorbeelden met nieuwe spelers op het vlak van stadsvernieuwing (o.a. energiecoöperatieven, energieleveranciers, landschapsdeskundigen, waterbeheerders) aangehaald, die tonen hoe de urgentie van de klimaatopgave, en de middelen die er voor worden gemobiliseerd, ook kansen kunnen bieden om het herverdelingsvraagstuk duurzaam aan te pakken. Zo kunnen investeringen bijvoorbeeld ingezet worden als hefboom voor geïntegreerde wijkverbetering.

Tijdens de hearing slimme stad werd meermaals gepleit voor een samenwerking tussen ruimtelijk en stadsplanners, data-experts binnen en buiten de stadsorganisatie en tech-bedrijven. Vaststelling bij de deelnemers aan de hearing was dat stadsvernieuwing, technologie en data zeer gescheiden werelden zijn, en dat er een nood is aan het verbinden van de diverse professionals zodat de mogelijkheden en randvoorwaarden van technologie beter gekend en toegepast worden in stadsvernieuwing. Zo kan het goed omgaan met (data)technologie een aanjager en versneller zijn voor de noodzakelijke transities.

Tijdens de hearing economie en arbeidsmarkt werd het Vlaamse beleid inzake innovatie en incubatie, met de multi-stakeholder (quadruple helix) innovatieclusters in en rond steden, als positief beoordeeld, maar voor de toekomst vergt dit indirecte stedelijke beleid directe ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid. In functie van de circulaire economie werd tijdens de hearing gezocht naar nieuwe economische spelers in de bouwsector, voor bv. het ontmantelen en afbreken van gebouwen. Ook de koppeling met de sociale economie, in de breedste zin, in samenwerking met sociale actoren in wijken en deelgebieden, kan integraal deel zijn van stadsprojecten.

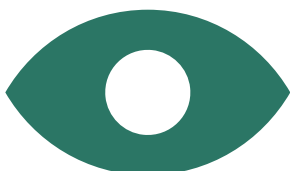
- **Stimuleren van het vormen van nieuwsoortige partnerschappen, zowel naar types actoren als naar specifieke diensten die betrokken zijn in functie van het verdiepen van de geïntegreerde aanpak van stedelijke vernieuwing**

## 5.3. Verder doorontwikkelen en uitbouwen van de conceptsubsidies als experimenteerruimte

Conceptsubsidies worden door vele steden bevestigd als een waardevol instrument en een belangrijke hoeksteen van de huidige en toekomstige profilering van stadsvernieuwing als een innovatiegericht beleid. Via de conceptsubsidie kopen lokale overheden niet alleen tijd om in de diepte op een kwestie te werken, het is tegelijk een incentive om met externe partijen in gesprek te gaan en de bestuurlijke



en mentale ruimte waarin naar oplossingen wordt gezocht te vergroten. De huidige financiering van de conceptsubsidie (tussen 60K en 90K) staat op gespannen voet met dit grote potentieel en de hoge verwachtingen die op het instrument geprojecteerd worden. Voor veel opgaven is de doorlooptijd van de conceptsubsidie (typisch 1 jaar betaalde werking) te kort. De financiële druk op het instrument wordt vandaag ten dele opgevangen door bij de steden aan te dringen op cofinanciering, maar dit blijkt niet altijd makkelijk te realiseren. De onderfinanciering wordt versterkt door de expliciete vraag naar multidisciplinaire teams, wat niet alleen voor een verdeling van de middelen zorgt tussen de verschillende partijen die bijdragen, maar ook tot een onderfinanciering van de ontwerpers in het team en typisch aan lagere tarieven werken.



De middelen voor een ruimere financiering van een aantal conceptsubsidies per jaar zouden deels gevonden kunnen worden bij de middelen die nu naar de thematische oproep gaan. Deze middelen hebben aanleiding gegeven tot een aantal interessante projecten maar de wisselende thema's van de oproep zorgt voor weinig continuïteit in de werking en voor de nodige improvisatie bij indiening. De thematische oproep is gericht op innovatieve thema's maar vindt onvoldoende aansluiting bij een innovatieve werking en een doorwerking in de vernieuwing van de organisatie, aspecten waar net de conceptsubsidie voor wordt geprezen.



Twee mogelijke uitbreidingen van de reguliere aanvraag voor conceptsubsidie die ter aanvulling en niet ter vervanging zouden kunnen worden uitgewerkt en voorwerp zouden kunnen zijn van een conceptsubsidie+ aanvraag:

### 1. Conceptsubsidies gericht op systemische vraagstukken en systemische verandering

Deze aanvragen zouden een doorlooptijd kunnen hebben van 3 jaar (naar analogie met de systemische projecten in de eerste oproep van vlaanderen breekt uit). Er is ruimte om een team aan te stellen dat met zowel

lokale als bovenlokale actoren kan werken aan een doorbraak rond hardnekkige problemen die door de steden zelf werden geïdentificeerd en binnen de reguliere werking geen oplossing vinden. In deze lijn wordt samenwerking met randgemeenten aangemoedigd om ook grensoverschrijdende stedelijke kwesties aan te kunnen pakken. Binnen deze lijn van conceptsubsidie kunnen studiemiddelen en investeringsmiddelen gecombineerd worden. De investeringsmiddelen zijn er op gericht om real life experimenten op te zetten (bv. rond tijdelijke inrichting, proefopstellingen enz.). De projecten worden gefinancierd in een zelfde vork van de thematische oproepen 200K tot 500K.

### 2. Conceptsubsidies gericht op interstedelijke innovatie en interstedelijk leren

Binnen deze lijn van conceptsubsidie zouden steden die met dezelfde problemen kampen samen een conceptsubsidie kunnen aanvragen. De doorlooptijd is maximaal drie jaar. Steden werken een gedetailleerd voorstel uit voor de ontwikkeling van een gedeelde leeromgeving en voor de verspreiding van resultaten naar andere steden. Het basisbudget van de conceptsubsidie (90K) kan worden opgetrokken met 40K en per extra deelnemende stad met een maximum van 210K.

- Invoering van een grote en kleine conceptsubsidie. De grote conceptsubsidie als alternatief voor de thematische oproep





# III. Updaten van het operationeel kader voor stadsvernieuwingprojecten

De waardering voor het instrument stadsvernieuwingprojecten en de bijhorende conceptsubsidie is mede te danken aan de grote investering die sinds de ontwikkeling van dit instrument is gebeurd in de omkadering via een team stedenbeleid, een permanente jury die ook als kwaliteitskamer fungeert, en een regieteam dat de conceptsubsidies opvolgt. Dit laatste deel is opgevat als een set aandachtspunten voor deze omkadering. Ze zijn opgeschreven als punten die best zelf door de jury en het regieteam worden uitgewerkt.

♥ Vilvoorde



## 1. Een vernieuwd debat in de steden

Bij elk beleidsprogramma neemt na verloop van tijd een zekere vorm van routine over en verliest het geleidelijk zijn innovatieve kracht en hefboomfunctie. Ook bij stadsvernieuwingprojecten is dat wellicht na twintig jaar het geval, ook al zijn er in de afgelopen jaren geregeld inhoudelijke bijsturingen doorgevoerd. Het lijkt er op dat het indienen van kandidaturen voor stadsprojecten door de stadsbesturen meer een deel van het reguliere instrumentarium is geworden. Ze lijken ook wat te zijn losgekoppeld van het bredere debat over het stadsbeleid. Het is wenselijk om met deze oefening in visievorming een volgende generatie stadsprojecten te lanceren, ingebed in visies op het vernieuwde stadsbeleid en Vlaams stedelijk beleid. Vernieuwde stadsprojecten en vernieuwd stedelijk debat gaan hand in hand.

We zien de stadsprojecten immers als de exponenten van het stadsbeleid. De stadsprojecten zijn voorafspiegelingen van stedelijke praktijken die de vernieuwde visies op stad en stedelijkheid die we in dit rapport beschrijven, integreren en op het terrein realiseren. Ze tonen in een beperkte ruimte de stad van straks. Daarom is het debat over de specifieke stadsprojecten altijd ook een debat over de hele stad.

De vernieuwing van de visie op stadsprojecten moet op de eerste plaats de stadsbesturen en hun partners helpen en stimuleren. Het moet tot een verrijkt debat leiden in de stad: over de planning en de selectie van de stadsprojecten; over de visievorming rond de projecten; over het proces van betrokkenheid en over de partnerschappen in de stadsprojecten, bij concept en realisatie.

Welke stad we willen blijkt uit de kandidaturen voor stadsprojecten. De selectie van de kandidaturen en de inhoudelijke ambities van de stadsprojecten zouden, meer dan nu nog het geval is, het resultaat moeten zijn van een collectief stadsdebat, zowel binnen de stadsorganisatie als met de partners van de stadsprojecten. Zo moeten stadsprojecten bijdragen tot een beter functionerende stedelijke organisatie, zowel intern (over de grenzen van administratieve sectoren en politieke bevoegdheden heen) als extern (in de vernieuwing van de partnerschappen rond stadsprojecten als basis voor partnerschappen voor de stad).

De stadsprojecten steunen op een geïntegreerde visie op een stadsdeel en op de stad. Per stadsproject kan de balans van wat de ingrediënten zijn van deze geïntegreerde visie wel verschillen. Het debat over de stadsprojecten moet helpen om de stedelijke organisatie beter op die integratie af te stemmen en te organiseren. Dat komt tot uiting in de manier waarop verschillende sectoren en administraties bij elkaar worden gebracht in de voorfase van selectie en visievorming; in de manier waarop partnerschappen met maatschappelijke organisaties in die voorfase vorm krijgen. Het proces van selectie en visievorming is telkens een oefening in

integratie, met een belangrijke voorbeeldwaarde van wat nodig is om de stedelijke organisaties in te richten voor het brede stadsbeleid. Dat gaat voor wat de interne organisatie betreft bijvoorbeeld over diensten stedenbouw, de sociale diensten, de diensten die met slimme stad bezig zijn, enz. In de partnerschappen gaat het om middenveldorganisaties, burgerinitiatieven, woonactoren, actoren die met slimme stad bezig zijn, enz.

Zo stimuleert het debat over stadsprojecten zowel het inhoudelijke debat over stadsbeleid als over de manier waarop het stadsbesturen zich zowel intern als extern daarop organiseren.

## 2. De jaarlijkse oproep als kans

De oproep voor projectsubsidie en conceptsubsidie, alsook de thematische oproep, is jaarlijks. Dit is een kans die meer zou kunnen worden benut. De jaarlijkse oproep laat toe om de oproep in te schrijven in een duidelijke werkalender voor stedenbeleid, met een aantal jaarlijks terugkerende events waarrond de reguliere communicatie met de steden kan worden georganiseerd. Het lijkt een goed idee om deze jaarlijkse oproep opnieuw te koppelen aan een jaarlijks lanceringsmoment. Daarin kan teruggeblikt worden op de oogst uit het vorig jaar, kan de minister de klemtonen van het beleid nog eens scherp stellen, en kan de jury een aantal inzichten delen met betrekking tot de afgelopen juryronde (de trends, de sterktes en zwaktes, punten van discussie, enz.).

De jaarlijkse oproep heeft het grote voordeel dat de jury kan afdwingen dat ze enkel goed ontwikkelde dossiers kan subsidiëren. Tegelijk kan ze in haar advies duidelijke werkpunten meegeven aan interessante en vernieuwende dossiers die verdere uitwerking nodig hebben. Voor de steden betekent de jaarlijkse oproep dat ze subsidie kunnen aanvragen op het moment dat voor hen het beste klopt in functie van de opportuniteit van subsidie. Projecten kunnen met andere woorden worden ingediend op moment dat een

dossier rijp is maar ook op moment dat subsidie het meest impact kan hebben.

- Jaarlijks lanceringsmoment met aanwezigheid van minister
- Kans om een jaarlijks collectief leermoment te organiseren

## 3. Een open call met heldere doelstellingen en duidelijke randvoorwaarden

Stadsvernieuwingsprojecten vertrekken vanuit een open call. Steden bepalen vervolgens zelf de focus van een project. De dwingende randvoorwaarde om 30 procent private financiering te voorzien zorgde in het verleden voor een vrij duidelijke focus en een relatief dwingend kader. Het schrappen van die randvoorwaarde heeft ook die relatieve duidelijkheid weggenomen. Er is meer duidelijkheid nodig over wat er moet liggen op het moment van aanvraag. De verwachting was dat door het schrappen van de dwingende randvoorwaarde rond private financiering er ruimte zou ontstaan voor een meer creatieve invulling van de projectomschrijving. Paradoxaal genoeg, was de creativiteit hoger toen de drempel voor de aanvraag hoger was. De jury zou kunnen nadenken over nieuwe bindende eisen nodig die tegelijk open genoeg zijn. We denken hierbij aan een 'memorandum of understanding' tussen de direct betrokken partijen. We denken ook aan de verplichting om in de aanvraag minstens een organisatie buiten de stedelijke overheid mee te nemen (zonder de verplichting van een minimale financiële inbreng opnieuw in te voeren).

- herziening oproep formulier
- randvoorwaarden betreffende samenwerking van partnerschap

## 4. Meer experimentele dossiers binnen een getrappt jureringsproces

De hele werking rond stadsvernieuwingsprojecten staat of valt met de kwaliteit van de ingediende dossiers. Conform de hoger geformuleerde ambitie om maxi-

maal ruimte te creëren voor experimentele en innovatieve vormen van stadsvernieuwing is het wenselijk om ook het proces van jurering daarop af te stemmen.

Experimentele dossiers betekenen tegelijk een risico voor de aanvrager. Die vallen vaak niet binnen het geijkte verwachtingspatroon. Dergelijke subsidieaanvragen zijn vaak moeilijker uit te leggen en vragen ook een grote inspanning om te ontwikkelen. In die zin lijkt het opportuun om een systeem in te voeren met een vooraanvraag en een getrapte jurering. De vooraanvraag kan functioneren als een intakemoment waarbij op basis van een beperkt dossier (het kernidee en voorgestelde aanpak), feedback kan worden gegeven door de jury. De jury kan tegelijk beoordelen of het voorstel valt binnen de scope van stadsvernieuwingprojecten.

Op die manier zouden steden enerzijds aangemoedigd en ondersteund kunnen worden om meer experimentele dossiers te ontwikkelen, maar anderzijds ook de inspanning bespaard worden om onvoldragen ideeën, of projecten buiten de scope volledig uit te werken.

- Intakegesprekken en getrapte jurering

## 5. Een inclusief partnerschap voor project- en conceptsubsidies

De oproep voor project en conceptsubsidie is gericht aan steden. Steden worden uitgedaagd om vernieuwende projecten te monteren en daarin een regierol op te nemen. Tegelijk is het nadrukkelijk de bedoeling om die projectmontage niet tot publieke partijen te beperken, maar zoveel mogelijk in te spelen op vernieuwing binnen bij ondernemers, investeerders, burgerinitiatieven, sociale bewegingen, enz.

Steden worden nu gevraagd om aan te geven hoe het project kadert binnen publiek-publieke, publiek-private samenwerking en betrokkenheid van de civiele samenleving. Dit geeft aanleiding tot een oplijsting van partners en een statische beschrijving van het partnerschap. Essentieel is dat aanvragen vertrekken vanuit een duidelijke diagnose en duidelijke ambities met betrekking tot wat men wil

veranderen. Vervolgens is het van belang om duidelijk aan te geven welke partners nodig zijn om deze ambities te bereiken, hoe het partnerschap is ontstaan en welke rol het zal opnemen in het stadsvernieuwingproject, en andersom, hoe het stadsproject toelaat om dit partnerschap verder te ontwikkelen. De beste oproepen zijn deze die duidelijk vanuit een partnerschap geschreven zijn, waarbij verschillende geledingen van de stad samen met betrokken organisaties en burgers de contouren uit hebben gezet van een investeringsproject dat voor alle betrokken partijen betekenis heeft, en ook door hen zal worden opgevolgd. Het engagement van deze partners is gegarandeerd en beschreven ten aanzien van de hele doorlooptijd van het project.

## 6. Volgehouden kwaliteitssturing: vooraf, tijdens en achteraf

Kwaliteit, in het bijzonder de ruimtelijke kwaliteit blijft een zwakte van veel projecten. De procedure richt zich momenteel te eenzijdig op de conceptfase en nauwelijks of niet op de vaak jarenlange 'uitvoeringsfase'. Daarbij zou meer aandacht moeten zijn voor vormen van gezamenlijk beheer van (delen van) stadsprojecten in de uitvoeringsfase: coöperatieve woonvormen, burgerinitiatieven, collectief eigendom, of medebeheer in allerlei vormen.

Kwaliteitserosie blijft een heikele kwestie. Dit kan ten dele verholpen worden door de doelstellingen van een project op vlak van kwaliteit scherper te definiëren. Maar opvolging is ook cruciaal. Deze rol ligt nu vooral bij de jury in haar rol als kwaliteitskamer. Deze werking is nu eerder statisch en ligt bij de jury als geheel. Een meer dynamische opvolging zou kunnen ontstaan door een soort peter en meterschap in te voeren (vergelijkbaar met de werking van het regieteam), waarbij per gesubsidieerd stadsproject een of twee leden van de jury worden aangeduid die het project meer van nabij volgen, en waar nodig terugkoppelen met team stedenbeleid en de jury. Op die manier kan de jury ook meer inzicht krijgen in de ontwikkeling van een project en meer lering trekken hoe de initieel geformuleerde ambities zich verhouden tot de feitelijke uitvoering.

Ook op het vlak van kwaliteit zien we de impact van het schrappen van de 30 procent private inbreng regel. In het verleden waren projecten vaak reeds ver gevorderd en dus ook ruimtelijk ver uitgewerkt op het moment van indiening. Daardoor was het mogelijk om de ruimtelijke en/of ontwerp kwaliteit van het project rechtstreeks op het moment van jurering te beoordelen. Enerzijds lijkt het noodzakelijk om vast te leggen welke ruimtelijke elementen op het moment van indiening aanwezig moeten zijn. Een goede beschrijving van de ruimtelijke strategie blijft gezien de plegerichte benadering essentieel en moet voldoende helder omschreven worden. Anderzijds moet dit worden aangevuld met kwaliteitsgaranties die verkregen moeten worden door het hanteren van wedstrijdformules, de instelling van een kwaliteitskamer, de samenwerking met ervaren ontwerpers, enz. Meer samenwerking met de Vlaams Bouwmeester en eventueel stedelijke Bouwmeester(s) of Kwaliteitskamers is aangewezen, gezien de ervaring die de afgelopen 20 jaar rond kwaliteitsborging is opgebouwd.

- Kwaliteitsdoelen formuleren in aanvraagdossier
- Kwaliteitssturing niet enkel tijdens de conceptfase, maar ook tijdens en achteraf (bij de uitvoeringsfase)
- Ruimtelijke kwaliteit als blijvend aandachtspunt - versterking samenwerking met de Bouwmeester(s)

## 7. De vernieuwing van regieteam en de expertenpool

De jury werd recent vernieuwd en bij die vernieuwing werden nieuwe profielen gezocht in functie van de nieuwe klemtonen van het stadsvernieuwingbeleid. Uit het regieteam zijn recent een aantal leden vertrokken en is bijkomende capaciteit nodig om de conceptsubsidie goed op te kunnen volgen. Ook hier liggen kansen om nieuwe profielen aan te zoeken (expertise rond sociaal-ruimtelijk werken, klimaat, energietransitie, enz.). Daarnaast is het ook wenselijk om de expertenpool die meedraait in de uitvoering van de conceptsubsidie in die zelfde logica te verbreden.





© Bas Bogaeerts

► Lokeren



© Bas Bogaeerts

► Deinze







**gent** gemeente 2016

Op 26 oktober 2016 werd de Schipperskaai plechtig ingehuldigd als promenade voor fietsers en wandelaars. Die dag werden ook twee havenkranen officieel verwelkomd.

Filly Willemsen schepen van Mechelen en Oudekerkekerk	Toni Balkhaus schepen van Stadskantoorbouw, Wonen en Openbaar Groen
Paul Teerbaak stadhouder	David Tormont burgemeester

**SL**

stadskantoorbouw