



p l a n d a g 2 0 1 8

Gedrag()en Ruimte

Gebundelde bijdragen

Geiske Bouma, Beitske Boonstra en Elke Vanempten (redactie)



Gedrag()en Ruimte

Bijdragen aan de PlanDag 2018

Geiske Bouma, Beitske Boonstra en Elke Vanempten
(redactie)

Rien van de Wall
(omslag)

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

www.plandag.net

Ten geleide

Thema Gedrag()en Ruimte

Mensen gedragen zich zelden zoals een ruimtelijke professional het bedenkt. De vraag is hoe ruimtelijke professionals beter kunnen inspelen op gedragsuitingen van mensen. Ruimtelijke (beleids)keuzes kunnen dan een betere bijdrage leveren aan het oplossen van maatschappelijke vraagstukken. PlanDag 2018 biedt ruimtelijke professionals uit Nederland en België een forum om in discussie te gaan over gedrag en ruimte ofwel gedragen ruimte.

De ruimtelijke professional weet wel dat keuzeprocessen van mensen (die zich uiten in gedrag) bepalend kunnen zijn voor het slagen van ruimtelijke projecten en beleid. Toch is het geen automatisme om hier actief rekening mee te houden. Vaak gaapt er een gat tussen ‘het plan’ en hoe mensen daadwerkelijk met de ruimte omgaan. Met ruimtelijke ingrepen willen we als professional bijdragen aan het realiseren van maatschappelijke doelen, en zorgen voor een goede verbinding met de gedragspraktijken van mensen. Neem nu de ambitie uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om een halt toe te roepen aan de ongecontroleerde suburbanisatie. De beleidsmakers in Vlaanderen hebben inmiddels vastgesteld dat ze ondanks hun beleidsrealisaties nog altijd onvoldoende grip hebben gekregen op de suburbanisatie en de versnippering van de open ruimte (Ruimte Vlaanderen, 2012¹) en dat hiervoor tevens maatregelen nodig zijn die zich richten op gedragswijziging bij burgers, ontwikkelaars en bestuurders (Ruimte Vlaanderen, 2016²). Ook in Nederland is een verschuiving zichtbaar. Het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) focust niet meer alleen op wegaanleg en -inpassing, maar ook op doelgroepen, gedrag en gebruik (IenM, 2016³).

De gedragseconomie biedt interessante aanknopingspunten voor ruimtelijke professionals om na te gaan hoe menselijk gedrag kwaliteitseisen stelt aan de ruimtelijke beleidsvorming en -realisatie.

Gedragseconoom Shefrin (2002⁴) benoemt drie aandachtspunten, die elk hun waarde hebben voor vertaling naar de ruimtelijke ontwikkelingspraktijk. Het eerste aandachtspunt betreft gewoonteregels van mensen, wetende dat 95% van de menselijke beslissingen gebeurt door mentale shortcuts: wat je kent, is de norm. De conclusie van een jongerenbevraging van Steunpunt Jeugd vzw (2012⁵) dat de woonsituatie van jonge mensen ontegenzeggelijk hun woonvoorkeuren en mening over hoe de toekomstige ruimte bepaalt, illustreert dit.

Het tweede aandachtspunt is groepsselectie (framing) waarbij een individu voor het begrijpen van en reageren op gebeurtenissen afhangt van een mentaal/emotioneel filter bestaande uit anekdotes en stereotypes. Gedragspraktijken zijn cultureel bepaald. De bewoner van een Belgische verkaveling (en dat zijn er veel), bijvoorbeeld, kan zich moeilijk inbeelden hoe de VINEX-Nederlander zich tevreden

¹ Vlaamse Regering (2012), Groenboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, departement Ruimte Vlaanderen: Brussel

² Vlaamse Regering (2016), Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, departement Ruimte Vlaanderen: Brussel

³ Ministerie van IenM (2016), Aanbieding kabinetsreactie IBO Flexibiliteit in Infrastructurele Planning, september 2016

⁴ Shefrin, H. (2002), Behavioral decision-making, forecasting, game theory, and role play, in: International Journal of Forecasting 18, pp. 375-382

⁵ Laukens, J. en K. Gijssels (2012), Onderzoeksrapport ‘Jongeren over ruimte in 2050’, enquête in functie van het Beleidsplan Ruimte, Steunpunt Jeugd vzw: Brussel

stelt met een postzegeltuin. Compact wonen is in Vlaanderen nog altijd een zeer gevoelig maatschappelijk debatthema waarbij politici zich in bochten wringen om een aantal noodzakelijke veranderingen niet al te bruusk te moeten communiceren. Andersom was Nederland te klein toen de vorige Nederlandse minister voorstelde om de bouwregels aan de kust te versoepelen: “Belgische toestanden”, zo stond er in alle kranten. Het cultuurvraagstuk is nog een stap complexer in onze multiculturele grootsteden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest experimenteert met zijn stadsontwikkelingsplannen om verschillende cultuurgebonden aspiraties te verbinden en de sociale cohesie te bevorderen.

Het derde aandachtspunt dat Shefrin ziet binnen de gedragseconomie is het ontstaan van marktinefficiënties als gevolg van irrationele besluitvorming van mensen. Mensen nemen als gevolg van gewoonteregels en framing een pak beslissingen met een suboptimale uitkomst in relatie tot hun eigen belangen. Ze vertonen struisvogelgedrag waarbij ze wegstaren van rationale informatie die nochtans zeer laagdrempelig ter beschikking is. U begrijpt dat de ruimtelijke professional die denkt met allerhande sterke maatschappelijke argumenten het individueel keuzegedrag te kunnen sturen, al vaak van een koude kermis is thuisgekomen.

Aanvullend op de aangehaalde aandachtspunten is de focus die gedragswetenschappers en beleidsmakers de laatste jaren hebben voor het fenomeen ‘nudging’ om maatschappelijke uitdagingen aan te gaan. Nudging komt neer op het aanbrengen van kleine veranderingen in systemen als gevolg waarvan mensen onbewust hun gedrag bijsturen. Voorbeelden van nudges zijn het plaatsen van fruit op ooghoogte van kassa’s in supermarkten en kantines zodat mensen gezonder gaan eten of het aanbrengen van voetsporen richting de trap zodat minder mensen de lift nemen.

Veranderingen in de ruimte kunnen zorgen voor gedragsverandering. Volkskant Magazine publiceerde bijvoorbeeld een interview met een omgevingspsycholoog – Agnes van den Berg, RUG – en refereert naar studies die aantonen dat een realisatie van 10% meer groenvolume in dichtbevolkte stadswijken als Bos en Lommer in Amsterdam zoveel extra geluk genereert, dat de zorgvraag in Nederland voor een bedrag van 65 miljoen euro per jaar zal krimpen en de kosten als gevolg van ziekmeldingen dalen met 328 miljoen per jaar (Volkskrant Magazine, 5 augustus 2017⁶).

Zoals het laatste voorbeeld laat zien, is het voor de ruimtelijke professional niet alleen zeer relevant om rekening te houden met menselijk gedrag maar loont het ook de moeite om hierop in te spelen met ruimtelijke ingrepen. Het kennisplatform voor omgevingspsychologie waarschuwt wel: zonder grondige gedragsanalyse is het waarschijnlijk dat ingrepen in de omgeving niet het beoogde effect zullen sorteren (Weghorst, 2017⁷). De hoogste tijd dus voor ons ruimtelijk professionals om ons te verdiepen in het menselijk gedrag en te leren van de gedragswetenschappers.

De ambitie is om op basis van alle bijdragen en discussie uiteindelijk een beeld te kunnen vormen over hoe ruimte en gedrag samen kunnen oplopen, welke voorbeelden ons hierbij op weg helpen en wat dat van ons als ruimtelijke professionals vraagt. In de voormiddag zal Hans Leinfelder (KU Leuven) het debat aftrappen met een inleiding op het thema. Hierna volgt een key-note door Marina Meeuwisse

⁶ Vermeulen, M. (2017), Stuur ze vooral het bos, in: Volkskrant Magazine, 5 augustus 2017, pp.48-51

⁷ Weghorst, M. (2017), Nudging: hoe doe je dat?, op: www.omgevingspsycholoog.nl, kennisplatform voor omgevingspsychologie: Den Haag

(Hogeschool Rotterdam) met als titel “De stad als geheugentheater”. Onbewuste herinneringen bepalen sterk ons beeld van straten, buurten en steden. Niet alleen eigen ervaringen, maar ook film, televisie, stripverhalen en andere visuele media spelen hierin een belangrijke rol. Aan de hand van beeldmateriaal uit zowel België als Nederland toont Marina Meeuwisse ons op welke manier het denkbeeld van de stad zich in ons hoofd nestelt, hoe onze perceptie van de stad ‘werkt’, en hoe bewustwording van deze denkbeelden een rol speelt in stedelijke transformatie. Hans Leinfelder zal als moderator het debat met de zaal verder modereren.

Themasessies

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

1. Gedrag()en stationsbuurt

Inspirator: Sander van der Ham, Stipo & Stichting Thuismakers Collectief

2. Planprocessen als leerprocessen

Inspirator: Jacqueline Vrolijk, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

3. Gebruik en beleving van de publieke ruimte

Inspirator: René van der Lecq, Vlaamse Overheid

4. Gedragsverandering en (ruimtelijk) sentiment

Inspirator: Stijn Oosterlynck, Universiteit Antwerpen

5. Methoden om gedrag te integreren in de ruimtelijke beeldvorming

Inspirator: Jacqueline Vrolijk, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

6. Beeld(vorming) en cultuur

Inspirator: Sander van der Ham, Stipo & Stichting Thuismakers Collectief

7. Mobiliteitsgedrag

Inspirator: Marjolijn Claeys, VOORLAND

8. Shocktherapie en andere grondige aanpakken voor gedragsverandering

Inspirator: Hans Tindemans, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning

9. Excursie

Excursie 1: Nieuwe stad en het water, gemeente Dordrecht

Excursie 2: Oude stad en het water, gemeente Dordrecht

In dit boek vindt u de verschillende bijdragen voor de PlanDag 2018. De inzendingen van papers, opinies en praktijkbesprekingen in deze bundel zijn geordend naar de themasessies op de PlanDag. Elk thema wordt kort geïntroduceerd, hierna volgen de bijdragen die de Nederlandse en Belgische auteurs naar aanleiding van het onderwerp hebben ingediend. Een overzicht van bijdragen op alfabetische volgorde naar auteur vindt u onder ‘overzicht abstracts’ [zie p.13].

Wij wensen u een dag vol inspiratie en debat!

Namens het Bestuur Planologische DiskussieDagen 2018,
Geiske Bouma

Organisatie en begunstigers

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

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

Erik van den Eijnden (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Den Haag) *penningmeester*

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

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

René van der Lecq (Vlaamse overheid, Departement Omgeving, Brussel)

Martijn van den Bosch (Stec Groep, Arnhem)

Beitske Boonstra (BecomingPlanner & Universiteit van Gent, AMRP, Gent)

De Stichting Planologische Diskussiedagen organiseert de PlanDag in samenwerking met de Beroepsvereniging van de Nederlandse Stedebouwkundigen en Planologen (BNSP) en de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP). De beroepsverenigingen zien een duidelijke meerwaarde in een regelmatige ontmoeting en discussie tussen leden van beide vakgemeenschappen. De planningspraktijk in Nederland en Vlaanderen kent immers een aantal gemeenschappelijke uitdagingen, die moeite van de discussie waard zijn. Het PlanDag bestuur dankt de verenigingen voor hun inzet in de voorbereiding van de PlanDag 2018.

De PlanDag 2018 is mede mogelijk gemaakt dankzij de **Gemeente Dordrecht**, locatie van de PlanDag 2018.



Grote dank gaat uit naar de sponsors van de PlanDag 2018:

Vlaamse Overheid, algemene sponsoring



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, algemene sponsoring



Rijksoverheid

OMGEVING, sponsor Prijs voor de Jonge Planoloog



Antea Group, sponsor PlanDag prijs



Inhoudsopgave

<i>Ten geleide</i>	3
<i>Organisatie en begunstigers</i>	7
<i>Inhoudsopgave</i>	9
<i>Overzicht abstracts</i>	13
THEMA: GEDRAG()EN STATIONSBUURT	25
<i>Meer spelen met gedrag en (de) ruimte: dé sleutel tot creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke ontwikkelingen?!</i>	
Olga van der Linden en Hanneke Puts	27
<i>(Hoog)Bouwen in Vlaanderen. Hoe het ruimtelijk rendement meten en beoordelen?</i>	
Ann Pisman	41
THEMA: PLANPROCESSEN ALS LEERPROCESSEN	51
<i>Design Thinking als instrument voor betere beleidskeuzes en gedragsverandering in de publieke ruimte.</i>	
Karim Cherroud en Adriaan Debruyne	53
<i>Gedragsbeïnvloeding van huiseigenaren in overstromingsgebieden; Peerinvloed door experts, burens & familie</i>	
Peter Davids	59
<i>Zoektocht naar een typologie van economische locaties</i>	
Sophie De Mulder, Inge Penninx en Jan Zaman	69
<i>Zelf leren veranderen; Praktijkbespreking</i>	
Anne Witteveen	81
THEMA: GEBRUIK EN BELEVING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE	87
<i>Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties? Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen</i>	
Jonas De Maeyer, Tim Devos en Peter Vervoort	89
<i>Criminaliteitspreventie en stedelijk design; Mogelijkheden en beperkingen</i>	
Merel Goossens	99
<i>Een nieuwe plek voor de gebruiker in de openbare ruimte; Hoe we de gebruiker centraal kunnen stellen in ruimtelijke ontwikkelingen en bij beheer; Opinie</i>	
Mariska Kien en Martin van der Zwan	109

THEMA: GEDRAGSVERANDERING EN (RUIMTELIJK) SENTIMENT	115
<i>Op zoek naar de Brusselse metropool: een kwestie van schaal en georganiseerde verstedelijking</i>	
Kobe Boussauw en Michiel van Meeteren	117
<i>De (on)wil om samen te werken; Sentimenten in het regiodebat; Praktijkbespreking</i>	
Geoffrey Vanderstraeten, Sylvianne Van Butsele en Kathelijne Toebak	129
 THEMA: METHODEN OM GEDRAG TE INTEGREREN IN DE RUIMTELIJKE BELEIDSVORMING	 135
<i>Kinderen maken de stad; Leuven als gangmaker voor een vernieuwend instrumentarium</i>	
Johannus van Hoof, Tim Devos, Daan Van Tassel en Katelijne Wouters	137
<i>Meanwhile use as an act of resistance; A case study of the Brussels North District</i>	
Dieter Leyssen	147
<i>Culture eats strategy for breakfast; Wat onder de waterlijn zit, verklaart het gedrag van overlegpartners</i>	
Geert Mertens en Kaat Smets	157
<i>De ruimtelijk professional als gewoontedier; Opinie</i>	
Ive Van Bouwel	167
 THEMA: BEELD(VORMING) EN CULTUUR	 173
<i>Het experiment; Een verbeeldende kijk op ouder worden</i>	
Isabelle Loris en Peter Vervoort	175
<i>Gedragsverandering door gedeelde verbeelding; Conceptstudie voor het Genks ‘Multiproductief Kolenspoor’</i>	
Jan Schreurs	187
<i>Beyond the urban; The creative potential of the periphery</i>	
Tine Segers	199
<i>Film & de horizontale metropool; Hoe draagt film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte? case study: de Vlaamse steenwegen?</i>	
Annelies Staessen	207

THEMA: MOBILITEITSGEDRAG	219
<i>De circusschool verhuist! Wat nu?; Locatiekeuze en gedrag gekoppeld</i>	
Inge Penninx	221
<i>Fietsroutes en voorzieningen: een opvallende mismatch; Analyse van de integratie tussen fietsnetwerk en voorzieningenniveau: een Gentse casestudy</i>	
Eva Van Eenoo	233
<i>Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden</i>	
Thomas Vanoutrive	243
<i>Meer bewegen door ruimtelijk beleid; Analyse van ‘walkability’ in Vlaanderen</i>	
Peter Vervoort, Sara D’Haese en Nick Deham	251
<i>Gedragsverandering in mobiliteit, met oog voor de omgeving</i>	
Tanja Vonk, Fieke Beemster en Stefan Talen	261
 THEMA: SHOCKTHERAPIE EN ANDERE GRONDIGE AANPAKKEN VOOR GEDRAGSVERANDERING	
271	
<i>Wie zal de betonstop in Vlaanderen betalen?; Van ruimtelijk gedifferentieerde vastgoedbelasting naar bouwcompensatiefonds; Opinie</i>	
Kobe Boussauw	273
<i>De maakbaarheid van een duurzame wooncultuur in Vlaanderen; De rol van (ruimtelijk) beleid in het sturen van ruimtelijke gedragspatronen</i>	
Björn Bracke en Paul Wullaume	279
<i>Kom op tegen verharding! Pleidooi voor een antirookcampagne in het Vlaams ruimtelijk beleid</i>	
Hans Leinfelder	287
 THEMA: EXCURSIE	
297	
<i>Correspondentie</i>	299
<i>Colofon</i>	301
<i>Notities</i>	303

Overzicht abstracts

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

Op zoek naar de Brusselse metropool: een kwestie van schaal en georganiseerde verstedelijking – Kobe Boussauw en Michiel van Meeteren

In het laatste decennium staan steden wederom centraal in visies over economische en ecologische ontwikkeling. Nochtans zijn de vragen 'waar is de stad' en 'van wie is de stad' nooit zo pertinent geweest als vandaag. Stad, ommeland, platteland, of suburb zijn ruimtelijke categorieën die steeds meer met elkaar vervlochten raken. Dit fenomeen van versmelting wordt in de internationale literatuur als metropoolvorming omschreven. Toch is de vraag 'waar is de stad' cruciaal als we écht willen nadenken over de manier waarop die metropool op maat van de mens kan functioneren en worden vormgegeven. De vraag impliceert echter bijna per definitie een veelvoud aan antwoorden, afhankelijk van de stedelijke functie die als uitgangspunt van de analyse wordt beschouwd. Deze bijdrage vertrekt vanuit een bloemlezing van vijf jaar onderzoek naar metropoolvorming in België om doorheen een veelvoud van schalen en processen te schetsen hoe de 'stedelijke voetafdruk' van Brussel er precies uitziet, of kan uitzien. Voor sommige stedelijke processen is Brussel niet groter dan de Vijfhoek, maar voor andere kunnen we gerust teruggrijpen naar de voormalige provincie Brabant. De daaruit voortvloeiende conclusie laat zien hoe elke poging om een meer 'menselijke stad' te creëren in het reine moet komen met het begrip schaal. Tenslotte argumenteren we dat op het metropolitane openbaar-vervoernetwerk gerichte ontwikkeling cruciaal is in een toekomstgerichte visie op de verdere verstedelijking van de Brusselse metropool. [bijdrage zie p.117]

Wie zal de betonstop in Vlaanderen betalen? Van ruimtelijke gedifferentieerde vastgoedbelasting naar bouwcompensatiefonds – Kobe Boussauw

Het recente debat over het gedateerde systeem van het kadastraal inkomen als grondslag voor de diverse belastingen op vastgoed in Vlaanderen zet aan het denken over de mogelijke rol van woonfiscaliteit als ondersteunend ruimtelijk planningsinstrument. Hoewel er diverse bezwaren kleven aan het ruimtelijk differentiëren van de onroerende voorheffing, blijft er toch nood aan een financieel luik voor de betonstop, en wordt in dit stuk het idee van een bouwcompensatiefonds verkend. [bijdrage zie p.273]

De maakbaarheid van een duurzame wooncultuur in Vlaanderen – Bjorn Bracke en Paul Guillaume

De Vlaamse wooncultuur is in de kern niet duurzaam. De woonwens, verplaatsingswens en consumptiewens van jan modaal staan diametraal tegenover alle ambities die in tal van 'duurzame' beleidsdocumenten worden neergeschreven. Reeds vanaf de jaren 1980 en 1990 proberen ruimtelijk planners onder andere via ruimtelijke structuurplannen de open ruimte te vrijwaren, het autogebruik terug te dringen, compact wonen te promoten, riviervalleien te versterken enz. Echter, de realiteit maak pijnlijk duidelijk hoe groot de impact is van lokale actoren en eigendomslogica's. Getuige hiervan de talloze uitzonderingsregels - recent nog de zogenaamde 'codex trein' - die de afgelopen decennia werden bedacht om allerhande bouwmanoeuvres te faciliteren. Er is met andere woorden geen nood aan bijkomende planmakerij: inhoudelijk zit het ruimtelijk planningsapparaat al enige tijd

op een duurzaam spoor. Er is echter nood aan een duurzame wooncultuur. En deze wooncultuur is wel degelijk maakbaar. De reclamewereld probeert dagelijks om via diverse kanalen ons consumptiegedrag te beïnvloeden, en slaagt daarin. Reclamespots met grote terreinwagens die in een quasi lege stedelijke omgeving rondcruisen, tijdschriften waar grote woningen met strakke gazons worden afgebeeld; dit zijn toch prikkels die ontegensprekelijk onze wooncultuur beïnvloeden? Wat als we de vergelijking maken met sensibiliseringscampagnes omtrent roken, pesten, diversiteit of genderneutraliteit? Moeten we dan wagens voorzien van een opschrift ‘schadelijk voor het milieu’ of kinderboeken screenen op ‘stereotype woonvormen’? In de naoorlogse periode werden campagnes opgezet om modern wonen in torens actief te promoten. Kan de overheid vandaag een actievere rol opnemen in het ontraden en stimuleren van woon- en verplaatspatronen in functie van een duurzame wooncultuur? [bijdrage zie p.279]

Design Thinking als instrument voor betere beleidskeuzes en gedragsverandering in de publieke ruimte – Karim Cherroud en Adriaan Debruyne

Initiatiefnemers van stadsprojecten en ruimtelijke ontwerpers willen steden en wijken aantrekkelijk maken voor bewoners en bezoekers. Ruimtelijk ontwerp is een van de belangrijkste hefboomen om dat te realiseren. Alleen is daarvoor inzicht in het gedrag van bewoners, gebruikers en passanten nodig. M.a.w.: wat maakt dat ze bv. een publieke plek of een bepaald vervoersmiddel wel of niet (zullen) gebruiken? Om tot duurzame gedragsverandering of gebruik te komen, hebben ontwerpers en beleidsmakers inzichten nodig over het bewuste en onbewuste gedrag van hun doelpubliek. Cocreatie d.m.v. design thinking is hiertoe een ideaal instrument. Via brainstormsessies worden oplossingen voor complexe vraagstukken uitgedacht. Via prototyping worden de uitgedachte oplossingen uitgewerkt en getest. De brainstormsessies bieden de ontwerper de kans te putten uit de (lokale) kennis van respondenten en geven tegelijk een inkijk in de (rand)voorwaarden die voor hen moeten vervuld zijn om een bepaald gedrag te vertonen. Door te experimenteren toetst de ontwerper of de uitgedachte oplossingen en prototypes voldoen aan de complexe realiteit van het dagelijks leven. Het biedt op die manier inzichten in het automatische, niet-beredeneerde gedrag van mensen. In de paper lichten we verder toe aan welke dimensies van participatie en cocreatie design thinking tegemoet komt en toetsen we aan twee gedragsmodellen welke hefboomen tot gedragsverandering het biedt. [bijdrage zie p.53]

Gedragsbeïnvloeding van huiseigenaren in overstromingsgebieden - Peerinvloed door experts, burens & familie – Peter Davids

Door klimaatverandering en stedelijke uitbreiding neemt het overstromingsrisico in stedelijke gebieden toe. Hoewel dit nog altijd als een overheidstaak wordt gezien (Tempels, 2016), hebben overheden steeds meer moeite om wateroverlast te voorkomen: de intensiteit en seizoensgebondenheid van wateroverlast wordt steeds onvoorspelbaarder. Bovendien is in gebieden als Vlaanderen veel overstromingsgevoelig gebied in privaat bezit. Daarom hebben huiseigenaren een cruciale rol in overstromingsbeheer, vooral op kavelniveau. Tot nu toe raadplegen huiseigenaren en huurders onvoldoende de overstromingsrisicokaarten van de overheid en nemen nauwelijks beschermende maatregelen voor hun huis, terwijl deze eenvoudig beschikbaar zijn. Maar hoe beïnvloedt je het gedrag van bewoners in gebieden met overstromingsrisico zodat zij beschermende maatregelen zullen nemen aan huis? De keuze om wel/geen maatregelen te nemen hangt af van de risicobeleving. Deze wordt beïnvloed door o.a. eerdere ervaringen met overstromingen, kennis van de kans op overstromingen, de verwachte impact, en geloof in aanpasbaar vermogen (Grothmann & Reusswig, 2006; Wachinger, Renn, Begg, & Kuhlicke, 2013). Hierachter

schuilen sociaalpsychologische principes zoals de invloed van levendig bewijs, de wet van kleine getallen, of een ongekeerd optimisme. De invloed van overstromingsexperts, familie en burens beïnvloedt mogelijkwerwijs eveneens de besluitvorming uit ervaringen met o.a. het Energie Prestatie Certificaat (van Middelkoop, Vringer, & Visser, 2017), maar is nog beperkt onderzocht voor het overstromingsbeheer (Lo, 2013). Op basis van een enquête onder huiseigenaren in de Vlaamse steden Geraardsbergen, Sint-Pietersleeuw en Lebbeke onderzoeken we deze peer-invloed.

De eerste resultaten laten zien dat burens en familie een inspirerende rol hebben, terwijl experts een invloedrijke informatiebron zijn voor huiseigenaren. De vraag rijst hoe peer-invloed kan worden geïntegreerd in een governanceproces voor overstromingsbestendige steden. [bijdrage zie p.59]

Zoektocht naar een typologie van economische locaties – Sophie De Mulder, Inge Penninx en Jan Zaman

In 2015 is het Vlaams Planbureau voor Omgeving (VPO) van het departement Omgeving (vroeger AOM van departement Ruimte Vlaanderen) gestart met een onderzoeksreeks rond economische locaties of werklocaties. Hoe langer deze reeks loopt, hoe duidelijker het wordt dat de ruimtelijke begrippen en fenomenen die bestudeerd zijn met kennis over het wonen als basis, niet volstaan om de economische ruimte te beschrijven of te begrijpen.

Het concept van de product-markcombinaties of segmenten van economische locaties dient zich aan als een goede manier om die economische ruimte te benaderen. De verdeling van segmenten van economische locaties en een goed begrip van het ruimtelijk fenomeen vereist gedetailleerde ruimtelijke data over het voorkomen van economische activiteiten. Er is ook inzicht nodig in de achterliggende motieven van economische actoren om een economische locatie te kiezen, te ontwikkelen of te gebruiken. Uit verschillende analyses komt voort dat bestaande databanken daarvoor slechts gedeeltelijk bruikbaar zijn en vooral voor een groter gebied zoals Vlaanderen of een provincie. Omdat de bestaande databanken geen volledige informatie bevatten, vormt de opbouw van een eigen databank met terreininformatie de basis van het verdere onderzoek.

In een grensoverschrijdend gebied Vlaanderen-Brussel en in een vijf casegebieden in Vlaanderen is gewerkt aan een terreininventaris met ruimtelijk relevante data. Deze data laten toe om vestigingsmilieus aan te duiden. In 2017 zijn daarvan twee versies gemaakt met elk hun eigen voor- en nadelen, positieve kanten en imperfecties. Dit werk levert een bijkomende kijkrichting voor het ontwikkelen van beleid rond verweving en ruimtelijk rendement in Vlaanderen. [bijdrage zie p.69]

Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties? Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen – Jonas De Maeyer, Tim Devos en Peter Vervoort

Knooppuntontwikkelingen zijn complexe projecten met een groot aantal betrokken actoren. Dit maakt dat ze voornamelijk topdown worden vormgegeven. Het succes ervan zal uiteindelijk door de eindgebruiker bepaald worden. Die eindgebruiker is niet enkel de pendelaar zelf. Het gaat hier ook om zij die wonen en werken in de stationsbuurt. In een belevingsonderzoek dat deel uitmaakt van de evaluatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de Vlaamse hoofdstations gaat Endeavour in opdracht van Ruimte Vlaanderen op zoek naar de diverse ervaringen en verhalen bij de vernieuwing van recente stationsomgevingen. Hierbij gaat het niet enkel om de afgewerkte staat. Stationstransformaties nemen tijd en dat betekent dat een werffase voor een lange tijd beslag zal leggen op het publieke leven. Het onderzoek belicht enkele gebruikaspecten die belangrijke ontwerpvragestukken vormen. Zoals, hoe gaan we om met een omgeving die dient als transferruimte

maar tegelijkertijd ook een plek zal zijn waar vooral jongeren altijd zullen ontmoeten en hangen? Of, hoe gaan we om met publieke ruimte die omwille van de grote doorstroom op piekmomenten ruim gedimensioneerd hoeft te zijn maar bij avond vaak desolaat en onveilig aanvoelt. Andere belangrijke conclusies vormen aandachtspunten naar procesvoering. Hoe garanderen we de leefbaarheid doorheen een traject dat vaak langer dan tien jaar duurt? Of hoe zorgen we voor de nodige gedragsverandering bij een het project dat steeds een meer gecompliceerde of verhoogde stedelijkheid met zich meebrengt? [**bijdrage** zie p.89]

***Criminaliteitspreventie en stedelijk design* – Merel Goossens**

Criminaliteitspreventie door middel van de specifieke inrichting van de publieke ruimte. Beide aspecten onderhouden een logische doch onderbelichte relatie. Nochtans wordt ze door de groei van steden steeds belangrijker. De manier waarop iemand zich gedraagt, is niet enkel afhankelijk van diens karakter of persoonlijkheid, maar ook van de manier waarop de omgeving hierop inspeelt. Deze verhandeling start met een overzicht van enkele relevante criminologische stromingen die daarmee de basis hebben gelegd voor verdere inzichten, waar Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) er één van is. Met betrekking hiermee wordt verder in de paper ingegaan op hoe vier Vlaamse steden omgaan met deze techniek om criminaliteitspreventie te betrekken bij stedelijke projecten. Uit de interviews met de respondenten is gebleken dat CPTED in de strikte zin van de theorie niet wordt gevolgd. Daarentegen is het wel een alom gekende term waar andere initiatieven op gebaseerd worden en zijn ook overal projecten lopende waarin veiligheidskwesties aan stedenbouwkundige projecten worden gekoppeld. Vervolgens wordt de vergelijking met Nederland gemaakt, waaruit blijkt dat deze laatste qua integrale aanpak een stuk verder staat dan Vlaanderen. Het grootste verschil lijkt de aanwezigheid van een centrale organisatie, het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV). Het CCV tracht gemeenten aan te zetten om rekening te houden met deze veiligheidsaspecten, waarbij ondersteuning van de overheid wordt verkregen. Dit zorgt voor uitgebreidere kennis omtrent de mogelijkheden en effecten van criminaliteitspreventieve interventies. Tot slot worden omtrent de noodzaak van dergelijke ingrepen kritische bedenkingen en aanbevelingen aan de conclusies van de interviews toegevoegd. [**bijdrage** zie p.99]

***Kinderen maken de stad* – Johannus van Hoof, Tim Devos, Daan Van Tassel en Katelijne Wouters**

Kindvriendelijkheid staat als thema steeds sterker op de agenda in het debat en de beleidsvoering over kwalitatieve stedelijke ruimte. Sinds enkele jaren heeft het instrument van het ‘Speelweefsel-plan’ zich weten te ontwikkelen tot een belangrijk beleidsinstrument om de ruimtelijke noden van kinderen en jongeren een structurele positie in te laten nemen. Het valt echter te beargumenteren dat er naast de opmaak van een speelweefsel-plan als ‘losstaand’ instrument, vaak onvoldoende wordt ingezet op het sterker integreren en uitwisselen van knowhow rond het ruimtegebruik en de ruimtelijke noden van kinderen in ruimtelijke ontwikkelingsprocessen. In opdracht van de afdeling Jeugd van de stad Leuven voert het multidisciplinaire samenwerkingsverband tussen Endeavour, Expeditions, Eyckveld en Spaced, een onderzoek uit naar de mogelijkheden van een nieuw instrumentarium. Dit wordt gekoppeld aan het bouwen van een online kennis-platform, dat onder meer het ruimtegebruik van kinderen inzichtelijk maakt en daarmee toegankelijk voor een duurzame integratie binnen het beleid van de stad. In deze bijdrage presenteren we een eerste reflectie op dit lopende proces, waarbij casestudy onderzoek wordt ingezet om nieuwe tools en methodes te ontwikkelen, inspelend op een diversiteit aan probleemstellingen. Het instrumentarium dat eruit voortvloeit is dynamisch en ent zich op de dagdagelijkse beleidsuitvoering binnen het gehele stadsapparaat. [**bijdrage** zie p.137]

Een nieuwe plek voor de gebruiker in de openbare ruimte – Mariska Kien en Martin van der Zwan

Professionals in de ruimtelijke ordening en het ontwerp en beheer van de openbare ruimte moeten nog veel meer kennis over gedrag toepassen. Immers, met goede aansluiting tussen gebruik, inrichting en beheer zullen de beleving van, het gedrag in en daarmee ook de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren. Het probleem is dat beleidsmakers, stedenbouwkundigen, beheerders en planologen - bevlogen als zij zijn snel resultaat te boeken - te vluchtig situaties analyseren en er niet aan toe komen om de mens centraal te stellen in het denken en handelen. Zij kanaliseren en simplificeren problemen, waarna zij ze deze te snel vertalen naar een oplossing. Vanwege de aard van hun opleiding en opgaven zijn ze op zoek naar het 'ei van Columbus' en vinden zij het lastig dat er voor menselijke behoeften geen (technische) richtlijnen bestaan. Daarom wordt het brede palet aan kennis, inzichten en mogelijke maatregelen meestal niet toegepast. Een effectieve toepassing hiervan vergt namelijk meer onderzoek en verdieping. Oplossingen die gevonden worden op basis van gedragsanalyses, participatie, placemaking, etc. leiden vaak wel tot gewenste duurzame verbeteringen. [bijdrage zie p.109]

Kom op tegen verharding! Pleidooi voor een antirookcampagne in het Vlaams ruimtelijk beleid – Hans Leinfelder

Herinnert u het zich nog dat u zich, na een avondje op restaurant of café 's avonds, omkleedde en het gevoel had dat u als het ware een asbak over het hoofd trok? Dat is vandaag voltooid verleden tijd. Op een kleine twintig jaar slaagde een zeer gerichte, door de overheid aangestuurde campagne erin om, zonder bloederige burgeropstanden, de gedragsregels binnen onze samenleving met betrekking tot roken drastisch te wijzigen.

Verscheidende studies tonen ondertussen genoeg aan dat een ongebreidelde ruimtelijke groei, net zoals roken, schadelijk kan zijn voor de gezondheid van onze samenleving. De tijd lijkt dan ook meer dan rijp voor een anti-verhardingscampagne met eenzelfde voortvarendheid en logica als bij het roken. De paper laat zich voor het verminderen van onze ruimteconsumptie inspireren door de succesvolle antirookcampagne. Automatisch komen de kritische basisbestanddelen voor een succesvolle actie 'Kom op tegen verharding' naar boven! [bijdrage zie p.287]

Meanwhile use as an act of resistance. A case study of the Brussels North District – Dieter Leyssen

In this paper, the role of meanwhile use as an act of resistance is examined. Can temporal reuse of buildings awaiting redevelopment affect the decisions of architects, policymakers and developers over plans for adaptation or demolition? In recent years, we have seen an increase in practices of meanwhile use in this context. Examples can be found in many European and American cities: relict spaces temporarily turned into bars or co-working environments, vacant offices into galleries, wastelands into vegetable gardens, etc. Important differences surface in terms of process, ideology, politics of space, activism and power relations. The ultimate beneficiary of meanwhile use is often unclear and diverse over cases. Different authors highlighted its catalyst role in processes of gentrification and displacement and identified it as placemaking tool for developers or public authorities. Others thought it a useful method in the adaptive re-use of buildings, learning from everyday uses when imagining future adaptations. This paper scrutinises the role of meanwhile use, operating critically from within redevelopment projects. The analysis draws on practical experiences in a project of meanwhile use in the CIAM-inspired Brussels North District. Alongside interviews with diverse agents, some of the tactical and inter-personal dimensions are being revealed. Using literature from critical urbanism, post-colonial theory, and actor-network theory and findings from the

paper's case study, five conditions are crystallised for meanwhile use to be an act of resistance, affecting the outcome of redevelopment projects. [bijdrage zie p.147]

Meer spelen met gedrag en (de) ruimte: dé sleutel tot creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke ontwikkelingen?! – Olga van der Linden en Hanneke Puts

Ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in steden is steeds schaarser. De druk op de ruimte is hoog en verdere verdichting is nodig. Dit zorgt voor uitdagendere opgaves, meer stakeholders, meer belangen, kortom meer complexiteit.

Welk gedrag vraagt dat eigenlijk van de ruimtelijk professional? In dit paper betogen we dat ruimtelijk professionals meer dienen te spelen met gedrag en (de) ruimte om zo tot creatievere, inclusievere en effectievere oplossingen in de stedelijke omgeving te komen.

Steden stellen de ambitie dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten optellen tot een toekomstbestendige, duurzame, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Door wie, wanneer en hoe deze ontwikkelingen geïnitieerd, ontwikkeld of uitgevoerd worden, varieert steeds meer. Dit betekent dat het speelveld van een ruimtelijk professional voortdurend anders is. En ook dat ruimtelijke opgaves gevormd worden door een stapeling van ambities van stakeholders. Elke betrokkene heeft een verschillend belang, kijkt anders naar complexe opgave, neemt de beschikbare ruimte en kiest zijn gedrag in wisselend speelveld.

In het stationsgebied Utrecht, een van de grootste binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen van Nederland, zien we dat ander gedrag en nieuwe vormen van samenwerking nodig zijn. Wij zien betrokken ruimtelijk professionals daarmee oefenen en spelen; nieuw gedrag is zichtbaar. In ons paper geven de auteurs hun eigen reflecties op deze ontwikkelingen én geven we inzichten uit twee interviews met betrokken ambtenaren die het Utrechtse planproces op vernieuwende wijze vormgeven. Kortom we laten vanuit ervaringen in het complexe stationsgebied in Utrecht zien dat spelen met (nieuw) gedrag en anders omgaan met ruimte helpt om creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke oplossingen te ontwerpen én realiseren. [bijdrage zie p.27]

Het experiment. Een verbeeldende kijk op ouder worden – Isabelle Loris en Peter Vervoort

De vergrijzing komt op ons af. Dat staat vast. In Vlaanderen alleen al zal het aantal gepensioneerden tegen 2060 verdubbelen. Wat minder vaststaat is hoe we tegen dan zullen wonen. Om dit in te schatten kunnen we een woonwensenonderzoek uitvoeren, maar dat polst meestal enkel bij ouderen zelf. Dit terwijl we op jongere leeftijd meer geneigd zijn om te verhuizen. Denk maar aan wanneer je start op de woonmarkt, kinderen krijgt of als de kinderen het nest verlaten. Het zijn sleutelmomenten om na te denken over de woonomgeving waarin we willen wonen. En toch doen we dit te weinig. We beelden onze oudere dag in als één die fysiek en mentaal gezond zal zijn. Oud zijn is plezant. Veel vrije tijd, tijd voor hobby's en kleinkinderen, meer reizen, alles rustiger aan Oud zijn is een zorg voor later. En daar speelt de markt dan weer op in met een aangepast zorgaanbod of investeringsopportuniteiten. In deze paper peilen we naar de woonaspiraties bij jonge actieve volwassenen (<67j). In het bijzonder wordt gepolst naar de voorkeuren naar woonomgevingen (verkaveling, woonlint, stad, dorp), en dit gezien vanuit het perspectief van enerzijds zorg, ontspanning en winkelen, en anderzijds de actieve of hulpbehoevende bejaarde. We werken hierbij met beelden van gewenste woonomgevingen in de plaats van een klassieke enquête. Uit dit experiment blijkt dat hulpbehoevenden blijven vasthouden aan de klassieke verkaveling in tegenstelling tot actieve senioren die zich meer in de stad zien wonen.

[bijdrage zie p.175]

***Culture eats strategy for breakfast* – Geert Mertens en Kaat Smets**

Het uitschrijven van beleidsvisies gebeurt meestal op basis van een boekenkast vol onderzoek. We willen immers weten wat de toekomst brengt: hoeveel gezinnen we moeten huisvesten, wat de beste plaatsen zijn voor nieuwe ontwikkelingen, welke klimaatuitdagingen we mogen verwachten enzovoort. Indrukwekkende kennis, maar meestal nauwelijks over hoe mensen zich zullen gedragen. Willen ze wel wonen op de plaatsen die we aanduiden of liggen ze wel wakker van klimaatwijziging? Tegelijk roeren zich steeds meer actoren succesvol in het beleidsdebat. Ze treden op de voorgrond via klassieke instituties uit het middenveld, als via nieuwe instituties. Andere actoren zijn meer gefragmenteerd georganiseerd en hebben geen formeel aanspreekpunt. Hoe kunnen we in contact treden met nieuwe innoverende actoren? Hoe kunnen we hun gedrag begrijpen en integreren in toekomstverkenningen?

Op basis van Causal Layered Analysis zoeken we naar toekomstverkenningen onder de waterlijn van de spreekwoordelijke ijsberg. De methodiek die Sohail Inayatullah ontwikkelde, laat toe onderliggende systemen, discoursen en metaforen bloot te leggen én ermee te werken in een co-creatief proces van visievorming en realisatie. Ook nieuwe innoverende actoren moeten de “what’s in it for me”-vraag kunnen beantwoorden. Theoretisch althans, levert dit toekomstverkenningen op die rekening houden met cultuur, gedrag, ideologie, dieperliggende denkbeelden en mythes. Hoe kan deze methodiek successen boeken in ruimtelijke ontwikkeling? Welke kansen voor nieuwe partnerschappen tussen klassieke instituties en nieuwe innoverende actoren levert dit op? We probeerden het uit voor u. [bijdrage zie p.157]

***De circusschool verhuist! Wat nu?* – Inge Penninx**

In 2018 verhuist de populaire circusschool uit Mechelen van een centrumlocatie naar een site buiten de ring. Vanuit ruimtelijk perspectief kan je de nieuwe locatie suburbaan noemen. Het onderzoek startte bij de vaststelling dat de nieuwe locatie een heel ander bereikbaarheidsprofiel heeft dan de oude. Bovendien is te verwachten dat veel leerlingen van de circusschool en hun begeleiders een grotere afstand moeten afleggen naar de circusschool dan nu het geval is. Via een internetenquête is in 2017 bij de gebruikers van de circusschool gepeild naar verplaatsingsgedrag, ketenverplaatsing, perceptie van oude en nieuwe locatie en of ze verwachten dat ze hun gedrag zullen aanpassen. Hoewel de verhuis nog niet achter de rug is, trachten we met al deze gegevens en kennis uit literatuur in te schatten wat we na de verhuis kunnen verwachten. [bijdrage zie p.221]

***(Hoog)Bouwen in Vlaanderen. Hoe het ruimtelijk rendement meten en beoordelen?* – Ann Pisman**

In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staat het concept ruimtelijk rendement centraal. Het is belangrijk om het verder aansnijden van de open ruimte in Vlaanderen de komende jaren te verhinderen. Dit kunnen we doen door de ruimte efficiënter te gaan gebruiken, door het ruimtelijk rendement te verhogen.

Maar wat weten we eigenlijk over het ruimtelijk rendement in Vlaanderen (behalve dat het laag is)? De laatste jaren werden diverse indicatoren ontwikkeld die bijdragen aan het meten van het ruimtelijk rendement. De belangrijkste van deze indicatoren worden toegelicht in het artikel. Dit is slechts een eerste stap, verdere analyse is nodig om deze indicatoren scherp te stellen.

Tenslotte wordt kritisch nagedacht over nog ontbrekende indicatoren om ruimtelijk rendement te meten en de normatieve beoordeling van de indicatoren? Hoe kunnen we in de toekomst omgaan met deze cijfers? Welke onderzoeksvragen moeten nog worden beantwoord? [bijdrage zie p.41]

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding – Jan Schreurs

Onze omgeving is een collectief werkstuk. Ze is het resultaat van zeer vele dagelijkse keuzes en gedragingen: ideeën lanceren, beslissingen nemen, ontwerpen maken, bouwen en wonen, evalueren... Keuzes en gedragingen worden sterk beïnvloed door gewoonteregels, socio-culturele *framing*, en (infra)structuren, maar worden er niet door bepaald. Gedrag kan wijzigingen door *reframing*. Stadmaken heeft behoefte aan zorgvuldige en bewuste omgang met collectieve her-kadering. Gedeelde verbeelding staat aan de wieg van gelijkgerichte keuzes en gedragingen. In de mate burgers, ontwikkelaars en bestuurders visies delen, wordt de kans op coherente en effectieve transformaties – zowel fysiek-ruimtelijk, als sociaal, als mentaal – groter. Denkbeelden – verbeelde voorstellingen van toekomsten – die de realiteit (mensen en hun omgeving) op een andere manier doen ‘zien’ kunnen gedragingen een nieuwe wending geven.

Aan de hand van de case Kolenspoor (te Genk, Belgisch Limburg) wordt getoond hoe collectieve verbeelding kan worden aangemaakt in participatieve processen aan de hand van diverse denkbeelden. Deze case hoort thuis in een reeks ‘conceptstudies’ die het Vlaams Stedenbeleid laat uitvoeren door multidisciplinaire teams, ter voorbereiding van complexe stadsprojecten en als strategie voor lokale *capacity building*. De capaciteit tot verbeelding van relevante voorstellen, maar ook de uitdrukkingwijze en het inbeddingsproces ervan, zijn daarbij cruciaal. In deze case zit collectieve verbeelding vervat in prikkelende ruimtelijke concepten, uitgebreid ontwerpend onderzoek, strategische coalities, innovatieve beleidsdocumenten, en collectieve realisaties. [**bijdrage** zie p.187]

Beyond the urban: the creative potential of the periphery – Tine Segers

Steden zijn in trek. Ze zijn het centrum van ongekende groei, tomeloze verjonging, innovatie en creatieve ontwikkelingen. Ruimtelijke praktijken focussen zich dan ook al decennia op ‘stad maken’, als oplossing voor de globale uitdagingen.

Voor velen is wat buiten een stedelijke omgeving valt -de dorpen en het platteland- een plek van stilstand. In de beeldvorming bestaat een idylle van het ongerepte landschap, een plek voor rust of reflectie, maar ook een zweem van artistieke armoede en culturele kaalslag omheen. Rijkdom, vooruitgang en clusters van innovatieve industrieën worden gelinkt aan de graad van urbanisatie. Een lage verstedelijkingsgraad of het afnemen van verstedelijking -stedelijke of regionale krimp- staat gelijk aan achteruitgang: sluiten van voorzieningen, afbouwen van openbaar vervoer, leegstand,... Het platteland is een context die op vele plekken vergrijst en krimpt. Toch doen we hiermee het platteland tekort.

Deze paper kadert drie creatieve praktijken en hun houding ten opzichte van de dorpen en het platteland: Office for Metropolitan Architecture (OMA), public realm artist Kathrin Böhm en kunstenaar Gert Robijns. Het zijn praktijken die zelf een boost krijgen van platteland, of die de periferie van nieuwe impulsen voorzien. Hoe gaan ze tewerk? Wat leren ze over de context? Hoe gedragen ze zich ten opzichte van nieuwe vraagstukken? Tot slot, wat leren ze voor plannen voor de toekomst van de periferie?

De paper is gebaseerd op een publieke avond in maart 2018 waarop de drie praktijken een aantal standpunten presenteerden en in gesprek gegaan zijn over hun praktijk. [**bijdrage** zie p.199]

Film & de horizontale metropool. Hoe draagt de film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte? case study: de Vlaamse steenwegen? – Annelies Staessen

Na een halve eeuw suburbanisatie vormt de Vlaamse ‘horizontale metropool’ een complex vraagstuk voor zowel planners, architecten als beleidsmakers. Al te vaak ondermijnen de actuele demografische, economische en ecologische problemen als structurele files, lawaaihinder, chronische overstromingen, ... de unieke kwaliteiten van de Vlaamse ruimte. Maar door de gebruikelijke focus op de problematische gevolgen van de zeer verspreide verstedelijking verliezen we wellicht de typische dynamiek en kwaliteit van dit fijnmazige netwerk van peri-urbane gebieden uit het oog.

Gezien film als invloedrijk medium (publieke) opinie en gedrag kan beïnvloeden, wordt verondersteld dat de filmische verbeelding een ander perspectief kan bieden op het gebruiks- en beleveniskarakter van de ‘nevelstad’. Deze paper is een eerste verkenning van de cinematografische ruimte als reflectie op de reële omgeving. Regisseurs hanteren een andere blik dan planologen, onderzoekers en ontwerpers, die vertrekken van kaartmateriaal, en gebruiken hun camera’s om uitspraken te doen, bijvoorbeeld over sociale kwesties, maar ook over de gebouwde of onbebouwde omgeving. Bovendien kunnen de ruimtes die belangrijk zijn in het dagelijks leven van de Vlaamse ruimte, dikwijls over het hoofd gezien door beleidsmakers en planners, net frequent in beeld gebracht worden. Vanwege weinig planmatig of politiek interessant verdwijnen deze ‘blinde vlekken’ gemakkelijk van de radar. Hierdoor kennen die plekken veelal een triviaal, informeel, open, ongedetermineerd gebruik. Vaak zijn het echter juist plekken, zoals restruimtes tussen infrastructuur of binnengebieden tussen garageboxen, met een sterke, verbeeldende sfeer en expressie.

Langs de Vlaamse steenwegen wordt de omgang met die horizontale metropool duidelijk zichtbaar. Daarom vertrekt deze paper van de weergave-analyse van steenwegen als case study voor een eerste exploratie van de potenties van visualisaties in films voor het beïnvloeden van de publieke opinie, gedrag en besluitvorming in en over de Vlaamse ruimte. [bijdrage zie p.207]

De ruimtelijk professional als gewoontedier – Ive Van Bouwel

Net zoals iedere mens is ook de ruimtelijk professional een gewoontedier. Twee aspecten die hun gewoontes mee beïnvloeden durven in de dagelijkse praktijk wel eens voor een mismatch zorgen met de hedendaagse samenleving.

Een eerste aspect gaat over de skills die de ruimtelijk professional aangeleerd krijgt. Als sterke structuurdenkers werken ze duurzame theorieën & concepten uit zoals verdichting en het belang van kleinschalig wonen in of nabij steden.

Toch ontbreken ze de skills om dit verkocht te krijgen aan het grote publiek die ondanks de sterke theorieën nog steeds blijven dromen van een grote woning met tuin in een rustige omgeving.

Vanuit deze vaststelling volgt een pleidooi om bij ruimtelijke planning ook de skills van sociale marketing te betrekken. Met deze integrale benadering kan aanvullend op het beleid een gedragswijziging bij burgers gestimuleerd worden die tevens de ruimtelijke visie ondersteunt.

Een tweede aspect vertrekt vanuit de sociale achtergrond van de ruimtelijk professional die hoofdzakelijk nog uit de witte middenklasse komt. Dit zorgt voor een referentiekader dat onbewust als een soort toetssteen gebruikt wordt bij de opmaak van plannen. In de praktijk merken we daarenboven dat na realisatie van dit plan er nog weinig opvolging is van het effectieve gebruik.

Nochtans zijn de gebruikers sterk in verandering met o.a. tendensen van verarming, verkleuring, vergrijzing, ... en beleven zij de ruimte vaak vanuit een heel ander referentiekader. Daarom dat er gepleit wordt om een nazorgfase te implementeren waar monitoring en sociologische analyses een inzicht geven in de veranderende noden en gebruiken van de ruimte. Het revolutionaire werk van Jan

Gehl kan hiervoor als basis dienen, waarbij de big data-revolutie voor mogelijke opportuniteiten zorgt. [bijdrage zie p.167]

Fietsroutes en voorzieningen: een opvallende mismatch – Eva Van Eenoo

Op basis van een terreinanalyse van het voorzieningenniveau langs Gentse hoofdfietsroutes en fietstellingen tijdens de ochtendspits, tracht deze paper een antwoord te geven op twee vragen, namelijk, heeft de aanwezigheid van voorzieningen een impact op de routekeuze van fietsers, en trekt hoog fietsgebruik een voorzieningenapparaat aan? Uit de casestudy blijkt dat fietsers in Gent zich in hun routekeuze voornamelijk laten leiden door de kortste afstand, eerder dan door hoogwaardige fietsinfrastructuur. Het voorzieningenniveau lijkt amper een rol te spelen in de routekeuze. Voor alle door Stad Gent aanbevolen hoofdfietsroutes geldt dat ze een laag voorzieningenniveau hebben. Ondanks twintig jaar stijgend fietsgebruik hebben de hoofdfietsroutes van het Gentse netwerk geen voorzieningen weten aan te trekken. De hoofdfietsroutes lopen parallel met historische poortstraten die daarentegen wel een aaneenschakeling zijn van winkels, horeca en andere voorzieningen. Dit zijn echter invalswegen voor voornamelijk gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer (bus of tram), waardoor ze een pak minder aantrekkelijk zijn voor het fietsverkeer. Het opvatten van fietsinfrastructuur als louter verkeersentiteit die fietsers van a naar b brengt, heeft in Gent geleid tot een mismatch tussen voorzieningenaanbod en hoogwaardige fietsinfrastructuur. Het stedelijk beleid zou echter initiatieven kunnen nemen om beide meer met elkaar te integreren. [bijdrage zie p.233]

De (on)wil om samen te werken. Sentimenten in het regiodebat –

Geoffrey Vanderstraeten, Sylvianne Van Butsele en Kathelijne Toebak

Ruimtelijke uitdagingen stoppen niet aan de grens van een gemeente. Om echt vernieuwend aan de slag te gaan met ruimtelijk rendement en knooppuntontwikkeling, is schaalvergroting essentieel. Dit vergt samenwerken op een regionale schaal met een sterke regie. Provincies, streekhuizen en intercommunales kennen reeds een aantal goede praktijken in Vlaanderen van gemeentegrensoverschrijdende samenwerking rond ruimtelijke thema's.

In het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werd nagedacht hoe interbestuurlijke samenwerking op een regionaal niveau verder beleidsmatig versterkt kon worden. Verder dan 'stimuleren van bottom-up initiatieven van bovenlokale gebiedsgerichte samenwerking' komt het BRV echter niet. Ondanks dat ook heel wat stakeholders een meerwaarde en noodzaak zien in meer regionale samenwerking, kwam er ook tegenkanting van een aantal lokale besturen op meer verplichtende vormen van samenwerking.

Hoe komt het dat sommige gemeentes voor ruimtelijke thema's een eigen beleid willen blijven voeren, los van de omliggende gemeenten? Waarom voelen sommige provincies zich bedreigd? Waarom is er slechts beperkte afstemming tussen verschillende Vlaamse entiteiten omtrent regionale samenwerking? En in welke mate heeft dit sommige keuzes in beleidsdocumenten in opmaak beïnvloed?

Dit zijn de vragen die we in deze praktijkbeschrijving willen beantwoorden, vanuit de eigen ervaring en gerichte interviews. Uit het debat op de PlanDag willen we te weten komen hoe de ervaring is in Nederland: spelen dezelfde sentimenten en knelpunten en hoe wordt er daar mee omgegaan?

[bijdrage zie p.129]

Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden –

Thomas Vanoutrive

Ruimtelijke planners besteden te weinig aandacht aan gedrag, zo stond te lezen in de aankondiging van de Plandag. Gedragswetenschappen zijn beter bekend in de context van duurzame mobiliteit waar men een modal shift naar een lager aandeel auto bepleit. Dat nobele doelen worden nagestreefd door in te zetten op gedragsveranderingen, neemt niet weg dat critici wezen op heel wat kanttekeningen. Valkuilen die worden aangehaald zijn het moraliserende, paternalistische en selectieve karakter van beleid dat de bevolking bijvoorbeeld van de auto naar de fiets leidt. Essentiële vragen daarbij zijn waarom de sturing onbewust moet, en wat dit met democratisch debat doet. [bijdrage zie p.243]

Meer bewegen door ruimtelijk beleid: analyse van ‘walkability’ in Vlaanderen –

Peter Vervoort, Sara D’Haese en Nick Deham

In Vlaanderen zitten we gemiddeld 8,3 uur per dag stil, kampt 48% van de bevolking met overgewicht en is 13% van de Vlamingen zwaarlijvig. Amper 40% van alle Vlamingen beweegt dagelijks meer dan de aanbevolen 30 minuten. Om de schadelijke gezondheidseffecten te vermijden is het onvoldoende om enkel 30 minuten per dag matig tot hoog intensief te bewegen, ook minder zitten is de boodschap. Gemotoriseerde verplaatsingen vervangen door actieve verplaatsingen, te voet of met de fiets, kunnen een deel van de remedie zijn om langdurig stilzitten te vermijden.

De manier waarop de omgeving ingericht en gebruikt wordt, heeft een invloed op de manier waarop mensen zich verplaatsen. Het concept ‘walkability’ koppelt specifieke omgevingskarakteristieken (woondichtheid, functiemix en stratenconnectiviteit) aan effectieve actieve verplaatsingen.

Internationaal onderzoek toont namelijk aan dat mensen meer bewegen en zich meer actief verplaatsen op locaties met hoge woondichtheid, een hoog aantal verschillende functies en een hoge stratenconnectiviteit.

Gebaseerd op bestaand internationaal onderzoek werd de objectieve walkability-score voor alle buurten in Vlaanderen in kaart gebracht. De analyse van de resultaten stelt zowel ruimtelijke planners, politici als private partners in staat om buurten te vergelijken in functie van beweegvriendelijke ruimtelijke ontwikkeling en onderbouwde ruimtelijke keuzes te maken.

De paper bespreekt de resultaten voor Vlaanderen en gaat in op mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven die hieraan gekoppeld kunnen worden. Selectieve ontwikkeling en inrichting van buurten of duidelijke keuzes van investeringen in fiets- of voetgangersinfrastructuur kunnen immers het aandeel actieve verplaatsingen in Vlaanderen verhogen. Op deze manier wil de paper het (lokaal) ruimtelijk beleid meer inzicht geven in de wijze waarop ze burgers kunnen aanzetten tot meer gezonde, actieve verplaatsingen. [bijdrage zie p.251]

Gedragsverandering in mobiliteit, met oog voor de omgeving – Tanja Vonk, Fieke Beemster en Stefan Talen

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden: om activiteiten uit te voeren verplaatsen mensen zich op allerlei manieren en momenten. In de ochtend en avond leidt dit vaak tot overbelasting van het mobiliteitssysteem: file op de weg en drukte in het openbaar vervoer. Om deze problemen aan te pakken zetten overheden in op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en interventies om het gedrag van de reizigers te beïnvloeden. In deze bijdrage laten we diverse projecten zien waar ruimte, mobiliteit en gedrag bij elkaar komen. Zo is in Amsterdam een fietsstimuleringsproject uitgevoerd vanuit drie invalshoeken: de basis op orde (goede fietsinfrastructuur en -voorzieningen), een aantrekkelijke omgeving én fietsstimuleringsinterventies. Voor andere gemeenten is gekeken naar het concept van ‘verdwijnd autoverkeer’ bij ruimtelijke (her)inrichtingsprojecten. Hierin durven steden, mede door de urgenter wordende lucht- en geluidsproblematiek, steeds vaker ingrijpende keuzes te maken. Mobiliteit is daarbij een van de (weinige) knoppen om voor de korte termijn aan te draaien. Na herinrichting blijkt een deel van het verkeer verdwenen: mensen veranderen hun gedrag. Hierbij kan het nieuwe concept van Mobility as a Service (MaaS) versterkend werken, mensen krijgen makkelijker toegang tot mobiliteit. Maar niet alle mensen zijn hetzelfde en reageren dus verschillend op deze veranderingen. Welke combinaties van interventies effectief zijn, hoe deze het (gewoonte)gedrag van mensen kunnen beïnvloeden en hoe dit uitwerkt op ruimte- en mobiliteit kan ontworpen en verkend worden met de FOUNTAIN aanpak en simulatietool van TNO.

[bijdrage zie p.261]

Zelf leren veranderen – Anne Witteveen

Goede ruimtelijke ordening is een balans tussen druk en rustig, tussen massa en ruimte, tussen grijs en groen/blauw, tussen wij en ik, en zorgt voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. En dat is ons gezamenlijk streven. Om te komen tot deze goede ruimtelijke ordening worden er in plan- en besluitvormingsprocessen voortdurende impliciet en expliciet keuzes gemaakt door individuen, afdelingen en besturen. Niet iedereen is zich even bewust van deze keuzes.

Door kennis van gedragswetenschap kunnen we als professionals sturen op bewustwording en gedragsverandering mede door de gevolgen van keuzes inzichtelijk en bespreekbaar te maken. Daarbij gaat het niet alleen om mensen, die professioneel bij de ruimtelijke ordening betrokken zijn, maar ook om bewoners, die invloed willen uitoefenen op hun leefomgeving. Voor beide groepen is een andere manier van aanpak nodig en die brengen wij in ons werk tot uiting. Wij begeleiden en faciliteren. In alle gevallen is het de kunst om mensen zelf te laten ontdekken, ervaren en leren. Zo benutten wij de kennis uit het gebied en creëren betrokkenheid en eigenaarschap. Met als doel om het denken en handelen van mensen te veranderen.

De projecten die wij doen zijn te plaatsen in categorieën zoals netwerkprojecten, visies op de ondergrond, praktijkgemeenschappen en inrichten op buurtniveau. Middels een aantal projecten uit deze categorieën neem ik jullie mee hoe wij als bureau inspelen op keuzes en gedrag.

[bijdrage zie p.81]

THEMA: GEDRAG()EN STATIONSBUURT

Inspirator

Sander van der Ham, Stipo & Stichting Thuismakers Collectief

Schets thema

Stationsomgevingen zijn bij uitstek drukke plekken in de stad. Nieuwe projecten realiseren bovendien vaak een fors bijkomend programma met nieuwe woningen, bedrijfsruimte en winkels. Hoe krijg je bewoners mee in zo'n verhaal? En kunnen inzichten uit de gedragswetenschap zorgen voor betere projecten?

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

Bijdragen: *Meer spelen met gedrag en (de) ruimte: dé sleutel tot creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke ontwikkelingen?! – Olga van der Linden en Hanneke Puts*

(Hoog)bouwen in Vlaanderen. Hoe het ruimtelijk rendement meten en beoordelen? – Ann Pisman

Meer spelen met gedrag en (de) ruimte: dé sleutel tot creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke ontwikkelingen?!

Olga van der Linden en Hanneke Puts

Stellingen

- * De vergrote complexiteit en stedelijke opgaven (transities) van morgen los je niet op met traditionele planprocessen, traditionele rolverdelingen en oud gedrag.
- * Stad maken doe je samen, met een open dialoog, door diversiteit te benutten en écht samen te werken.
- * De schaal van (plan)gebieden leent zich beter voor creatievere, inclusievere en effectieve oplossingen in de stedelijke leefomgeving dan de schaal van deelprojecten of plotten.
- * Gemeenten zijn (nog) niet geëquipeerd om vanuit lange termijn gebiedsambities met deelprojecten of plotten aan de slag te gaan.
- * Om vernieuwend te kunnen werken moeten ruimtelijk professionals kunnen spelen, experimenteren en leren, met steun van hun organisatie.
- * Controle durven loslaten, diversiteit toelaten en vertrouwen in het nieuwe proces zijn cruciale elementen bij het spelen met gedrag en (de) ruimte.
- * Mensen maken de stad.
- * Innovatieve en creatieve planprocessen bieden ruimte voor onvoorziene, onbedoelde mogelijkheden en zijn hard nodig bij de stedelijke transities van morgen.
- * Aan de slag gaan met innovatieve planprocessen betekent soms ook dat je het (nog) even niet weet, en dat is oké.
- * Ruimtelijk professionals zijn te bang om hun invloed kwijt te raken en missen vertrouwen om andere partijen ruimte te geven bij de inrichting van de stad.

Olga van der Linden – Studio Linde

Kruislaan 8

3721 AM Bilthoven

info@studiolinde.com

0031(0)6 24118888

Hanneke Puts – TNO Strategie en Beleid

Postbus 96800

2509 JE Den Haag

hanneke.puts@tno.nl

0031(0)6 11783133

Meer spelen met gedrag en (de) ruimte: dé sleutel tot creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke ontwikkelingen?!

De complexiteit van de stad

De druk op Nederlandse steden is afgelopen decennia flink toegenomen. Terwijl 44 procent van onze bevolking inmiddels in steden woont, is slechts 13 procent van het Nederlandse oppervlak te bestempelen als stedelijk gebied.¹ Omdat ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in steden steeds schaarser is, ligt de nadruk vaak op verdere verdichting en transformatie van onze steden. Dit zorgt voor uitdagendere opgaven, meer stakeholders, meer belangen, meer schaalniveaus, kortom meer complexiteit. In dit paper betogen wij dat de complexiteit van stedelijke ontwikkeling vraagt om nieuw gedrag en meer spelen met de ruimte die er is: zowel de letterlijke ruimte in het fysieke, stedelijke systeem, als de ruimte die tussen partijen kan ontstaan zodra samenwerking een centralere rol krijgt in het vinden van oplossingen voor de stedelijke opgaven van morgen.

Steden willen dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen optellen tot een toekomstbestendige, duurzame, gezonde en aantrekkelijke stedelijke leefomgeving. Effectief bijdragen aan deze combinatie van doelen in de stedelijke leefomgeving is in de praktijk nog niet vanzelfsprekend. Bij de uitgifte, ontwikkeling en realisatie van deelgebieden in de stad is het heel gebruikelijk om oplossingen op plot- of projectniveau uit te denken en te realiseren. Dat is logisch en vreemd tegelijk. Logisch, omdat traditionele tenderprocedures en de gangbare relaties tussen gemeenten en aanbiedende partijen daarop zijn gericht: optimalisatie op plot- of projectniveau. Tegelijkertijd constateren we dat bepaalde ontwikkelingen en keuzes weliswaar duurzaam en/of gezond kunnen zijn op plot- of projectniveau, maar niet per definitie bijdragen aan ambities op gebieds- of stadsniveau. En dat maakt het vreemd. Om (deel)projecten samen te laten bijdragen aan de verbetering van een gebied of het ruimtelijk systeem van de stad, zijn afwegingen nodig op een hoger schaalniveau, met een breder perspectief en gericht op de lange termijn². Dat vraagt om een nieuwe grondhouding ten aanzien van waardecreatie en ruimtelijke kwaliteit: kun je bij de ontwikkeling van de stedelijke leefomgeving de doelen voorop stellen, in plaats van de middelen c.q. oplossingen? Daaruit volgt het slim combineren van inhoudelijke doelen en opgaven, het zoeken naar meekoppelkansen en het uitdenken van meervoudige oplossingen.³ Ruimte houden voor nieuwe, meervoudige oplossingen vraagt bovendien om andere spelregels waarmee je de ruimtelijke kwaliteit bepaalt en creëert tussen partijen onderling. Welke rol kun je marktpartijen daarbij laten spelen?

Ervaringen met de hoog stedelijke ontwikkelingen in het stationsgebied van Utrecht (NL) laten zien dat durven pionieren, vertrouwen stellen in vergaande samenwerking en het benutten van de diversiteit aan partijen, mensen en belangen belangrijke aspecten zijn voor het vinden en realiseren van een creatievere, inclusievere en effectievere invulling van de fysieke ruimte. Want door wie, wanneer en

¹ Martin van der Lindt en Geiske Bouma (2017). De Duurzame Stad. TNO position paper leefomgeving.

² M. Dubbeling, Michael Meier, e.a. (2010). Sustainable Urban Design, The Next step. Pag 31-36.

³ Hanneke Puts en Jurgen van der Heijden (2017): Toekomstwaarde als basis voor meervoudige investeringen – Kosten delen en extra inkomsten genereren, in: Geiske Bouma (Red.), *Gedeelde Ruimte, Bijdragen aan PlanDag 2017*, Stichting Planologische Discussiedagen, Antwerpen, pag. 187 - 196.

hoe deze nieuwe ontwikkelingen geïnitieerd, ontwikkeld of uitgevoerd worden, varieert steeds meer.⁴ Het zijn niet meer vanzelfsprekend de traditionele professionele partijen die de stad maken.⁵ Het speelveld van een ruimtelijk professional is voortdurend anders en bovendien afhankelijk van de context en de dynamiek in een specifiek gebied. Daar hoort bij dat ruimtelijke opgaven gevormd worden door een stapeling van ambities van alle partijen samen. Elke betrokkene heeft een ander belang, kijkt anders naar de stedelijke opgave(n), neemt de beschikbare ruimte en kiest zijn gedrag in een wisselend speelveld. Gemeenten zijn zoekend naar hun rol in dit nieuwe speelveld. Waar kunnen zij sturing geven en waar is het beter om los te laten en ruimte te maken voor ideeën en energie van anderen in een gebied? En, hoe doe je dat dan? Boonstra et. al. (2016) betoogden al dat een andere grondhouding bij ruimtelijk professionals nodig is om tot echte vernieuwing te komen in het vormgeven van ruimtelijk beleid, en dat strategisch navigeren en lerend organiseren waardevolle handvatten zijn om te ontdekken wat die nieuwe grondhouding is en kan betekenen in het ‘samen stad maken’.

In het stationsgebied in Utrecht zien we ruimtelijk professionals binnen de Gemeente Utrecht nu al pionieren en experimenteren met nieuw gedrag en innovatieve planprocessen. De karakteristieken van dit hoog stedelijke transformatiegebied maken dat de traditionele manier van planvorming en aanbesteden niet meer passen. Betrokken ruimtelijk professionals zien zichzelf genoodzaakt om op een andere manier met de ruimtelijke opgaven in het Utrechtse stationsgebied om te gaan en pionieren volop. We lichten dit toe aan de hand van twee concrete cases, twee deelgebieden in het Utrechtse stationsgebied.

Introductie Casus Beurskwartier: verschillende snelheden

Eén van de uitdagingen die de Gemeente Utrecht in het Beurskwartier, het plangebied aan de westkant van het Centraal Station, tegenkomt betreft de spanning tussen korte termijn dynamieken rond de uitgifte, ontwikkeling en realisatie van zelfstandige of individuele plotten en lange termijn strategieontwikkeling en het realiseren van gebiedsambities in het plangebied als geheel (het Beurskwartier). Deze plotten behoren tot een eerdere fase van de herontwikkeling van het gehele Utrechtse stationsgebied dan het plangebied, het Beurskwartier, waar deze plotten tegenaan liggen (zie figuur 1). Het tenderproces en de gunning voor deze plotten vonden plaats op een moment dat de visievorming voor het gehele plangebied nog moest beginnen respectievelijk nog niet was afgerond.

⁴ Geiske Bouma, Beitske Boonstra, Jan van Dalen, Jurian Edelenbos, Fadi Hirzalla, Adriaan Slob, Alexander Woestenburg, Liesbet van Zoonen (2017): Governing the complexity of smart data cities; setting the research agenda. Position paper by TNO and Erasmus University Rotterdam.

⁵ Beitske Boonstra, Mike Duijn, Alexander Woestenburg (TNO): Nieuwe grondhouding in ruimtelijk beleid. Rooilijn. Jaargang 49. Nummer 3. 2016. Pag 196-201.



Figuur 1 – Het Beurskwartier: 3D-verbeelding van de omgevingsvisiekaart van het Beurskwartier inclusief de twee plotten die nog tot de 1^e fase van de herontwikkeling van het stationsgebied behoren (rood omljnd).⁶

Een uitdaging die hiermee samenhangt is hoe keuzes die gemaakt (moeten) worden op plot niveau tevens bijdragen aan keuzes die nodig zijn om lange termijn *gebiedsambities* voor het gehele plangebied te kunnen realiseren. De Gemeente Utrecht verkent haar rol om met deze spanning om te gaan en zoekt naar oplossingen om die spanning te overbruggen, zonder de korte noch lange termijn belangen tekort te doen. Behalve dat de belangen van beide ‘schaalniveaus’ verschillen, is hier ook sprake van verschillende snelheden waarin ontwikkelingen zich voltrekken. Dat is en blijft de praktijk bij dit type grootstedelijke gebiedstransformatie. En brengt tegelijk verschillende uitdagingen met zich mee, zowel op technisch als op ruimtelijk en organisatorisch vlak.

In de meer uitgebreide casus beschrijving van het Beurskwartier gaan we verder in op hoe betrokkenen binnen de gemeente Utrecht zijn omgegaan met de korte versus lange termijn ontwikkelingen en op welke manieren we de betrokken ruimtelijk professionals hebben zien pionieren.

Introductie Casus Smakkelaarsveld: het gesprek centraal

In een deelgebied aan de Oostkant van het station, het Smakkelaarsveld, wordt op dit moment geëxperimenteerd met een innovatieve samenwerkingsvorm tijdens de tender. Mede door de planhistorie van het Smakkelaarsveld is de huidige herontwikkeling van dit deelgebied zowel technisch complex als ook politiek en maatschappelijk gevoelig. Rekening houdend met deze context is de ontwikkeling nu het toneel van een aantal koplopers binnen de gemeente Utrecht, die weten dat in de huidige tijd en met deze complexiteit alleen écht samenwerken en een goede dialoog tot kwalitatieve gebiedsontwikkeling leidt. Zij realiseren zich dat ander gedrag en een andere houding nodig is, van alle partijen en betrokkenen, en dat dat niet vanzelf ontstaat. Via de planprocessen op en rondom het Stationsplein Oost groeide het vertrouwen in deze nieuwe handelswijze en hebben de betrokken koplopers aan de gemeenteraad ruimte gevraagd én gekregen om het gesprek met de stad, als ook de tenderprocedure voor het Smakkelaarsveld echt eens anders aan te pakken. De wijze waarop de tender voor het Smakkelaarsveld alsmede de selectie van de marktpartij is ingestoken, getuigt van lef en maakt nieuwsgierig hoe spelen met gedrag en loslaten van gangbare routines zich uitbetaalt in het Stationsgebied als geheel.

⁶ Uit: Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein. Naar een groter centrum. December 2017. Uitgave Gemeente Utrecht.

Deze twee cases in het Utrechtse stationsgebied zijn – vanuit meerdere perspectieven – heel verschillend. En ook de rollen die de auteurs in de cases hebben gehad⁷. Beide cases laten zien dat de Gemeente Utrecht op verschillende vlakken aan het pionieren en experimenteren is met nieuw gedrag en spelen met ruimte voor het ontwikkelen van creatievere, inclusievere en effectievere stedelijke ontwikkeling. In de volgende paragrafen gaan we nader in op de vernieuwing in deze twee deelgebieden in de stad Utrecht.

Meer over Beurskwartier: Korte termijn dynamiek versus lange termijn doelen

Het Beurskwartier moet na de gebiedstransformatie een energieneutraal, klimaatrobuust en aantrekkelijk en bereikbaar gebied zijn. Althans, deze ambitieuze doelstelling hebben de Gemeente Utrecht en de Jaarbeurs gezamenlijk voor ogen. Sinds een aantal jaar werkt de Gemeente Utrecht intensief samen met de Jaarbeurs, een van de grootste gebiedspartijen in het Beurskwartier, en een aantal Utrechtse kennispartijen⁸ aan het ontwikkelen, evalueren en implementeren van slimme, duurzame gebiedsoplossingen op de thema's energie, klimaatadaptie en mobiliteit. Dit als ondersteuning van de lange termijn strategieontwikkeling voor de duurzame herontwikkeling van het Beurskwartier. Deze Utrechtse samenwerking maakt onderdeel uit van het Europese onderzoeksprogramma Smart Sustainable Districts (SSD), een programma dat zich richt op de slimme verduurzaming van steden, via innovatieve aanpakken en oplossingsrichtingen op districtsniveau.⁹ Utrecht was een van de eerste districten die binnen dit programma van start konden gaan. De onderzoeksactiviteiten in het SSD Utrecht project ondersteunden de vertaling van de gezamenlijke doelstellingen van Gemeente en Jaarbeurs naar keuzemogelijkheden voor de herinrichting het Beurskwartier en het Jaarbeurscomplex. Via een analyse van de huidige situatie, inzicht in de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en ambities in het gebied, een verkenning van mogelijke aanpakken en oplossingsrichtingen om die gebiedstransformatie mogelijk te maken, een scenario-vergelijking en een kosten-batenanalyse hebben beide gebiedspartijen tijdens hun visievormingsprocessen hun denkrichtingen en concepten op meerdere momenten kunnen toetsen en aanscherpen. Het gezamenlijk realiseren van *gebiedsammbities* rond energieneutraliteit, klimaatrobuustheid en bereikbaarheid en aantrekkelijkheid stonden daarbij steeds voorop. Behalve de Gemeente Utrecht, de Jaarbeurs en de betrokken kennispartijen heeft tijdens de uitvoering van het onderzoeksproject met vele andere gebiedspartijen in en rondom het Beurskwartier uitwisseling van perspectieven, ambities, belangen en expertises plaatsgevonden. Doel was steeds te verkennen welke andere samenwerkingen denkbaar en nodig zijn om de gebiedsammbities voor herontwikkeling van het Beurskwartier te realiseren.

Gebiedsperspectief voorop

De nauwe verweving van planproces, strategieproces en onderzoeksproces maakte dat de Gemeente en de Jaarbeurs steeds konden toetsen of keuzes die zij wilden maken op basis van organisatiebelangen of vanuit het perspectief van deelgebieden ook nog bijdroegen aan de lange termijn ambities voor het

⁷ Hanneke Puts was één van de onderzoekers die in het SSD Utrecht project nauw heeft samengewerkt met de Gemeente Utrecht en de Jaarbeurs en de ontwikkelingen en dynamieken in het Beurskwartier van dichtbij heeft kunnen volgen.

Olga van der Linden is stedenbouwkundige voor projecten in de eerste fase van het Stationsgebied (ingehuurd door de gemeente) en treedt namens de Gemeente op als stedenbouwkundige in het project Smakkelaarsveld. Zij was onderdeel van het proces met de stad, de voorbereiding van de tender en de selectie van de Marktpartij.

⁸ Het Utrecht Sustainability Institute (coördinator), TNO en Deltares waren als SSD kennispartijen betrokken.

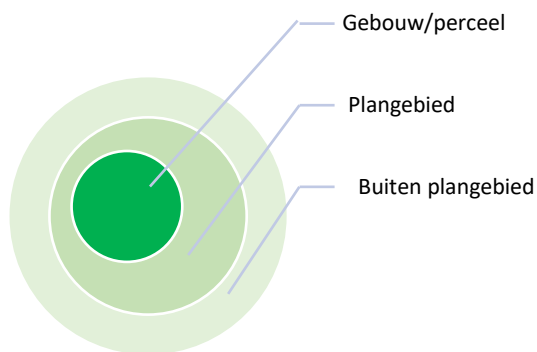
⁹ <http://www.climate-kic.org/areas-of-focus/urban-transitions/our-initiatives/smart-sustainable-districts/>

gehele plangebied. Zo heeft het SSD kennisteam verschillende varianten van de inmiddels vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier (Gemeente) en het Masterplan 1.0 (Jaarbeurs) doorgerekend op basis van een aantal samen geselecteerde indicatoren, waarmee inzicht ontstond in de bijdrage van elke variant aan de gebiedsambities rondom energie, klimaat en mobiliteit. Daarnaast liet het SSD Utrecht onderzoek zien dat sommige oplossingen om aan de gebiedsambities te voldoen het schaalniveau van individuele of zelfstandige plotten overstijgen en vergaande samenwerking vereisen tussen huidige en toekomstige gebiedspartijen. Een van de onderwerpen waarvoor die vergaande samenwerking waardevol is, betreft de toekomstige warmte/koudevoorziening in het Beurskwartier. Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht werken samen aan het doel om het aanwezige bodemenergiepotentieel (stadsbreed) optimaler te benutten. Daartoe zijn binnen SSD Utrecht een aantal onderzoeken uitgezet die daarvoor oplossingen moesten aandragen. Een daarvan was een verkenning naar verschillende WKO-allianties: intensieve gebiedssamenwerking rond bodemenergie (m.n. warmte-koude-opslag systemen).¹⁰ Uit het SSD Utrecht project blijkt dat WKO-allianties effectief kunnen bijdragen aan de ambitie van een energieneutraal gebied. In en rondom het Beurskwartier zijn verschillende partijen in het bezit van een WKO-vergunning. Niet alle WKO-systemen werken optimaal, en daarnaast vroegen Gemeente en Provincie zich af of de vergunde debieten optimaal benut worden door deze individuele vergunninghouders. Een aantal partijen is of raakt al in gesprek met nieuwe gebiedsgebruikers, die zelf geen WKO-vergunning hebben, maar wel graag gebruik zouden willen maken van bodemenergie, om warmte/koude die de vergunninghouder zelf niet of op andere momenten nodig heeft door te leveren. Beiden kunnen daarvan profiteren. De huidige vergunninghouder krijgt hierdoor als het goed is een beter warmte/koude balans in zijn WKO-bron, de nieuwe gebiedsgebruiker krijgt toegang tot een duurzame warmte/koude bron. Andere allianties gaan nog veel verder in de gebiedssamenwerking tussen partijen. Een eerste voorzichtige verkenning hiertoe is uitgevoerd onder huidige WKO-vergunninghouders in en rondom het Beurskwartier. Nieuwe gebiedsgebruikers staan te trappelen om samen te werken, omdat er nauwelijks nog ruimte is om nieuwe WKO-vergunningen aan te vragen in het Beurskwartier. Daarvoor is het te druk in de ondergrond. Belangen om te willen deelnemen aan een toekomstige collectieve gebiedsvoorziening voor warmte/koude levering verschillen behoorlijk onder partijen in en rondom het Beurskwartier en voorlopig berust samenwerking vooral nog op bereidwilligheid en vrijwilligheid van gebiedspartijen. Gemeente zal komende maanden opnieuw in gesprek gaan met gebiedspartijen om de opties voor samenwerking en een gefaseerde ontwikkeling van een gebiedsvoorziening voor warmte/koude opnieuw te verkennen. Tegelijkertijd zoekt de Gemeente naar mogelijkheden om de beoogde samenwerking minder vrijwillig te maken. Zo is de notie dat WKO-allianties effectief kunnen bijdragen aan de ambitie van een energieneutraal gebied opgenomen in de Omgevingsvisie Beurskwartier. Daarnaast heeft Gemeente Utrecht zich gerealiseerd dat deze conclusie consequenties heeft voor de insteek van het (thematische) bodemenergieplan voor het Beurskwartier. Bij het opstellen van dit plan hebben de betrokken ambtenaren de SSD (energie-)onderzoekers gevraagd een review uit te voeren. Met de gebiedsambitie om van het Beurskwartier een energieneutraal gebied te maken in het achterhoofd hebben de onderzoekers suggesties gedaan om het gebiedsperspectief nadrukkelijker in het bodemenergieplan te verwerken.

¹⁰ TNO, Deltares, AT Osborne (April 2018). Eindrapportage 'Verkenning WKO alliantiestudies Utrecht Beurskwartier'. Onderdeel van het Europese Climate Kic project Smart Sustainable Districts – Utrecht, Beurskwartier.

Juridische speelruimte

Parallel aan de verkenning naar mogelijke WKO-allianties, stelde de Gemeente zich ook de vraag hoe om te gaan met nieuwe vergunningaanvragen voor nieuwe WKO-systemen als de gedachte nu is dat op termijn individuele WKO-systemen wellicht niet meer wenselijk zijn of suboptimaal bijdragen aan een energieneutraal gebied? In het huidige wet- en regelstelsel is niet geregeld dat WKO-vergunninghouders (verplicht) bij moeten dragen aan een collectieve gebiedsvoorziening voor warmte/koude die op langere termijn (mogelijk) gerealiseerd gaat worden. Hoewel nog geen keuze gemaakt is voor een specifiek gebiedsconcept voor warmte/koude voorziening op de lange termijn, realiseert de gemeente zich al wel dat zo'n collectief gebiedsconcept gefaseerd ontwikkeld en gerealiseerd zal worden en dat het er niet in 1 keer ligt. Ondanks dat die keuze nog gemaakt moet worden, is het wel van belang nu al na te denken over wat dat betekent voor huidige individuele WKO-systemen en hoe die systemen in de toekomst toch kunnen bijdragen aan een collectieve gebiedsvoorziening? Welke afspraken kan de Gemeente met huidige en nieuwe (individuele) WKO vergunninghouders en bodemenergiegebruikers maken over gezamenlijk toegroeien naar een collectieve gebiedsvoorziening?¹¹ Hierin heeft de Gemeente onder meer gezocht naar juridische speelruimte, zowel vanuit het perspectief van de Gemeente zelf (lange termijn blik), als vanuit het perspectief van een (gebied)ontwikkelaar (korte termijn belang) en in de contracten met nieuwe WKO vergunninghouders vast laten leggen dat vergunninghouders over 15 jaar verplicht zijn de WKO installatie beschikbaar te stellen voor een collectieve gebiedsvoorziening voor warmte/koude. Wat de Gemeente met deze juridische clausule wil voorkomen is 1) dat projectontwikkelaars niet verder kunnen of inefficiënte investeringen gaan doen, bijvoorbeeld omdat de lange termijn visie nog niet klaar is of omdat het gebied gefaseerd ontwikkeld gaat worden; en 2) dat keuzes die een projectontwikkelaar nu maakt de gewenste ontwikkelingen in de toekomst blokkeren (lock in). Daarbij geldt steeds de vraag: hoe dragen keuzes op gebouw/plotniveau bij aan ambities op plangebiedsniveau of zelfs op stedelijk niveau? (zie figuur 2)

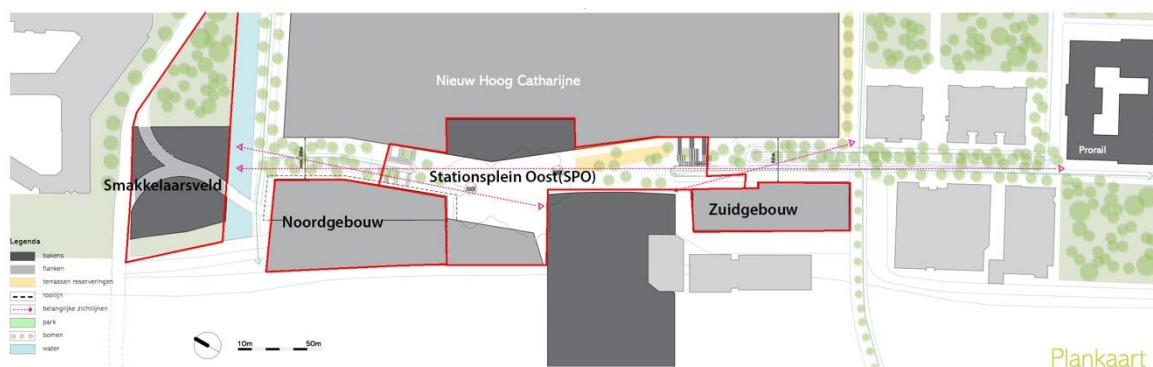


Figuur 2 – Schakelen tussen schalen. Keuzes op het ene schaalniveau hebben implicaties voor het andere schaalniveau.

¹¹ TNO, Deltares, USI (2018). Notitie resultaten opties voor samenwerking Jaarbeurs, WonderWoods, Amrath. Rapportage in het kader van het SSD Utrecht onderzoek 2017/2018.

Meer over Smakkelaarsveld: Vertrouwen in samenwerking

Het Smakkelaarsveld is een van de meest uitdagende en complexe opgaves van Nederland. De Gemeente heeft de ambitie om van een plek die iedereen kent maar waar niemand wil zijn, een groene plek te maken waar Utrechters juist wel willen zijn, willen verblijven en elkaar willen ontmoeten. Van een van de lelijkste plekken van de stad moet het Smakkelaarsveld getransformeerd worden naar een van de mooiste. Op deze plek, schakelpunt tussen station en binnenstad, moet een park, vastgoed en een bevaarbare Leidsche Rijn komen. Daarbij staan de ruimtelijke en functionele kwaliteit en toegankelijkheid van het gebied, duurzaamheid en gezondheid centraal. En dit alles moet gerealiseerd worden binnen een budgettair neutraal kader. Dat zijn hoge ambities en verwachtingen voor een deelgebied waar het eerder niet lukte. Na de gunning voor de bouw van een nieuwe bibliotheek voor de stad op deze plek, strandde de tender alsnog in de gemeenteraad met 23 tegen 22 stemmen. De vertraging die hierdoor ontstaan is, maakt de huidige gebiedsontwikkeling technisch complex. Allereerst omdat de HOV-banen, die destijds integraal met het toenmalige bibliotheekgebouw ontworpen werden, inmiddels zijn gerealiseerd en in gebruik genomen. Er rijden al bussen door en om het plangebied heen. En in juli 2020 gaat ook de tram van Nieuwegein naar de Uithof door dit gebied (de doorkoppeling). Tijdens de herontwikkeling van het Smakkelaarsveld, moeten deze HOV-banen in gebruik blijven. Dat maakt de toch al complexe gebiedsontwikkeling extra ingewikkeld. Dit krappe tijdspad maakt het beleidsmatig ook uitdagend. Het geldende/vigerende bestemmingsplan is gebaseerd op een niet uitgevoerd plan, maar de tijd voor een volledige nieuwe bestemmingsplanprocedure is krap, ook rekening houdend met mondige omwonenden en andere stakeholders. Ruimtelijk wordt ook de nodige creativiteit verwacht. De vele hoogteverschillen in het gebied en de fysieke barrières, als de terug te brengen Leidsche Rijn en HOV-banen, maken dat het gebied zich lastig met de stad laat verbinden. Daar bovenop komt dat de (publieke) wensenlijst voor deze relatief kleine plek onevenredig lang is en de verwachtingen ten aanzien van het te realiseren park hooggespannen zijn. Het beoogde vastgoed wordt niet door iedereen uit de stad toegejuicht, maar is nodig om het park te kunnen bekostigen. De gemeentelijke projectleiders wisten dat deze meervoudig complexe gebiedsontwikkeling met reguliere processen, een traditionele wijze van samenwerking en participatie niet én binnen planning én binnen budget én met de hoge kwaliteit en verwachtingen te realiseren zou zijn. Een nieuwe aanpak was nodig, en dat is gelukt. De huidige aanpak voor de ontwikkeling van het Smakkelaarsveld komt voort uit een trits aan ervaringen met vernieuwende aanpakken rondom Stationsplein Oost.



Figuur 3 – Stationsplein Oost en omgeving. Een overzichtskaart uit het Stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan Stationsplein Oost (2012, CU 2030)

Stationsplein Oost

In het deelgebied het Stationsplein Oost zelf, had de Gemeente geleerd dat meervoudig complexe projecten tot een goed resultaat kunnen leiden, maar dat men dan niet bang moet zijn om het eerst te ‘complexificeren’.¹² Het vergroten van de scope en denken vanuit het geheel maakt het vinden van goede oplossingen eenvoudiger, maar het besluitvormingsproces complexer. Er zitten meer partijen gezamenlijk en tegelijkertijd om tafel. Partijen moeten meer en intensiever met elkaar onderhandelen, omdat hun belangen sterker vervlochten en afhankelijk van elkaar zijn. De flexibiliteit en openheid in de samenwerking tussen de vele partijen leidden tot ongedachte, verrassende en rijke combinaties van problemen en oplossingen. Het resultaat was een gewaardeerd plein, met eronder de grootste fietsenstalling van de wereld, en rondom aantrekkelijke vastgoedontwikkelingen. Duidelijk was dat dergelijke processen ander gedrag vereisen van betrokken ruimtelijk professionals. Het gaat dan om flexibiliteit, improvisatievermogen en moed.

De inzichten over samenwerking en een open dialoog in dit deelgebied van het gehele Utrechtse stationsgebied zijn door betrokkenen opgepakt en doorgezet in de daaropvolgende processen aan de oostzijde van het station.

Noordgebouw

Bij de tender voor het Noordgebouw (2013) is op een andere manier een marktpartij aangetrokken. Kern hierbij is dat Gemeente in de eerste plaats op zoek is gegaan naar een marktpartij die een samenwerkingspartner voor de lange termijn is en waarbij de toekomstige gebruiker voorop zou staan. Gemeente zorgde hierbij voor een ontwikkelopgave met zoveel mogelijk ruimte en flexibiliteit binnen de kaders, zodat de creativiteit van de markt maximaal benut werd. Tijdens de tender werden dialoogrondes gevoerd om de plek en elkaar beter te leren kennen en wensen op elkaar af te stemmen om zo tot het beste plan te komen.

Het Platform

Deze andere manier van werken leidde er toe dat bij de tender voor Het Platform voorheen Zuidgebouw (2014) de directe omgeving (omwonenden en bedrijven) een andere rol kregen bij de zoektocht naar een marktpartij. Zij werden niet alleen maar geïnformeerd, zoals gebruikelijk is, maar namen deel aan het gesprek. Vanuit het idee dat alle deelnemers aan een gesprek een deel van het antwoord hebben en zo samen tot een betere oplossing komen¹³, gingen omwonenden en bedrijven tijdens de vertrouwelijke tenderprocedure samen in gesprek met Gemeente én marktpartijen. Bijzonder aan die gesprekken was dat de focus was verschoven: van het ‘wat’ naar het ‘waarom’, van ‘positie’ naar ‘belang’, van ‘detail’ naar ‘gedeeld verlangen’, van ‘systeemwereld’ naar de ‘bedoeling’ en van ‘oplossing’ naar ‘doel’. Dat dit in de praktijk best ingewikkeld was gezien alle verschillende belangen is logisch, maar zeker mogelijk en leidde tot aanpassingen en betere en slimmere plannen met meer commitment van alle betrokkenen.

¹² Hans Bil en Geert Teisman (2017): Zit je vast, maak het complexer, Hoe het complexificeren als managementstrategie Stationsplein Oost nieuw leven gaf. Bestuurskunde Erasmus Universiteit Rotterdam in samenwerking met de Gemeente Utrecht.

¹³ Raadsvoorstel 8386, besluit nr. 43, 6 juli 2017

Samenwerking voorop

Vanuit deze ervaringen is men nu bij het Smakkelaarsveld, aan het experimenteren met een nieuw tenderproces. Hoe kun je een meervoudig complexe puzzel oplossen, voldoen aan verwachtingen en de unieke identiteit van het gebied realiseren? Meerdere marktpartijen in Nederland zijn in staat om een goed plan te maken voor dit deelgebied, maar welke partij is ook in staat om het uiteindelijk gekozen tenderplan met alle beloftes daadwerkelijk te realiseren, binnen planning en budget? De gemeentelijke projectleiders wisten dat écht samenwerken en het voeren van een goede dialoog cruciaal zijn in de complexe context van het Smakkelaarsveld en dat ‘deze klus’ alleen samen met de juiste mensen (marktpartijen en adviseurs) te klaren zou zijn. De centrale vraag binnen deze nieuwe tenderprocedure is daarom verschoven van ‘wie maakt het beste ontwerp?’ naar ‘wie is de ideale samenwerkingspartner voor de Gemeente tijdens dit experiment?’. Zie onderstaande vacaturetekst die de Gemeente heeft uitgezet om die samenwerkingspartner te vinden (figuur 4).

Wat zoeken we?
We zijn op zoek naar partijen die samenwerken, kunnen luisteren, transparantie, creativiteit, ambitie en optimisme in hun DNA hebben. Partijen die ‘de vraag achter de vraag stellen’ en denken in kansen in plaats van beperkingen. Naast het eigenbelang is het nodig om ook oprechte interesse in elkaars belangen te krijgen en partij-overstijgend te kunnen denken. Ook, of misschien wel juist, als het lastig wordt.
We zoeken partijen die deze manier van werken omarmen en deze uitdagende opgave tot een succes weten te maken door de juiste mensen en partijen, op het juiste moment en op de juiste plek bij elkaar te brengen.

We vragen om een team samen te stellen dat past bij deze opgave. Het team kan uit meerdere partijen bestaan die uiteindelijk een consortium vormen. Dit consortium hoeft tijdens de sollicitatieprocedure nog niet compleet te zijn en kan gedurende de procedure worden aangevuld.
De mensen in het team zien verandering in het speelveld als een uitdaging en bewegen mee, zonder het doel uit het oog te verliezen. Het gedachtegoed van de tender en de manier van werken moet van begin tot het eind geborgd zijn. Daarom zoeken we naar een team dat van het begin tot het einde betrokken is. Het team kan worden aangevuld, maar niet ingewisseld.

Wij bieden
Een enthousiast team van professionals dat al op deze manier gewerkt heeft bij de tenders van het Noord- en Zuidgebouw in het Utrechtse stationsgebied. Dit team stroomlijnt alle afdelingen van de gemeente en bewaakt de tender en de manier van werken, waarbij het waarom van de opgave continu voorop staat. Met openheid en transparantie als basis voor een goede samenwerking.

Figuur 4 – De beste samenwerking wint: fragment uit De Vacature, Memo vervolgproces Smakkelaarsveld (18-09-2017 Gemeente Utrecht)¹⁴

Om echt samen te werken zijn ruimte, openheid en vertrouwen sleutels. Dat is wat de Gemeente vroeg van een marktpartij. Ze was op zoek naar een team met de juiste competenties. “Nog geen plan, maar het voorgestelde proces van samenwerking begrijpen en daar toe in staat zijn en de complexe opgave en locatie doorhebben, dat zijn vereisten om als partij op het Smakkelaarsveld aan de slag te gaan.”¹⁵. Op basis van ingediende sollicitatiebrieven zijn sollicitatiegesprekken gevoerd met de teams om dit te toetsen. Alleen die partijen die hier blijk van gaven en waar beoordelaars unaniem voor kozen, zijn uitgenodigd voor het vervolg. Uiteindelijk zijn drie partijen¹⁶ gekozen die, in concurrentie met elkaar, samen met de Gemeente en de stad in dialoog aan de slag gaan met het maken van een visie en aansluitend een ontwerp voor het Smakkelaarsveld.

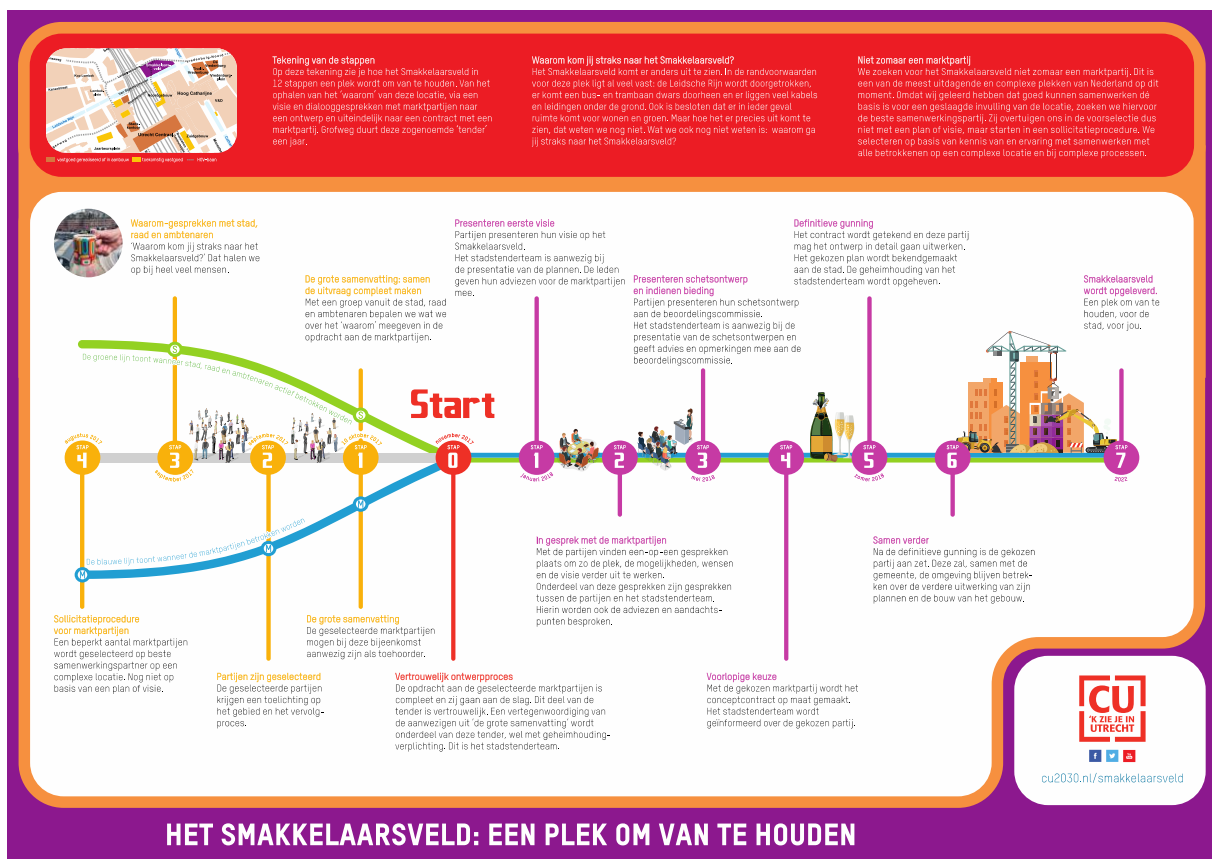
¹⁴ Raadsmemo vervolgproces, kenmerk 4791843/1709140948-HW, 18 september 2017, uit bijlage ‘De Vacature’

¹⁵ Raadsvoorstel 8386, besluit nr. 43, 6 juli 2017

¹⁶ 1. ABC Planontwikkeling samen met UN Studio, 2. Lingotto Ontwikkeling samen met ARUP, 3. Synchron samen met Skonk, ABT, Powerhouse Company, DELVA Landscape Architecture en De Wijde Blik

Identiteit van de plek

Naast de innovatieve vorm van selectie van een marktpartij is ook een proces bedacht om zowel de ambtenaren, de stad én de raad vroegtijdig met elkaar in gesprek te brengen over de identiteit en betekenis van het Smakkelaarsveld voor de stad. Juist bij dit ingewikkelde deelgebied, met zijn verleden, vonden de betrokken koplopers dat een gezamenlijk en open planproces moest plaatsvinden, vóórdat de tender zou starten. Zij waren ervan overtuigd dat de Gemeente zo tot het beste eindresultaat zou komen en afbreukrisico zou voorkomen. Het was een proces waarbij het ‘waarom’ en het doel voorop staan. De vraag “Waarom ga je straks naar het Smakkelaarsveld?” stond centraal bij het ophalen van informatie bij mensen uit de stad, bij raadsleden en bij ambtenaren. Uitkomsten werden in een bijeenkomst (De Grote Samenvatting) besproken met mensen uit de stad, forensen, uit de directe omgeving, met raadsleden en met de betrokken ambtenaren en zo werd de uitvraag voor het Smakkelaarsveld compleet gemaakt (zie figuur 5). Dat de stad en raadsleden actief betrokken waren bij het opstellen van de uitvraag is al een innovatie op zich. Bijzonder was ook dat de onderwijn geselecteerde marktpartijen die avond aanwezig waren als toehoorder. Zij kregen zo meer gevoel bij de gedragen identiteit van de plek en zouden zo beter in staat zijn tot een passend plan te komen.



Figuur 5 – Het tenderproces in beeld: in 12 stappen naar een plek om van te houden.¹⁷

Ruimte bieden

Ook in hoe de ruimtelijke opgave geformuleerd was, zat veel ruimte voor vernieuwing. De opgave is geformuleerd als te realiseren doelen op een uitdagend abstract niveau, zonder ook een eindbeeld of oplossingen voor te schrijven. Belangrijk was om deze manier van uitvragen ook politiek te borgen en door de gemeenteraad te laten vastleggen in een formeel besluit. Het richtinggevende kader om de

¹⁷ http://www.cu2030.nl/images/2017-09/slang-def_sept17_1.pdf

uiteindelijke plannen van marktpartijen te toetsen bestaat uit de opgehaalde identiteit van de plek, de wettelijke kaders uiteraard, harde (veelal technische) randvoorwaarden en de gemeentelijke ambities. Nieuw is dat de invulling en de vorm vrij zijn gebleven. Zo zorgt de Gemeente binnen een aantal vaste kaders voor ruimte, met als doel de geselecteerde marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers, (landschaps)architecten en adviseurs) uit te dagen om met innovatieve, slimme en creatieve plannen te komen. Het is geen kleurplaat die alleen nog maar ingekleurd moet worden, maar door de vaste kaders ook niet meer vrij tekenen.

Reflecties op nieuw gedrag en spelen met ruimte in Utrecht

De vergrote complexiteit en stedelijke opgaven (transities) van morgen los je niet op met traditionele planprocessen, traditionele rolverdelingen en oud gedrag, wij zien dat ruimtelijk professionals moeten pionieren en spelen met ruimte en gedrag om tot echte vernieuwing te komen. Hoe is het gesteld met de kunst van het strategisch navigeren en organiserend leren in deze twee deelgebieden in de Gemeente Utrecht? Vanuit onze ervaringen bij de ontwikkelingen in het Beurskwartier en het Smakkelaarsveld en geïnspireerd door het thema van de PlanDag 2018 delen we in dit laatste hoofdstuk een aantal - ietwat eigenwijze - bespiegelingen die we waardevol achten voor toekomstige gebiedsontwikkelingen in een hoog stedelijke context.

Van plot naar gebied: strategisch schakelen? Het blijkt nog niet zo makkelijk om binnen het bestaande beleidsinstrumentarium te zorgen dat (vaak gefaseerde) ontwikkelingen in deelgebieden (of plotten) optellen tot de vastgestelde gebiedsambities voor de langere termijn. Of te voorkomen dat keuzes voor korte termijn deelontwikkelingen lock-ins veroorzaken voor gewenste ontwikkelingen in de toekomst dan wel onbetaalbaar blijken te zijn. De ontwikkelingen in het Beurskwartier laten op verschillende manieren zien dat de Gemeente Utrecht aan het pionieren is met het 'insluiten' van gebiedsambities in bijvoorbeeld ruimtelijke of thematische plannen en het voorkomen van lock-in situaties bij de ontwikkeling en realisatie van individuele plotten. De samenwerking tussen gemeenteambtenaren en SSD onderzoekers rond het bodemenergieplan Beurskwartier en de juridische speelruimte die de Gemeente heeft kunnen creëren voor nieuwe WKO-vergunningen illustreren dat betrokken gemeenteambtenaren zich meer en meer bewust zijn dat gebiedsoplossingen om andere keuzes op plotniveau vragen dan wanneer puur en alleen vanuit het plotperspectief geredeneerd zou worden. Tegelijkertijd hebben we ook ervaren dat dit geen vanzelfsprekendheid is, en dat onderzoekers en gemeenteambtenaren samen hebben moeten leren en ontdekken hoe het gebiedsperspectief ingebracht en verankerd kon worden in lopende korte termijn ontwikkelingen in het Beurskwartier.

Focus op samenwerking. De betrokken ruimtelijk professionals in het Smakkelaarsveld zijn er sterk van overtuigd dat zij straks op een plan zullen uitkomen met een hoge kwaliteit, meer draagvlak, en dat nog maakbaar blijkt ook in de beperkte tijd, doordat zij heel bewust inzetten op de 'gemene deler' en samenwerking om tot een succesvolle gebiedsontwikkeling te komen. Vanuit de overtuiging dat het niet vanzelf ontstaat en mensen bepalend zijn in processen. Focus op samenwerking en de te behalen gezamenlijke doelen én heel bewust ruimte te laten voor de ander en de inbreng tijdens het proces zien zij als sleutelfactoren. Scherp hebben waar je samen naar toe beweegt, maar de weg en de oplossingen nog open laten. Zo maak je echt samen de ruimte, de stad. Tegelijkertijd zien we dat het voor de pionierende gemeenteambtenaren lastig is om ook anderen in hun organisatie de waarde van deze aanpak te laten inzien. Want, de resultaten zijn er nog niet. De kracht van deze aanpak – focus op

samenwerking en ruimte laten – zal straks pas blijken als het aankomt op het echte ontwerp voor dit deelgebied. De realisatie zelf is dan de proef op de som: leidt deze handelswijze inderdaad tot een beter en haalbaar en betaalbaar plan? Wij pleiten van wel.

Toekomstige speelruimte organiseren. In beide cases wordt geëxperimenteerd met ruimte houden voor – nu nog – onbekende ontwikkelingen op de lange termijn. Zo wordt in het Smakkelaarsveld vanuit een gezamenlijk doel, gecontroleerd ruimte gelaten, om daar vervolgens in gesprek met elkaar samen invulling aan te geven. Een heel andere manier van samen ruimte maken en opties voor de toekomst ophouden is de juridische speelruimte voor een collectieve gebiedsvoorziening voor warmte/koudevoorziening, zonder dat projectontwikkelaars nu belemmerd worden in het benutten van huidige opties voor warmte/koudevoorziening. Het voorkomen van lock-in situaties (bijvoorbeeld een individuele WKO-vergunninghouder die op een later moment weigert mee te doen in een collectieve voorziening) is belangrijk om gefaseerd toe te kunnen groeien naar een gewenst eindsituatie en te voorkomen dat partijen desinvesteringen doen (achteraf).

Ruimte voor reflectie. Sparren met gelijkgestemden, tijd om te bouwen en verkennen, was essentieel voor de pioniers bij de voorbereiding van het traject op het Smakkelaarsveld. Het gaf ze het lef om écht een stap verder te zetten in de samenwerking met markt, stad en politiek. En gaf ze het vertrouwen om het innovatieve proces samen met de vaste kaders politiek te borgen. Hierna ontstond ruimte voor ‘gecontroleerd’ loslaten, waardoor het ‘niet weten’ acceptabel werd en er voldoende vertrouwen was in het vinden van de juiste samenwerkingspartner. Ook binnen het SSD Utrecht project is veel tijd en ruimte geweest om te reflecteren op actuele ontwikkelingen in het Beurskwartier: het heeft de toepasbaarheid van de SSD onderzoeksresultaten voor de visievormingsprocessen binnen de Gemeente Utrecht en Jaarbeurs vergroot en ruimte gecreëerd voor het benutten van andere perspectieven en het vernieuwen van gangbare ruimtelijke planprocessen.

Loslaten. De pioniers van de gebiedsontwikkeling Smakkelaarsveld hebben een andere grondhouding aangenomen, ze hanteren een nieuwe handelswijze en durven het anders te doen. De organisatie waarin zij opereren en die zij nodig hebben tijdens de tender/het proces, werkt veelal nog volgens de traditionele processen en ruimtelijke kaders. Het vraagt moed om het bestaande ter discussie te stellen en collega’s, raadsleden en bestuur te vragen *het anders te doen* bij wijze van experiment. Daarnaast laten de ervaringen in het Beurskwartier en Smakkelaarsveld zien dat het voor alle betrokkenen zoeken is om traditionele rollen en werkwijzen los te laten, hetzij uit gewoonte, hetzij uit terughoudendheid naar het onbekende. Niet alleen gemeenteambtenaren zijn hier zoekend in, ook marktpartijen en adviseurs.

Samen leren. Er is alertheid, durf en visie nodig om te verbreden en gaan pionieren. Het bewustzijn dat de traditionele aanpak niet meer werkt, dat de opgaves anders aangevlogen moeten worden, dringt steeds meer in de organisatie door. Dat wil nog niet zeggen dat de innovatieve aanpakken uit beide voorbeelden nu opeens ‘de nieuwe routines’ zijn geworden in de gehele organisatie. Wat kwetsbaar blijft, is dat pioniers zich niet altijd even bewust zijn van de vernieuwing waar ze aan bijdragen en waar ze stapjes in zetten en/of dat ze teveel geleid worden door de waan van de dag (met als risico dat toch weer wordt teruggesproken op oude routines). Het kost tijd om een bredere gedrags- en cultuurverandering in de gehele organisatie duurzaam in gang te zetten en effectief te laten zijn.

Terwijl tegelijkertijd de urgentie en impact van stedelijke transitie de projecten en gebieden binnen sluipen. Dat wringt. Voorlopig staan de experimenten *met nieuw gedrag en meer spelen met (de) ruimte*, op zichzelf. Ze zijn nog niet ingebed in een nieuwe manier van werken. Laat de organisatie hier een kans liggen om echt te leren van de experimenten die plaatsvinden?

Verhalen vertellen. Onze indruk is dat de Gemeente Utrecht zich onvoldoende realiseert dat in de beschreven deelgebieden bijzondere, innovatieve en nieuwe dingen gebeuren. Daarom doen we een oproep voor het delen van nieuwe en positieve ervaringen in het stationsgebied Utrecht – hoe divers de vernieuwing en innovatie in de twee beschreven deelgebieden ook is geweest – met een grotere groep mensen, binnen en buiten de eigen organisatie. Het is belangrijk deze verhalen te vertellen en te laten zien dat spelen met de fysieke ruimte, de samenwerkingsvorm, de dynamiek tussen gebiedspartijen, maar ook met de politieke ruimte, de juridische ruimte en tijd-ruimte schalen leidt tot een betere ruimtelijke kwaliteit, en tot creatievere, inclusievere en effectievere oplossingen in de stedelijke leefomgeving.

(Hoog)Bouwen in Vlaanderen. Hoe het ruimtelijk rendement meten en beoordelen?

Ann Pisman

Om het ruimtelijk rendement te verhogen in de toekomst is het vooral belangrijk om het ruimtebeslag niet te laten toenemen!

Ruimtelijk rendement wordt gemeten binnen het ruimtebeslag en door een set van indicatoren, zoals bebouwingsdichtheid, bebouwingshoogte, onverharde oppervlakte en oppervlakte infrastructuur. Het samenspel tussen deze indicatoren dient verder te worden onderzocht. Een hoger ruimtelijk rendement betekent niet automatisch dat de waarde van deze indicatoren zal stijgen.

Ruimtelijk rendement heeft in ieder geval te maken met het aantal gebruikers van de ruimte, een hoger rendement is meer inwoners, tewerkgestelden of passanten.

Het gemiddeld ruimtelijk rendement is laag. Heel concreet kunnen we stellen dat gemiddeld in 1 ha ruimtebeslag in Vlaanderen:

- 14.1 inwoners en 5.5 huishoudens wonen
- 6.2 werknemers werken
- 4870 m² groene ruimte is
- 2960 m² ingenomen is door publieke infrastructuur en 440 m² door verharding buiten de infrastructuur (opritten, terrassen, parkings)
- 1730 m² bebouwd is, met een vloeroppervlakte van 2520 m² en een bebouwingshoogte van 8,2m

Departement Omgeving / Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert IIIaan 20
1000 Brussel
ann.pisman@vlaanderen.be

Universiteit Gent / Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning
Universiteitsstraat 41 B2 -1
9000 Gent
ann.pisman@ugent.be

(Hoog)Bouwen in Vlaanderen. Hoe het ruimtelijk rendement meten en beoordelen?

Inleiding

In het Witboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staat het concept ruimtelijk rendement centraal. ‘*Ruimtelijk rendement is de mate waarin het ruimtebeslag gebruikt wordt voor maatschappelijke doeleinden*’ (Departement Ruimte Vlaanderen, 2017, p. 59). Het is belangrijk om het verder aansnijden van de open ruimte in Vlaanderen de komende jaren te verhinderen. Dit kunnen we doen door de ruimte efficiënter te gaan gebruiken, door het ruimtelijk rendement te verhogen.

Maar wat weten we eigenlijk over het ruimtelijk rendement in Vlaanderen nu (behalve dat het laag is)?

Hoe ruimtelijk rendement meten?

De laatste jaren ontwikkelde VITO in opdracht van het departement omgeving diverse indicatoren die bijdragen aan het meten van het ruimtelijk rendement. De hieronder vermelde indicatoren zijn berekend op 1 ha resolutie op basis van het landgebruiksbestand en de huidige beschikbare informatie (Poelmans, Van Esch, Janssens, & Engelen, 2016):

- Ruimtebeslag
- Inwonersdichtheid per ha ruimtebeslag
- Huishoudensdichtheid per ha ruimtebeslag
- Tewerkstellingsdichtheid per ha ruimte beslag
- Oppervlakte niet bebouwd per ha ruimtebeslag
- Gemiddelde hoogte gebouwen per ha
- Vloeroppervlakte per ha ruimtebeslag
- Residentiële vloeroppervlakte per ha ruimtebeslag
- Verweving wonen/werken per hectare
- Infrastructuur per ha van de door ruimtebeslag ingenomen ruimte
- Aantal gebouwen per ha van de door ruimtebeslag ingenomen ruimte
- Recreatiegebieden in een straal van 5km rondom ruimtebeslag

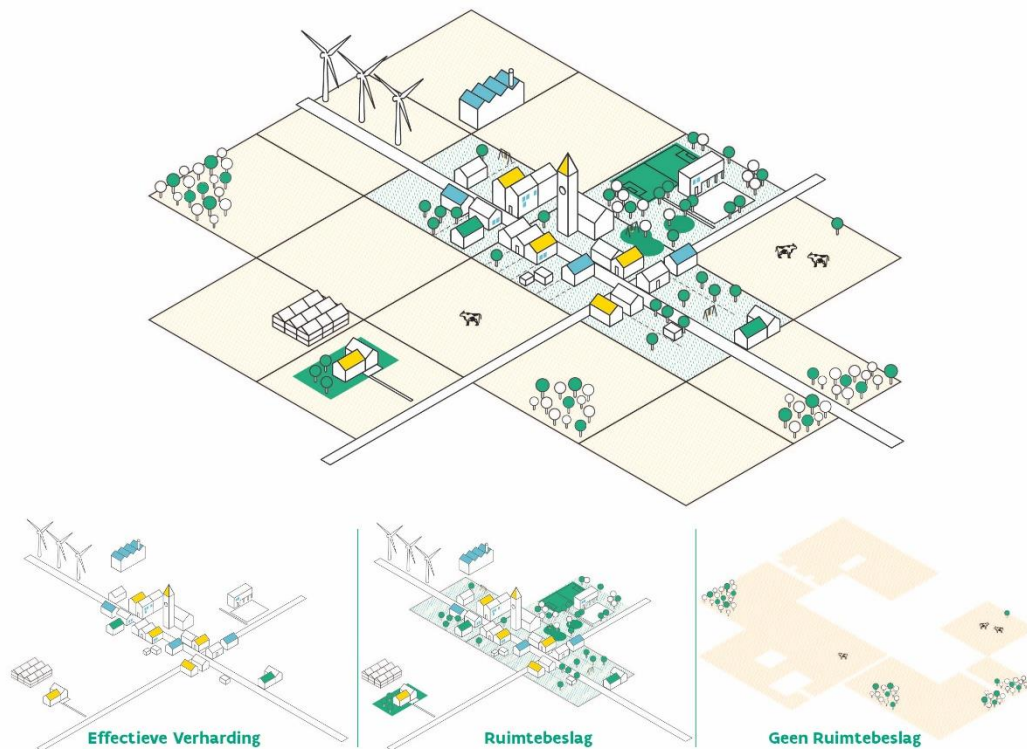
In de paper worden de belangrijkste van deze indicatoren toegelicht. Het is noodzakelijk in de toekomst de indicatoren kritisch te analyseren, te verfijnen en aan te vullen.

Ruimtebeslag

Het concept ‘ruimtebeslag’ is een centraal concept in het Witboek van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het concept ruimtebeslag is gebaseerd op de definitie die de Europese Commissie hanteert voor ‘settlement area’ of ‘artificial land’, namelijk ‘*the area of land used for housing, industrial and commercial purposes, health care, education, nursing infrastructure, roads and rail networks, recreation (parks and sports grounds), etc. In land use planning, it usually corresponds to all land uses beyond agriculture, semi natural areas, forestry, and water bodies.*’ (European Commission, 2012).

In het Witboek Beleidsplan Ruimte is ruimtebeslag gedefinieerd als ‘*de ruimte ingenomen door onze nederzettingen, dus door huisvesting, industriële en commerciële doeleinden, transportinfrastructuur,*

recreatieve doeleinden, serres etc. Parken en tuinen, ecoducten over infrastructures en sommige bermstroken en taluds langs (weg)infrastructures behoren ook tot het ruimtebeslag. (Departement Ruimte Vlaanderen, 2017, p. 183)



Figuur 1 de concepten Ruimtebeslag en verharding (Departement Ruimte Vlaanderen, 2017, p. 33)

Uitgaande van bovenstaande definitie werd op basis van landgebruiksbestand toestand 2013 voor Vlaanderen een gebiedsdekkende binaire rasterkaart (10x10m raster) ontwikkeld die het ruimtebeslag weergeeft. Deze bevat alle bebouwde percelen - zowel voor residentieel gebruik als voor industrieel en commercieel gebruik en voor diensten, alle terreinen die tot de weginfrastructuur behoren en alle terreinen die in hoofdfunctie voor recreatie gebruikt worden. De onbebouwde en onverharde delen van grotere recreatieparken worden niet tot het ruimtebeslag gerekend. Ook alle categorieën uit het landgebruiksbestand die voor een afdichting van de bodem zorgen worden beschouwd als ruimtebeslag (vb. alle gebouwen met een agrarische functie: stallen, serres, ...). Voor de militaire domeinen en de havens worden enkel beperkte zones opgenomen, vb. de bebouwde terreinen binnen de militaire domeinen wel en de oefenterreinen, die vaak nog een (half)natuurlijke functie uitoefenen, niet. Waterlichamen behoren volgens de Europese definitie niet tot het ruimtebeslag. (Poelmans et al., 2016)

De totale oppervlakte ruimtebeslag in 2013 bedraagt volgens de ruimtebeslagkaart 443.254ha, goed voor 32,5 % van het Vlaamse grondgebied. Slechts een deel van het ruimtebeslag is verhard aangezien in het ruimtebeslag ook bijvoorbeeld tuinen, delen van golf- en sportterreinen zijn opgenomen.

In het Witboek BRV is de beleidsdoelstelling opgenomen om het ruimtebeslag niet meer te laten toenemen na 2040. In de tussenperiode wordt de toename van het ruimtebeslag beperkt.

De doelstelling om het ruimtelijk rendement te verhogen en de doelstelling om het ruimtebeslag niet verder te laten toenemen, zijn eigenlijk twee verschillende doelstellingen. Inhoudelijk zijn ze echter zeer sterk verwant. Om het ruimtebeslag niet te laten toenemen maar toch te kunnen inspelen op nieuwe ruimtevragen door extra gezinnen bijvoorbeeld, is het noodzakelijk om het ruimtelijk rendement binnen het bestaande ruimtebeslag te verhogen. De tot nu toe ontwikkelde indicatoren voor het ruimtelijk rendement worden ook enkel binnen het ruimtebeslag gemeten.

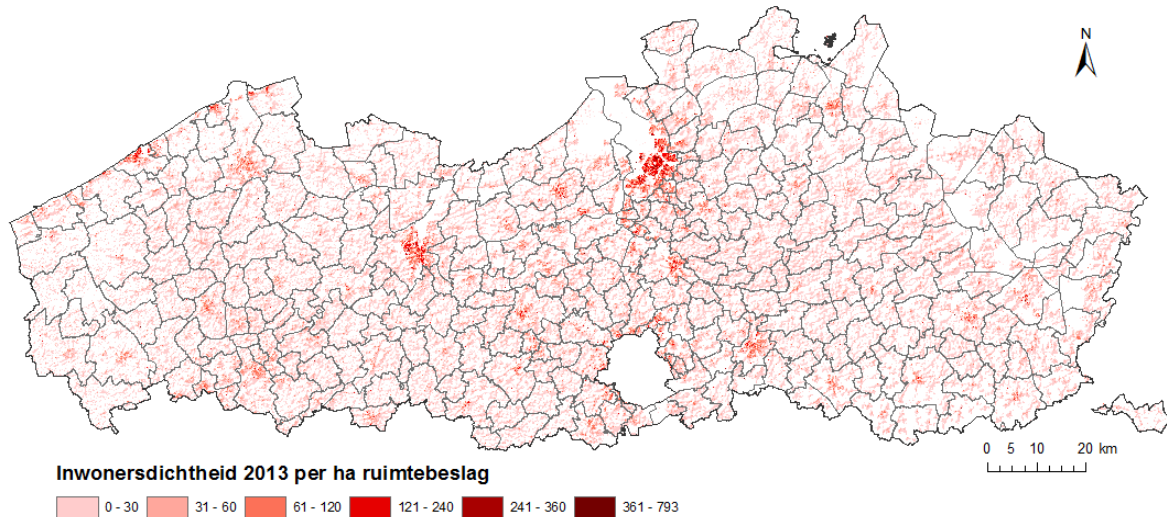
De normatieve beoordeling van de indicator ruimtebeslag is gekoppeld aan de doelstelling over het ruimtebeslag in het Witboek BRV (en niet direct aan de doelstelling over het ruimtelijk rendement). De toename van het ruimtebeslag moet worden beperkt in de toekomst. Een (te) hoog ruimtebeslag is niet conform met de huidige beleidsmatige doelstellingen. Een stagnering van het ruimtebeslag zegt echter niet direct iets over het verhogen of het verlagen van het ruimtelijk rendement binnen het ruimtebeslag, hiervoor zijn andere, complementaire indicatoren noodzakelijk.

Inwonersdichtheid en huishoudensdichtheid per ha ruimtebeslag

De indicatoren inwonersdichtheid en huishoudensdichtheid werden berekend op basis van gegevens over adressen van inwoners en huishoudens beschikbaar gesteld door AIV (1,7% van de inwoners en 9,7% van de huishoudens zijn niet lokaliseerbaar).

Hieronder is de kaart met de inwonersdichtheid per ha ruimtebeslag in 2013 in Vlaanderen weergegeven. De inwonersdichtheid varieert van 0 inw/ha tot maximaal 793 inw/ha ruimtebeslag.

Op basis van deze analyses heeft Vlaanderen gemiddeld 14,1 inwoners / ha ruimtebeslag en gemiddeld 5,5 HH / ha ruimtebeslag.



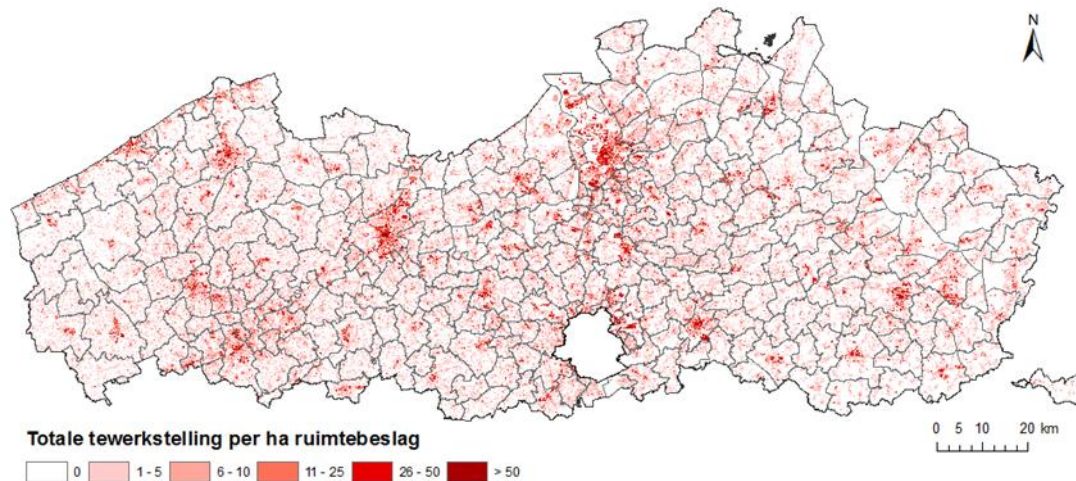
Figuur 2 inwonersdichtheid per ha ruimtebeslag (Poelmans et al., 2016, p. 27)

De doelstelling om het ruimtelijk rendement te verhogen impliceert dat de inwoners- en huishoudensdichtheid binnen het ruimtebeslag in de toekomst gemiddeld moeten toenemen. Conform het Witboek BRV gebeurt het genereren van hoger ruimtelijk rendement door meer activiteiten op eenzelfde oppervlakte te organiseren zonder afbreuk te doen aan de leefkwaliteit, en dit op de best gelegen plaatsen. Dit betekent dat de door de mens ingenomen ruimte door relatief meer mensen wordt bewoond. Dit kan worden gerealiseerd door woonpercelen kleiner te maken, de gemiddelde

woonoppervlakte per persoon te verlagen, meer appartementen te bouwen (i.p.v. grondgebonden woningen), te wonen boven winkels of bedrijfsruimten, ...

Tewerkstellingsdichtheid per ha ruimtebeslag

De tewerkstellingsdichtheid geeft aan hoeveel mensen tewerkgesteld zijn binnen het ruimtebeslag en werd berekend op basis van data uit de VKBO – personeelsklasse, RSZ-statistieken per gemeente en de Vlaamse arbeidsrekening. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen werknemers en zelfstandigen. Vlaanderen telde in 2013 in totaal 2.739.706 werknemers (loontrekkenden: 2.191.303 + zelfstandigen: 548.395). Ook van deze indicator kan een dichtheidskaart worden gemaakt.



Figuur 3 tewerkstellingsdichtheid per ha ruimtebeslag (Poelmans et al., 2016, p. 63)

Deze analyse resulteert in een gemiddelde dichtheid per ha ruimtebeslag van 6,2 werknemers/ha ruimtebeslag.

Het laten toenemen van het ruimtelijk rendement betekent dat de tewerkstellingsdichtheid per ha ruimtebeslag in de toekomst zal stijgen. Dit kan door bijvoorbeeld bedrijfsgebouwen op te richten in meerdere lagen, onbenutte terreinen op bedrijventerreinen intensiever te gaan gebruiken, maar ook door hogere gebouwen te realiseren waarin wonen, kantoren en kleinhandel worden verweven, of door flexibele werkplekken te installeren binnen kantoorgebouwen waardoor de gemiddelde kantooroppervlakte per werknemer daalt.

Bebouwde oppervlakte en vloeroppervlakte per ha ruimtebeslag

De hiernavolgende indicatoren worden ook vaak weergegeven als B/T en V/T, met name vloer/terreinoppervlakte en bebouwd oppervlakte/terreinoppervlakte. De terreinoppervlakte staat gelijk aan de oppervlakte van het ruimtebeslag. Op basis van de laag met gebouwen in het Grootschalig Referentiebestand (GRB) werd de totale grondoppervlakte van alle gebouwen gelegen in die cel berekend. De analyse is uitgevoerd voor alle gebouwen, dus niet enkel de residentiële gebouwen, maar ook kantoorgebouwen, loodsen, ... Voor de berekening van de indicator vloeroppervlakte per gebouw is de footprintoppervlakte vermenigvuldigd met het aantal (vermoedelijke) bouwlagen. Het 3D model van het GRB laat toe om hoogte-informatie per object te bevragen. Deze informatie is afkomstig uit de brondata van het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen (DHMVII), ingewonnen tussen 2013 en 2015. Het aantal bouwlagen is afgeleid uit de digitale hoogtemeting met de assumptie dat elke bouwlaag 3 meter hoog is.

***De gemiddelde bebouwde oppervlakte per ha ruimtebeslag in Vlaanderen bedraagt 1730 m².
De gemiddelde vloeroppervlakte per ha ruimtebeslag in Vlaanderen bedraagt 2520 m².***

Om het ruimtelijk rendement te laten toenemen zal de gemiddelde bebouwde oppervlakte en vloeroppervlakte per ha ruimtebeslag wellicht moeten stijgen. Dit betekent bijvoorbeeld dat het aantal bouwlagen gemiddeld zal toenemen of dat nog onbebouwde delen binnen het ruimtebeslag zullen bebouwd worden.

Bij deze redenering kunnen echter kanttekeningen worden geplaatst. Het ruimtelijk rendement laten toenemen hoeft niet noodzakelijk te betekenen dat de vloeroppervlakte toeneemt. Het is ook mogelijk dat er zuiniger gebruik wordt gemaakt van de bestaande bebouwing, en gemiddeld de gebruikte oppervlakte om te wonen of te werken per persoon in de toekomst zal dalen, waardoor meer inwoners of meer werknemers niet meer automatisch resulteert in extra te bouwen vierkante meters.

Oppervlakte niet verhard per ha ruimtebeslag

De oppervlakte niet verharde ruimte per ha ruimtebeslag is een beetje een buitenbeentje in de lijst van indicatoren. Hiervoor worden alle oppervlaktes van types van bodembedekking uit het landgebruiksbestand 2013 met uitzondering van gebouwen, wegen, spoorwegen en overige gesommeerd. Denk hierbij aan de tuinen, parken, bermen, ...

De gemiddelde onbebouwde oppervlakte per ha ruimtebeslag is 4870 m². Dit betekent dat gemiddeld ongeveer de helft van een hectarecel ruimtebeslag onverhard is.

Ook deze indicator is gerelateerd aan het ruimtelijk rendement. Wellicht zal de onbebouwde ruimte binnen het ruimtebeslag door het beperken van nieuw ruimtebeslag onder druk komen te staan. In het Witboek BRV wordt aangegeven dat de ontwikkeling van woongelegenheden, werkplekken, voorzieningen en infrastructures dient te gebeuren door bestaande bebouwde ruimtes te transformeren en zo weinig mogelijk door open en onbebouwde ruimte in te nemen.

De normatieve beoordeling van deze indicator is complex. Er zijn buurten te bedenken waar de ruimte intensiever kan worden gebruikt door delen van de onbebouwde oppervlakte binnen het ruimtebeslag te bebouwen zonder hierdoor aan woonkwaliteit of biodiversiteit in te boeten. Een voorbeeld hiervan zijn de residentiële woonbuurten met uitgestrekte private tuinen. Evengoed zijn er buurten te bedenken waar door het verhogen van de activiteitsdichtheid (meer bewoners, meer werknemers) net meer behoefte zal ontstaan aan onbebouwde ruimte om te ontspannen, te recreëren, ...

Oppervlakte infrastructuur per ha ruimtebeslag

Deze indicator brengt in beeld welk deel van de oppervlakte binnen het ruimtebeslag wordt ingenomen door 'infrastructuur'. Praktisch werd dit cijfer bekomen door de oppervlakte van de 'onbebouwde artificiële terreinen uit het landgebruiksbestand 2013' te sommeren.

De gemiddelde infrastructuuroppervlakte per ha ruimtebeslag is 2960m², of gemiddeld meer dan één vijfde van het ruimtebeslag is ingenomen door infrastructuur.

Het is duidelijk dat deze indicator gerelateerd is aan het ruimtelijk rendement, maar het beoordelen van de evolutie van deze indicator in relatie tot het ruimtelijk rendement is minder eenduidig.

Er zijn zeker gebieden in Vlaanderen te vinden waar de oppervlakte infrastructuur overmaats is, en waar in de toekomst het wenselijk is om overbodige of weinig benutte infrastructuur te verwijderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan brede wegenis binnen residentiële of agrarische omgevingen.

Binnen andere buurten, waar de woningdichtheid toe zal nemen in de toekomst is wellicht net meer infrastructuur (oppervlakte) nodig om het hoger aantal gebruikers te faciliteren.

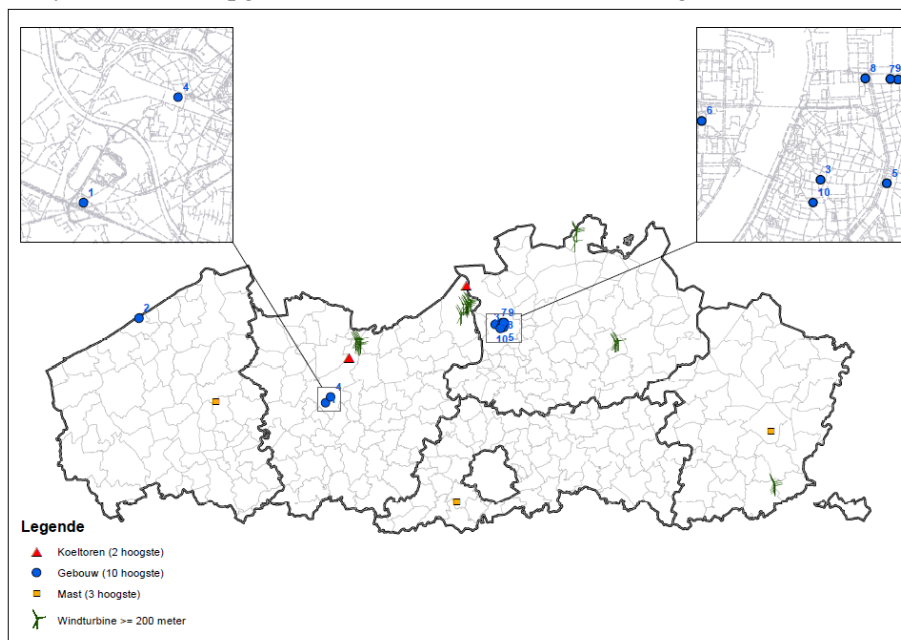
Gemiddelde gebouwhoogte in Vlaanderen

Met behulp van de gebouwenlaag van het GRB werd per gridcel van 1ha de gemiddelde hoogte van alle gebouwen binnen deze cel berekend, gewogen met de (grond)oppervlakte van de gebouwen. De analyse is uitgevoerd voor alle hoofd- en bijgebouwen en voor de gebouwen met virtuele gevels, dus niet enkel voor residentiële gebouwen maar ook voor kantoorgebouwen, loodsen, ...

Het globale gemiddelde in Vlaanderen bedraagt 8,2 meter, dit is ongeveer de hoogte van een huis met twee verdiepingen en een zadeldak.

Hoe hoog zijn de hoogste gebouwen?

Aanvullend werden de 10 hoogste gebouwen in Vlaanderen in kaart gebracht. Kerktorens zijn buiten beschouwing gelaten omdat de hoogtemeting ervan vaak niet betrouwbaar is. De kaart geeft ook de windturbines van meer dan 200 m hoog (maximale hoogte van de wieken), de twee hoogste koeltorens en de zendmasten van meer dan 200 meter hoog weer. Ook deze analyse vond plaats op basis van het 3D model van het GRB in combinatie met adresgegevens, info uit de conformiteitsattesten van mastinstallaties en analyses van luchtfoto's. Het hoogste gebouw in Vlaanderen is volgens deze analyse de recent opgerichte Arteveldetoren in Gent (hoogte 108 m).



Figuur 4 Tien hoogste gebouwen Vlaanderen

Opvallend is dat er zich in Brussel volgens diverse internetbronnen verschillende hogere gebouwen bevinden, met de Zuidertoren van 150 m als hoogste (bron Wikipedia). Ter vergelijking, de hoogste toren ter wereld in 2018 is de Burj Khalifa in Dubai van 828 meter hoog (bron Wikipedia). De tien hoogste gebouwen in Vlaanderen zijn tussen 76 en 108 m hoog. Ze bevinden zich in Gent, Antwerpen en Oostende. Een aantal ervan is opgericht tijdens de hoogdagen van het modernisme, in de jaren 1960-1970. Recent (laatste 5 jaar) zijn er verschillende nieuwe torens bijgekomen, onder meer aan Park Spoor Noord en het Eilandje in Antwerpen en in de omgeving van het Sint-Pietersstation en Flanders Expo in Gent. Deze gebouwen zijn allen ingenomen door kantoren en/of woningen. De

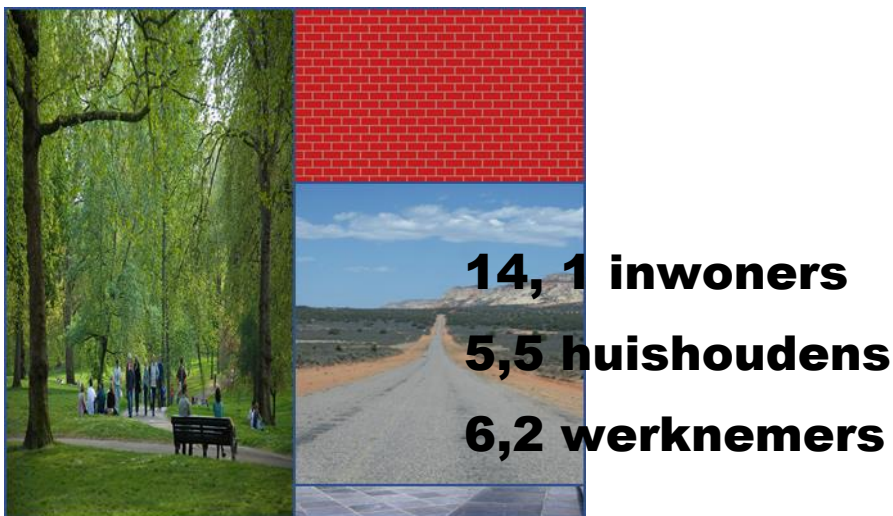
hoogste constructies in Vlaanderen zijn drie zendmasten van meer dan 200 meter hoog: in Sint-Pieters-Leeuw (301 m), Pittem (293 m) en Genk (227 m). Naast de recente grote windturbines, bevinden er zich in haven- en industriegebieden verschillende schoorstenen en koeltorens (Beveren – 125 m, Gent – 116 m) met een grote hoogte.

Wat weten we (niet) over het ruimtelijk rendement?

Uit deze analyse blijkt dat het ruimtelijk rendement van de bebouwde omgeving door een geheel van verschillende indicatoren in beeld wordt gebracht. Indien we het ruimtelijk rendement willen laten verhogen, moeten we er in de eerste plaats voor zorgen dat het ruimtebeslag niet verder toeneemt.

Samenvattend kunnen we stellen dat gemiddeld in 1 ha ruimtebeslag in Vlaanderen:

- 14.1 inwoners en 5.5 huishoudens wonen
- 6.2 werknemers werken
- 4870 m² groene ruimte is
- 2960 m² ingenomen is door publieke infrastructuur en 440 m² door verharding buiten de infrastructuur (opritten, terrassen, parkings)
- 1730 m² bebouwd is, met een vloeroppervlakte van 2520 m² en een bebouwingshoogte van 8,2 m



Figuur 5 Ruimtelijk rendement in een gemiddelde ha ruimtebeslag

Uit een kritische analyse blijkt dat indicatoren die verwijzen naar het aantal ‘gebruikers’ rechtstreeks kunnen worden gekoppeld aan ruimtelijk rendement. Meer gebruikers, in casu meer inwoners of meer tewerkgestelden, betekent immers een meer intensief gebruik van de ruimte voor maatschappelijke doeleinden. Voorlopig zijn enkel indicatoren ontwikkeld die verwijzen naar wonen en werken, maar **idealiter worden hieraan nog andere indicatoren gekoppeld die bijvoorbeeld verwijzen naar het aantal passanten of gebruikers van een bepaalde ruimte (mogelijk te achterhalen via GSMgebruik?).**

Globaal is het de bedoeling om het aantal gebruikers te laten toenemen, dus een stijging van het globaal gemiddelde kan positief worden beoordeeld. Uiteraard wordt beleidsmatig ingezet op de goed gelegen locaties. Dit betekent dat op heel wat plaatsen het aantal inwoners, tewerkgestelden of gebruikers gelijk zal blijven. Op de beleidsmatig goed gelegen plekken is het de intentie om de dichtheidscijfers te verhogen.

De andere indicatoren: oppervlakte infrastructuur, vloer- en bebouwingsoppervlakte, gebouwhoogte en onbebouwde oppervlakte, zijn veel moeilijker interpreteerbaar.

Verschillende toekomstperspectieven zijn mogelijk:

- Een hectarecel waarin het aantal gezinnen toeneemt, de bebouwde oppervlakte gelijk blijft maar de vloeroppervlakte toeneemt omdat er hoger wordt gebouwd, terwijl de onbebouwde oppervlakte, de private verharding en de infrastructuuroppervlakte gelijk blijven. Een voorbeeld hiervan is een dorpscentrum waarin centraal gelegen woningen worden vervangen door appartementen. Dit is een optie die impliceert dat het openbaar domein door meer bewoners wordt gebruikt om zich te verplaatsen en mogelijks om te parkeren, fietsen te stallen, ...
- Een residentiële woonwijk waarin de onbebouwde ruimte deels wordt bebouwd doordat private tuinen verder worden bebouwd (bijvoorbeeld het bouwen in tweede bouwlijn, het vervangen van eengezinswoningen door appartementsgebouwen met een grotere footprint of het herverkavelen waardoor tussenin nieuwe bouwpercelen worden gecreëerd). Hierdoor zal ook het aantal inwoners en gezinnen toenemen, en de vloeroppervlakte en bebouwde oppervlakte stijgen.

Niet alle toenames van indicatoren leiden tot gewenste situaties, en dit zeker niet op alle plekken in Vlaanderen. Maar globaal kan worden aangenomen dat het wenselijk is om gemiddeld voor Vlaanderen het aantal inwoners, gezinnen, gebruikers en tewerkgestelden per ha ruimtebeslag te laten toenemen.

Het is noodzakelijk om verdere kennis te verwerven over het samenspel tussen de indicatoren die verwijzen naar de inrichting van de ruimte versus het aantal gebruikers van de ruimte.

Pertinente onderzoeksvragen zijn: hoeveel infrastructuur is nodig om een bepaald aantal bewoners/gebruikers (met verschillende modi) te faciliteren? M.a.w., wat is de verhouding tussen de infrastructuuroppervlakte en het aantal gebruikers? Hoeveel onverharde ruimte is nodig i.f.v. een goede omgevingskwaliteit en is daar een relatie met de V/T in het gebied?

Referenties

DEPARTEMENT RUIMTE VLAANDEREN. Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Brussel, 2017.

EUROPEAN COMMISSION. Guidelines on best practice to limit, mitigate or compensate soil sealing. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012.

POELMANS, L., VAN ESCH, L., JANSSENS, L., & ENGELLEN, G.: Indicatoren Ruimtelijk Rendement, uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen, Brussel 2016.

THEMA: PLANPROCESSEN ALS LEERPROCESSEN

Inspirator

Jacqueline Vrolijk, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Schets thema

Het is een oud zeer. Ruimtelijke professionals richten zich in planprocessen vooral op de fysieke ruimte. Maar wat als bewoners niet meestappen in het verhaal. Moeten we het voorwerp van beleid niet verbreden naar de mensen die in de fysieke ruimte leven? En hoe richten we onze planprocessen dan in?

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

Bijdragen: *Design Thinking als instrument voor betere beleidskeuzes en gedragsverandering in de publieke ruimte* – Karim Cherroud en Adriaan Debruyne

Gedragsbeïnvloeding van huiseigenaren in overstromingsgebieden: peerinvloed door experts, burens en familie – Peter Davids

Zoektocht naar een typologie van economische locaties – Sophie De Mulder, Inge Penninx en Jan Zaman

Zelf leren veranderen / Praktijkbespreking – Anne Witteveen

Design Thinking als instrument voor betere beleidskeuzes en gedragsverandering in de publieke ruimte.

Karim Cherroud en Adriaan Debruyne

Een Design Thinking cocreatietraject is een ideaal instrument om inzichten te krijgen in bewust en automatisch gedrag van bewoners en gebruikers. Het geeft ontwerpers en beleidsmakers nieuwe inzichten om mee aan de slag te gaan.

Urban Connector
Peter Benoitstraat 13
B 9300 AALST
karim@urbanconnector.be
www.urbanconnector.be

Design Thinking als instrument voor betere beleidskeuzes en gedragsverandering in de publieke ruimte

Ruimtelijk ontwerp beïnvloedt ons gedrag en daarmee onze levens

“There is no doubt whatsoever about the influence of architecture and structure upon human character and action. We make our buildings and afterwards they make us. They regulate the course of our lives.” Deze quote van de Britse staatsman Winston Churchill voor de ‘English Architectural Association’ gaat evenzeer op voor ruimtelijk ontwerp. Ontwerpers verstaan de kunst om, bij manier van spreken, met enkele schetsen buurten te herscheppen, barrières op te heffen, ruimte te creëren voor ontmoeting en zo veel meer. Daarmee beïnvloeden ze mensen in hun gedrag. Die keuzes bevorderen of verhinderen sociaal contact met de burens, bepalen onze keuze van vervoer, doen ons veilig voelen of net niet en hebben (onrechtstreeks) invloed op onze fysieke en mentale gezondheid.

Omdenken

Ruimtelijk ontwerp gaat daarmee inherent over samenleven en de inrichting van onze maatschappij. Het raakt immers verschillende aspecten van de stad en onze levens: samenleven (in de wijk), mobiliteit, ontmoetingsruimte in de buurt, kinderen opvoeden tot burgers, zorgen voor onze ouderlingen, economische noden, ecologische doelstellingen, ... Daarenboven zijn ze vaak gerelateerd tot plaats specifieke omgevingsfactoren.

Dat alles met elkaar verzoenen is geen sinecure. Toch is dat een opgave die nog vaak van een ontwerper wordt gevraagd. Dat heeft veel te maken met de toenemende professionalisering van stadsontwerp in de loop van de 20^e eeuw. Stadsplanning kende daardoor een meer technocratische aanpak die ontwerpers centraal in het beslissingsproces bracht. En daarmee hun grote invloed op het gedrag van mensen.

Maar als ruimtelijk ontwerp ‘au fond’ over het wel en wee van mensen gaat, is het vreemd dat het vertrekpunt daarvan het ontwerp is en niet de mens. Ontwerp vraagt een ‘user centered’ benadering. En daarvoor is kennis van noden, wensen en gedrag van de gebruiker nodig. M.a.w.: om het gedrag van mensen te beïnvloeden door ontwerp, moeten mensen eerst het ontwerp beïnvloeden.

Het top-down benaderen van ruimtelijk ontwerp is meer en meer een aanpak uit het verleden. Sinds de jaren '70 van de vorige eeuw worden wereldwijd overheden en ontwerpers uitgedaagd om bij stadsontwikkeling aandacht te hebben voor sociale kwesties zoals armoede en verloedering in de steden. Die oproep van onderzoekers en burgers heeft ondertussen ook bij overheden ingang gevonden. In Vlaanderen kwam die kentering er door het Vlaamse stedenbeleid dat met het Stedenfonds stadsprojecten rond sociale cohesie, tewerkstelling en armoede subsidieerde, en later met subsidies voor stadsvernieuwingsprojecten die participatie als voorwaarde tot financiering oplegden.

Participatie en cocreatie bij ruimtelijke projecten

Participatie is ondertussen een standaard onderdeel van vele ruimtelijke projecten. Participatietrajecten hebben verschillende functies. Vaak gebeurt een dergelijk traject op vraag van professionals (ontwerpers en architecten) die de kennis van leken (de bewoners en gebruikers van een plek) willen

benutten. Ontwerpers willen daarmee niet alleen de lokale expertise benutten, maar ook de noden en wensen van burgers. De nadruk ligt hier op cocreatie tussen ontwerpers en gebruikers.

Een tweede functie van een participatietraject is om inspraak van burgers toe te laten en draagvlak voor een beleid of een ontwerp te creëren. Deelnemers aan een participatietraject kunnen hun mening geven over de voorstellen die zij als realiseerbaar en wenselijk zien, of net niet. Het zorgt ook voor een verhoogde transparantie van overheidsbeleid.

De derde functie van participatie verhoudt zich tot het publieke discours. Het doel van een participatietraject is dan om burgers te informeren en het publieke debat over een beleidsinitiatief of een stadsproject te voeden.

Hefbomen tot gedragsverandering

B.J. Fogg identificeert in zijn gedragsmodel drie sleutelementen tot gedragsverandering: de motivatie om iets te doen, de mogelijkheid om iets te doen en triggers die tot gedrag aanzetten. Volgens Fogg zal iemand een gewenst doelgedrag vertonen wanneer hij of zij daartoe voldoende gemotiveerd ('motivation') is en ertoe in staat ('ability') is. Hoe hoger de motivatie en hoe makkelijker het gedrag, hoe meer kans er is op het gewenste doelgedrag.

Maar dat alleen is niet genoeg: het gedrag moet ook worden getriggerd. Volgens Fogg ontbreekt het daar in veel gevallen aan. Zelfs als de motivatie hoog is en het gedrag gemakkelijk uitvoerbaar is, heb je toch een trigger nodig. Veel dingen die je graag doet, doe je toch niet. Domweg omdat je op het juiste moment er niet aan denkt. Fogg identificeert drie soorten triggers: een motiverende boodschap (spark), een boodschap die belooft dat het gedrag makkelijk uit te voeren is (facilitator) en reminders (signals).

Ook het in Vlaanderen veelgebruikte 7E-model voor gedragsverandering, hecht groot belang aan motiveren en ondersteunen. De belangrijkste hefboom tot een duurzame (als in blijvende) gedragsverandering, is het beleven van het gewenste gedrag.

Een cocreatie- of participatietraject laat de ontwerper dus toe om verschillende hefboomen tot gedragsverandering bloot te leggen. Deelnemers geven immers zelf aan wat nodig is op een bepaalde plek of wat voor hen voorwaarden zijn om die plek te benutten. De ontwerper heeft daarmee al zicht op wat de respondenten motiveert om een bepaald gedrag te vertonen en welke ondersteuning ze nodig hebben.

We doen lang niet altijd wat we zeggen dat we zullen doen

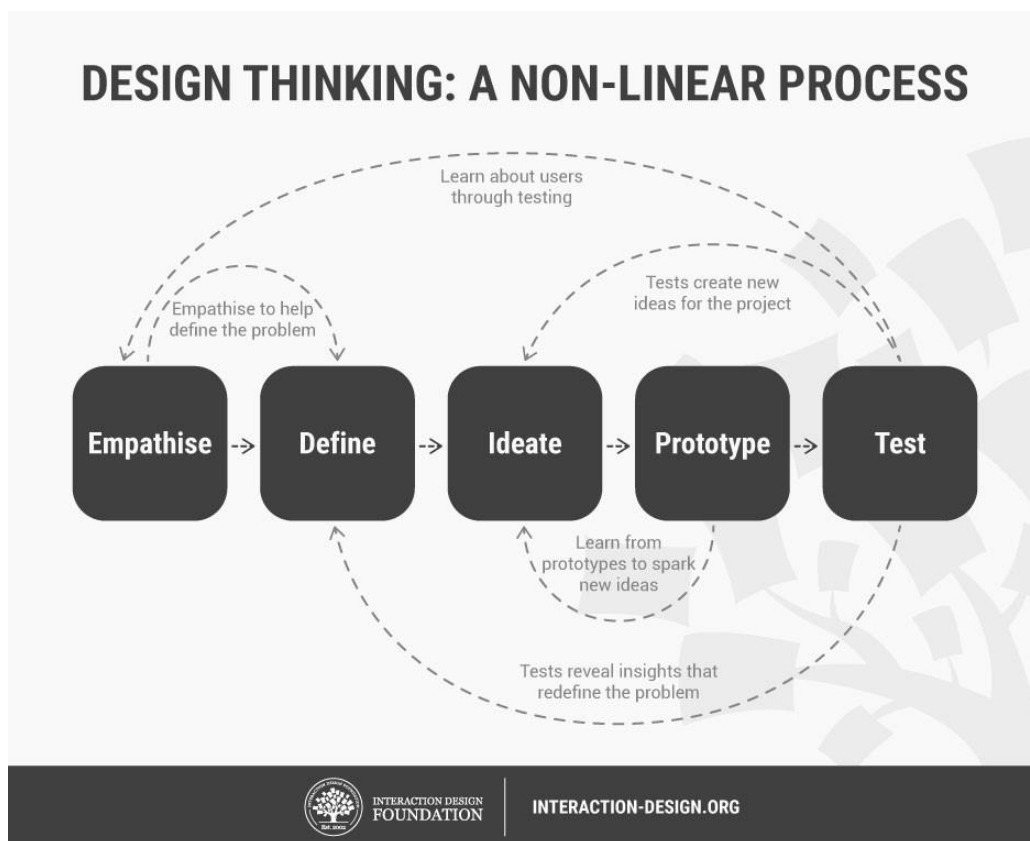
Jammer genoeg is het menselijk gedrag te onvoorspelbaar om enkel af te gaan op input en feedback van respondenten van een participatietraject. In werkelijkheid benutten ze een plek toch anders dan ze hadden aangegeven of nemen ze voor een korte afstand toch de wagen in plaats van te kiezen voor wandelen of fietsen. Er zijn valkuilen genoeg: de input van de respondenten geldt misschien alleen voor henzelf of hun peers en niet voor stakeholders die niet hebben deelgenomen aan het traject, respondenten geven sociaal wenselijke antwoorden of worden onbewust beïnvloed door hun peers,

mensen willen een ander gedrag vertonen maar vinden het te moeilijk om ingesleten gedrag te veranderen, ...

Design Thinking

Naast overleg binnen een cocreatietraject is er daarom ook nood aan het observeren en in kaart brengen van het daadwerkelijke gedrag van mensen. Niet alleen voor de ontwerper aan de slag gaat, maar ook op basis van het ontwerp. Design Thinking laat, als niet-lineaire en experimentele werkwijze, toe om dit te doen.

Design Thinking is een multidisciplinair en bovenal mensgerichte benadering van innovatie gebaseerd op hoe designers denken en werken. Design thinking hoeft niet gerelateerd te zijn tot een designer. Het gaat eerder om de manier van denken: abductief, inductief en deductief. Via verschillende manieren van redeneren worden verklaringen gezocht voor zogenaamde ‘wicked problems’.



Figuur 1: het Design Thinkingproces

Hoewel in de literatuur nog verschillende definities bestaan voor Design Thinking, is men wel eensgezind over de elementen van een Design Thinkingproces. Het bestaat uit ‘need finding’ (het probleem definiëren door observatie), ideation (via brainstorming, zoals in cocreatie) en prototyping en testen van ideeën. Het is echter geen lineair proces. Door het observeren van prototypes wordt vaak het probleem duidelijker waarna er nieuwe oplossingen worden bedacht en nieuwe experimenten opgezet.

Het Design Thinking cocreatietraject identificeert hefboomen tot gedragsverandering

Motiveren en ondersteunen

Een cocreatietraject via Design Thinking geeft op verschillende manieren inzicht in voorwaarden tot gedragsverandering. Zoals eerder beschreven, laat een cocreatietraject toe om inzichten te verwerven in de (rationele) redenen waarom gebruikers van een plek, een dienstverlening of een vervoersmodus het gewenste doelgedrag zullen vertonen. De begeleider en opdrachtgever van het cocreatietraject krijgen zicht op de motivatie en de mogelijkheden van deelnemers die zichzelf als nodig zien om het gewenste doelgedrag te vertonen. Dit gaat over zowel het ‘motiveren’ en ‘ondersteunen’ dat het 7E-model voor gedragsverandering aangeeft als hefboomen, als ‘motivation’ en ‘ability’ in Fogg's model.

Laagdrempelig

De kwaliteit en representativiteit van de input van deelnemers aan een cocreatietraject, hangt natuurlijk ook af van de diversiteit van de deelnemers. Veel participatietrajecten bereiken lang niet alle groepen in de samenleving. Een cocreatietraject via Design Thinking biedt in die zin meer mogelijkheden omdat het laagdrempelig is en niet altijd de bewuste medewerking van bewoners en gebruikers nodig heeft. Het is laagdrempelig omdat het een visuele manier van werken is die denkers en doeners kan samenbrengen. Daarnaast laat de testfase toe dat ook mensen die niet hebben deelgenomen aan de brainstormfase van het traject (‘ideation’), de uitgewerkte prototypes kunnen testen.

Testfase geeft inzichten in automatisch gedrag

Tijdens de fases van ‘prototyping’ en ‘testing’, kan je als ontwerper waarnemen hoe je ontwerp daadwerkelijk wordt gebruikt en of het aanzet tot het gewenste doelgedrag. Door observatie toets je of het ontwerp de beoogde doelstelling behaalt. Is dat niet zo, dan laat Design Thinking toe om nieuwe prototypes te maken of nieuwe ideeën te genereren of waar nodig na te gaan of de vooropgestelde doelstelling van het ontwerp wel de juiste is.

Wanneer je de fases van prototyping en testing bekijkt door de brillen van de gedragsmodellen die eerder in deze paper zijn opgesomd, merk je dat dit de momenten zijn waarop de belangrijkste hefboom tot gedragsverandering kan worden geïdentificeerd. De observatie tijdens die fases laat toe om de ‘triggers’ te vinden die Fogg als essentieel ziet. Het 7E-model van Fran Bambust van zijn kant, beschouwt het beleven van het gewenste gedrag als de belangrijkste duw die mensen nodig hebben om dat gedrag blijvend te vertonen.

Tot slot: ook de beleidsmaker heeft zijn rol

Het toepassen van Design Thinking biedt vele mogelijkheden om inzichten in het gedrag van mensen te ontdekken en om via experimenten te ontdekken hoe hun gedrag kan beïnvloed worden. We willen er echter voor waarschuwen dat niet alle heil mag verwacht worden van een ruimtelijk ontwerp. Dat ontwerp is ook maar een van de middelen om een stad of buurt kwaliteitsvoller te maken. De opdrachtgever van de ontwerper, veelal de overheid, heeft zelf ook hefboomen tot gedragsverandering in handen die hij moet benutten.

De ‘ondersteuning’ waarvan sprake in het 7E-model of de ‘ability’ van Fogg, is iets waar de overheid ook moet voor zorgen. Flankerende maatregelen van een overheid beïnvloeden evenzeer het gedrag van mensen. Dat zowel in het projectgebied als ver er buiten. Dat kan gaan over het op tijd ophalen van vuilnis, fysieke barrières of mobiliteitsobstakels die kinderen beletten om een goed ontworpen speelplein te bereiken, de veiligheid in de buurt, het aanbod aan vervoersmodi, een buurtwerking, ...

Deze paper is daarmee ook een pleidooi om Design Thinking en gedragsinzichten toe te passen bij het maken van beleid. Een goed beleid vertrekt immers vanuit de mens waarvoor het bedoeld is.

Bronnen

BAMBUST, Fran, Effectief gedrag veranderen met het 7E-model 2015.

CARLGREN, Lisa, Design Thinking as an enabler for innovation, 2013.

CIALDINI, Robert B., Influence. The Psychology of Persuasion, 2007

FOGG, B.J. www.bjfogg.com

HERMSEN, Sander en RENES, Reint Jan, Ontwerpen voor gedragsverandering. 2015.

Interaction Design Foundation, www.interaction-design.org.

JOSS, S., Rising to the challenge: public participation in sustainable urban development. 2014.

LAARMAN, Carlien, Meester-psycholoog Cialdini introduceert het 7de beïnvloedingsprincipe, frankwatching.com. 2016.

LEFEBVRE, R. Craig and KOTLER, Philip, Design Thinking, Demarketing and Behavioral Economics: Fostering Interdisciplinary Growth in Social Marketing. 2011.

LOCKTON, Dan, Architecture, urbanism, design and behaviour: a brief review,

<http://architectures.danlockton.co.uk/2011/09/12/architecture-urbanism-design-and-behaviour-a-brief-review/>, 2011.

Gedragsbeïnvloeding van huiseigenaren in overstromingsgebieden

Peerinvloed door experts, buren & familie

Peter Davids

Stellingen

Bewoners in overstromingsgebieden hebben baat bij overstromingsadvies dat speciaal voor hun adres is ontwikkeld.

Als de overheid van een zelfredzame burger wilt in overstromingsbeheer, zal de overheid ook passende begeleiding bij haar informatievoorziening moeten geven.

Universiteit Gent, Afdeling Mobiliteit & Ruimtelijke Planning
Peter.davids@ugent.be

Gedragbeïnvloeding van huiseigenaren in overstromingsgebieden

Peerinvloed door experts, buren & familie

Introductie

Overstromingen en overstromingsbeheer

Hevige regenval leidt steeds vaker tot overstromingen in het stedelijk en peri-urbaan gebied. Regen valt onregelmatiger en in extremere hoeveelheden, waardoor de kans op overstromingen hoogstwaarschijnlijk toeneemt in landen als België en Nederland (Boelens, Allart, & Wallot, 2017; IPCC, 2014). Bovendien neemt de impact van overstromingen steeds verder toe, bijvoorbeeld door toegenomen verstedelijking. De schade door deze overstromingen is de laatste decennia aanzienlijk gestegen, steden blijken steeds kwetsbaarder voor overstromingen (VerbondvanVerzekeraars, 2017).

Burgers rekenen op de bescherming door de overheid met traditionele preventieve ingrepen in onze waterhuishouding, zoals dijkaanleg, peilbeheer en wachtbekkens (Tempels, 2016). Echter, door de extreme regenval kunnen overstromingen niet altijd volledig worden voorkomen. Daarom pleiten zowel de wetenschap als Europa voor een veerkrachtige benadering van overstromingsrisico's, het zogenaamde Flood Risk Management (FRM) (Tempels & Hartmann, 2014) Directive 2007/60/EC). Dit veerkrachtprincipe voor overstromingsbeheer betekent dat overstromingen in stedelijke gebied kunnen gebeuren, maar dat de schade zoveel mogelijk beperkt moet worden (Begum, Stive, & Hall, 2007). Om de kwetsbaarheid van het stedelijk gebied te reduceren, zijn aanvullende beschermingsmaatregelen nodig, en niet alleen aan publieke werken. De Vlaamse overheid heeft dit vertaald naar het concept van meerlaagse waterveiligheid (VlaamseOverheid, 2012). Dat betekent dat de Vlaamse overheid niet alleen focust op preventiemaatregelen, maar ook op protectieve en paraatheidsmaatregelen. Deze maatregelen moeten de schade beperken als een overstroming toch niet voorkomen kan worden.

Omdat protectieve maatregelen en paraatheidsmaatregelen niet alleen ingrepen in het publieke domein zijn, is het beheer van de waterhuishouding ook niet langer louter een taak van water managers, maar een publiek-private samenwerking. Planners, verzekeraars, de bouwsector en hulpdiensten delen in deze verantwoordelijkheid. Bovendien vraagt deze benadering ook om een actieve betrokkenheid van huiseigenaren, omdat deze groep sterk getroffen wordt door overstromingen en omdat beschermingsmaatregelen in huis uitgevoerd kunnen worden (Mees, Tempels, Crabbé, & Boelens, 2016). Echter, burgers zien overstromingsbeheer vooral als een overheidstaak. Ondanks dat er overstromingsoplossingen bestaan (bijvoorbeeld terugslagkleppen of wegneembare schotten) en informatie over de risico's beschikbaar is (bijvoorbeeld op overstromingskaarten), nemen huiseigenaren nauwelijks maatregelen om het huis 'overstromingsproof' te maken (Burningham, Fielding, & Thrush, 2008; Tempels, 2016).

In FRM wordt een actieve zelfstandige, redzame houding verwacht van burgers in overstromingsgebied. Echter, er bestaat een wezenlijk verschil tussen wat een overheid van haar burgers verwacht, en wat deze burgers aankunnen en doen (WRR, 2015). Bewoners moeten zelf beslissingen nemen over aanpassingen aan huis, moeten zelf het onderhoud bijhouden en moeten zelf de maatregelen correct gebruiken tijdens een overstroming. Deze keuzes en verwachtingen kunnen

overweldigend zijn, en het vermogen om rationele keuzes te maken is begrensd. Dit kan leiden tot terughoudende actiebereidheid, of struisvogelgedrag (WRR, 2015).

Gedrag veranderen

De vraag rijst nu, hoe je huiseigenaren met overstromingsrisico kunt motiveren om beschermende maatregelen te nemen in hun huis. Is hun gedrag te beïnvloeden op basis van informatie? Bovendien moeten we ons niet alleen verdiepen in welke informatie wordt aangeboden, maar ook hoe deze informatie wordt aangeboden.

Gedrag wordt beïnvloed door risico en risicobeleving (Birkholz, Muro, Jeffrey, & Smith, 2014; Kousky & Shabman, 2015). Een versterking van de risicobeleving door informatievoorziening zou het gedrag kunnen bijsturen, en dus huiseigenaren kunnen activeren om het huis aan te passen. Het risico op een overstroming is een vermenigvuldiging van kans x blootstelling x kwetsbaarheid, en beïnvloedt de risicobeleving. Deze risicobeleving is opgebouwd uit o.a. eerdere ervaringen met overstromingen, kennis van de kans op overstromingen, de verwachte impact en schade, vertrouwen in de overheid, en het vertrouwen in de oplossingen en het eigen aanpasbaar vermogen (Grothmann & Reusswig, 2006; Wachinger et al., 2013). De risicobeleving zou de afweging om wel/geen maatregelen te nemen beïnvloeden. Hoewel de invloed van overstromingservaring in meerdere onderzoeken is aangetoond, is het verband tussen risicobeleving en gedragsverandering complex: gedragsverandering hoeft geen logisch gevolg te zijn van de juiste overstromingskennis, middelen, contacten en sociaalgeografische en sociaaleconomische karakteristieken (Wachinger et al., 2013).

Achter deze complexe relatie tussen gedrag, risico en risicobeleving schuilen sociaalpsychologische principes die de actiebereidheid zouden kunnen beïnvloeden, zoals beschreven door Kousky (2015). Voorbeelden hiervan zijn de aanwezigheid of afwezigheid van levendig bewijs door o.a. tv-beelden, de wet van kleine getallen, het negeren van kleine risico's, of een ongekend optimisme. Ook de input van overstromingsexperts en peers (familie en burens) kan eveneens de besluitvorming over ingrepen in huis beïnvloeden, blijkt uit ervaringen met het Energie Prestatie Certificaat (van Middelkoop et al., 2017), maar is nog beperkt onderzocht voor het overstromingsbeheer (Lo, 2013).

Dit paper onderzoekt of beïnvloeding een rol speelt bij de activering van huiseigenaren in overstromingsgebied. Specifiek onderzoeken we welke invloed informatie van experts en familie en burens hebben op de actiebereidheid. Daarvoor is het project 'Overstromingspreventie' van de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM) gevolgd gedurende 2017. In dit project in Vlaanderen experimenteert de VMM met een passende informatievoorziening voor individuele huishoudens (Vlaamse Milieu Maatschappij, 2017). Op basis van een huisbezoek door een expert krijgen bewoners een rapportage over de overstromingsrisico's en oplossingen voor hun huis. We onderzoeken of dit een succesvolle methode is om huiseigenaren te motiveren. Draagt de informatievoorziening bij aan de beïnvloeding van huiseigenaren om het huis aan te passen?

Methodologie

Case selectie: pilootproject 'Overstromingspreventie'

Met als doel om huiseigenaren te activeren, startte de VMM het casestudieproject 'Overstromingspreventie'. Doelstelling van dit project was huiseigenaren beter te informeren over

overstromingsrisico's en oplossingen voor hun huis. Een uitgebreid passend advies voor ieder individueel huishouden moet bewoners motiveren om hun huis beter te beschermen. In de gemeenten Sint-Pietersleeuw, Lebbeke en Geraardsbergen draaide de VMM een pilootproject waarbij bewoners met overstromingsschade in het recente verleden een advies van expert kregen zodat zij hun huizen kunnen aanpassen aan nieuwe overstromingen. De cases bieden de mogelijkheid om tot in detail te onderzoeken hoe advies van een expert een groep bewoners met overstromingsrisico zou kunnen beïnvloeden.

De VMM heeft deze steden geselecteerd op basis van recente overstromingsgeschiedenis. Sint-Pietersleeuw, onderdeel van het Zennebekken, had nog in 2016 meermaals te maken met ernstige overstromingen. Lebbeke en Geraardsbergen, beide onderdeel van de Denderbekken hadden recentelijk in 2010, 2014, en 2016 te maken met overstromingen. De overstromingen kennen drie oorzaken. Ten eerste, hevige regenval ter plaatse leidt tot plotselinge stortvloeden, waarbij verzadigde of versteende grond het water niet voldoende opneemt en dus afstroomt over straten en velden. Ten tweede zijn er overstromingen van rivierbekkens, bijvoorbeeld door hevige regenval stroomopwaarts. Ten derde, leidt een gebrekkige afwikkeling van water ook tot overstromingen vanuit de rioleringen, water spuwt terug door toiletpotten en afvoerputjes omhoog in kelders en woonruimten. Sint-Pietersleeuw heeft tevens te maken met een slechte afwikkeling van het water omdat de stad Brussel (stroomafwaarts gelegen) zijn sluizen sluit om de schade in de hoofdstad te beperken.

Zeven duizend bewoners die volgens de overstromingskaarten in 'effectief' of 'mogelijk' overstromingsgebied wonen zijn uitgenodigd voor deelname het project door de VMM. Ongeveer +/- 240 huishoudens reageerden op de uitnodiging. De verplichte verspreiding van deze brief in het Nederlands, kan een oorzaak zijn van de lage respons; de drie gemeenten kennen ook veel Franstaligen. Onder de +/-240 aanmeldingen zijn op basis van de recente overstromingsgegevens van brandweer, gemeente, en bewoners in totaal 210 huishoudens geselecteerd voor het project. Deze 210 adressen hebben in zomer 2017 een bezoek gehad van een overstromingsschade-expert en rioleringsexpert. Dit bezoek vormt de basis voor het advies dat zij in voorjaar 2018 hebben ontvangen.

Het advies bestaat uit een gedetailleerde overstromingsanalyse op maat voor het specifieke adres op basis van de metingen in en rond het huis. In dit pilootproject is deelname kosteloos. Het advies bevat een risicoanalyse voor de toekomst en concrete technische oplossingen van eenvoudige aard, zoals de plaatsing van een terugslagklep, schotten of een waterkerende coating op de buitenmuur. Verder bevat het advies een kostenindicatie en informatie over het gebruik van voorgestelde maatregelen. Alvorens het definitieve advies is uitgegeven, heeft de VMM in iedere gemeente een terugkoppelavond georganiseerd waar de experts op verzoek het advies hebben toegelicht en aangevuld. Tevens is in alle gemeenten gedurende deze avonden een markt georganiseerd waar diverse bedrijven hun beschermmaatregelen hebben gedemonstreerd en waar gemeenten en provincie subsidiemogelijkheden presenterden.

Datacollectie en analyse

Om de invloed van het VMM-advies te analyseren is meermaals contact geweest met bewoners in de drie gemeenten. Voor de datacollectie is gebruik gemaakt van twee methoden: diepte-interviews en het gebruik van een enquête.

Tijdens de huisbezoeken zomer 2017 zijn dertien interviews afgenomen met huiseigenaren. Gedurende deze interviews zijn verschillende perspectieven verzameld van huiseigenaren over de actiebereidheid voor overstromingspreventie van het eigen huis. Er zijn vragen gesteld over hun ervaringen met overstromingen, burgerparticipatie bij overstromingen, hun aanpassingsbereidheid en hun argumenten om mee te doen aan het project van de VMM. Deelnemers van het VMM-project zijn in feite al geïnteresseerd om zelf hun huis aan te passen. Zij hebben hiervoor een bewonersavond bezocht, en nodigen twee experts uit in huis. Daarom zijn eveneens huis-aan-huis vijf interviews afgenomen met bewoners zónder deelname aan het project, maar mét wateroverlast.

Om een grotere groep te bereiken is gekozen ook een enquête uit te voeren onder de geadviseerden. Voor de enquêtering is contact gezocht met de bewoners tijdens de terugkoppelavonden in iedere gemeente. Onder de 210 huishoudens met een technisch advies zijn 58 enquêtes uitgedeeld aan de bezoekers, waarvan 26¹ enquêtes zijn geretourneerd. De enquête bevatte vergelijkbare vragen en stellingen over de ervaringen met overstromingen, actiebereidheid, maar ook over het gebruik van het net verkregen VMM-advies, en de bruikbaarheid van een dergelijk advies voor een breder publiek. In relatie tot peer-invloed werden vragen gesteld o.a. of familie en burens ook aanpassingen het huis hebben uitgevoerd; en of zij als inspiratiebron golden voor deelname aan het VMM-project of de uit te voeren beschermingswerken; en of men samen met de buurt maatregelen zou willen uitvoeren, bijvoorbeeld door een gezamenlijke aanbesteding.

Beide methoden vullen elkaar aan. Terwijl de enquête terugkerende patronen signaleert in de keuzen van huiseigenaren omtrent beschermingsmaatregelen, kunnen de diepte-interviews achtergrond geven bij de keuzen die huiseigenaren maken.

Resultaten

Algemene actiebereidheid en beperkingen

Het effect van het VMM-advies is groot. Uit de enquête blijkt dat 73% (18/26) van de deelnemers bereid hun huis aan te passen. 19% (5/26) zijn niet overtuigd door het advies, en zijn vooralsnog niet bereid om hun huis aan te passen. Zeven van deze respondenten zou de aanpassingen aan het huis de komende zes maanden uit willen voeren. 69% van de ge-enquêteerden geeft aan iets nieuws te hebben geleerd van het huisbezoek en rapportage.

Bovendien, het merendeel van de ge-enquêteerden (92%) en van de geïnterviewden heeft aangegeven in het verleden al gezocht te hebben naar een oplossing voor de overstromingen. Twaalf ge-enquêteerden hebben zelf al werken uitgevoerd, acht ge-enquêteerden hebben nog geen werken laten uitvoeren. Op de vraag waarom zij geen maatregelen uitvoeren antwoordden vijf van de acht dat zij twijfel hebben over zelf gevonden maatregelen. Een van de geïnterviewden licht legt eveneens uit waarom hij nog geen maatregelen nam in het verleden:

“...ik heb al over zo 'n klep nagedacht maar altijd getwijfeld of dat wel zou helpen...het is in feite zo maar een stukske plastic, zou dat wel uitwerken?” (bewoner in “mogelijk overstromingsgevoelig gebied”, ervaring met 5 overstromingen).

¹ Stand van zaken 8 april 2018. Een enkele enquête wordt nog altijd teruggestuurd.

Beïnvloeding door de overheid

Daarnaast beïnvloedt de rol van de overheid in het overstromingsbeheer de actiebereidheid van huiseigenaren. Van de acht huiseigenaren die geen actie ondernamen, heeft de helft geen werken uitgevoerd omdat zij het een taak van de overheid vinden. Zij vindt dat de overheid tekortschiet in onderhoud, bijvoorbeeld in het onderhoud van wachtbekkens en rioleringen. Zij achten de overheid verantwoordelijk omdat zij destijds de bouwkavels hebben toegewezen. Deze bewoners voelen zich bedrogen.

Ook onder degenen die wel het huis aangepast hebben, zien het als een gedeelde verantwoordelijkheid maar vindt dat ook de overheid tekortschiet in onderhoud. Zowel burger als overheid moet handelen naar de overstromingen, vindt deze groep. Enkel 19% van de ge-enquêteerden gelooft niet dat de overheid een oplossing kan vinden voor de overstromingen in hun huis. Dit resulteert in wantrouwen jegens de overheid, en motiveert de bewoner zelf te zoeken naar oplossingen:

“Ze hebben leidinkies van het jaar nul, en er wordt niks veranderd door de gemeente, ze hebben geen geld daar(...) de riolering is Ruysbroeck is op zoveel plaatsen kapot, dus wij gaan wel doen wat we kunnen, dat willen we graag, want het moet opgelost worden. We weten dat we niet op de gemeente kunnen rekenen” (bewoner in ‘niet overstromingsgevoelig gebied’, ervaring met 8 overstromingen, heeft provisorische oplossingen aangebracht)

Over de relatie tussen burgers en overheden in overstromingsgebieden in Vlaanderen heeft Mees et al. (2016) vergelijkbare resultaten beschreven. Bewoners verwijten de overheid dat overstromingen gebeuren, en willen een oplossing om overstromingen finaal te voorkomen. Voor deze overheidskritische groep blijft het een uitdaging om te benadrukken dat deze overstromingen niet volledig voorkomen kunnen worden en dat aanpassingen aan hun huis de meest efficiënte bescherming is om het huis droog te houden tijdens een overstroming.

Beïnvloeding door de expert van het VMM-advies

Het VMM-advies probeert in te spelen op de kennisleemte onder bewoners, en dat lijkt succesvol. 92% van de ge-enquêteerden heeft aangegeven zelf te hebben gezocht naar een oplossing, maar liepen vast in hun zoektocht. De huiseigenaren weten niet hoe ze het probleem moeten aanpakken, wie ze daarvoor moeten benaderen, en welke expert zij kunnen vertrouwen. Het advies vooral waardevol omdat de huiseigenaren nieuwe oplossingen hebben leren kennen (50%), en omdat zij beter weten waar zij deze oplossingen kunnen aanschaffen (35%). Een geïnterviewde vat het samen:

“(...) toen ik wist dat het technisch advies zou komen....het maakt mij heel content. Het is een enorm voordeel dat er direct vakmensen komen zeggen wat en hoe, en dat ook al namen hoor vallen van schotten en terugslagklep en zo. Nu hoef ik het niet allemaal alleen uit te zoeken, dat vind ik heel fijn. Nu hoef ik niet allemaal fabels en adviezen aanhoren van ondernemers, nu weet ik al waar ik aan toe ben.” (bewoner in ‘mogelijk overstromingsgevoelig gebied’, ervaring met 3 overstromingen)

Huiseigenaren zoeken niet alleen naar meer informatie over oplossingen, maar zijn ook op zoek naar neutraal advies over zelf gevonden maatregelen, of naar aanleiding van tegenstrijdige adviezen. Anderen willen dit advies gebruiken om de kwaliteit van aannemers te testen.

“Een advies, dat niet commercieel is. We willen graag onafhankelijk neutraal advies. We hadden al meerdere offerten gehad van bedrijven, maar nu snappen we het probleem veel beter. Bovendien is het probleem anders dan wij dachten, dan wat ons door derden is verteld.” (bewoner in ‘mogelijk overstromingsgevoelig gebied’, ervaring met 1 overstroming)

En:

“Ik wil wel eens van een paar mensen die h elmaal neutraal staan, zijn we goed bezig of niet...?” (bewoner in “mogelijk overstromingsgevoelig gebied”, ervaring met 5 overstromingen, heeft eigen oplossingen ontworpen)

Bijna 31% van de bewoners vindt het VMM-advies waardevol omdat zij de experts meer vertrouwen meer dan aannemers. Dit is een opmerkelijke observatie, daar de VMM vooral de inhoud van het advies benadrukt. Hoewel de advisering ook in dit geval wordt uitgevoerd door twee commerciële bureaus, lijkt het gehele project extra vertrouwen te verdienen door de uitvoerige opzet vanuit de VMM. Een bewoner ziet het als investering van de overheid:

“Ik had op voorhand niet verwacht dat we zoveel maatwerk informatie zouden krijgen, ik dacht dat het meer algemeen zou blijven. En dat ze dus langskomen voor metingen. We zijn echt aangenaam verrast. Daar zit enorm vele werk in vanuit de gemeente. Nu willen wij ook écht wat gaan doen aan het water ” (bewoners in “gebied zonder overstromingsrisico”, ervaring met 1 overstroming, geen maatregelen genomen)

Al met al vormt de nieuwe informatie voor bijna de helft (42%) een extra stimulans om actie te ondernemen, slechts een kleine groep van 11% voelt zich niet gemotiveerd door deze informatie.

Beinvloeding door familie en bureu

In de lokale gemeenschap zijn de overstromingen een belangrijk gespreksonderwerp. Bovendien raadpleegden acht ge-enquêteerden familie en bureu over een oplossing voor de overstromingen. Echter, slechts een enkeling (7%) bevestigt mee te doen aan het VMM-project omdat bureu ook meedoen. Volgens een meerderheid (57%) speelde projectdeelname van bureu of familie geen rol bij eigen deelname. Verder blijkt uit de enquête dat slechts 30% gelooft dat het advies ook van toepassing is op het huis van de bureu. Daarmee lijkt de invloed van bureu en familie bij overstromingsbeheer beperkt. Kousky and Shabman (2015) geeft als verklaring dat aanpassingen aan overstromingen niet altijd zichtbaar zijn. Voorbeelden hiervan zijn een terugslagklep of verzekering. Toch bespreekt de helft van de ondervraagden mogelijke oplossingen voor de problemen met zijn bureu. Een bewoner vertelt trots dat zijn schottensysteem een inspiratie is voor zijn buurt:

“ (...) we zijn beroemd. Mensen komen bij ons kijken naar onze oplossingen. En ik heb de meeste zelf bedacht! Ha!” (bewoner in “mogelijk overstromingsgevoelig gebied”, ervaring met 5 overstromingen)

Bovendien verklaren diverse geïnterviewden dat de bouw van de huizen verschilt, en daardoor verschilt ook het effect van de overstromingen en twijfelen bewoners of oplossingen bij de bureu wel van toepassing zijn bij henzelf. Daarmee lijkt de invloed van de gemeenschap gering, zeker in vergelijking de invloed van het overstromingsadvies.

Discussie en Conclusies

Dit paper onderzocht of beïnvloeding een rol speelt bij de activering van huiseigenaren in overstromingsgebied. Dit onderzoek toont aan dat de aanpak zoals uitgevoerd door de VMM succesvol kan zijn. Het merendeel van de huiseigenaren is voornemens om naar aanleiding van het advies zijn huis ‘overstromingsproof’ te maken. Dit vormt een contrast met ander onderzoek in Vlaanderen, waar meer dan 75% van de bewoners niet handelt omdat zij vinden dat overstromingsbeheer een overheidstaak is (Mees et al., 2016).

De invloed van familie en burens op de actiebereidheid lijkt beperkt. Oplossingen worden bediscussieerd met burens en familie, maar men is niet altijd overtuigd of de oplossing van de buurman ook zal werken bij op het eigen adres. Veel bewoners zijn in het verleden vastgelopen tijdens eigen onderzoek naar oplossingen voor de overstromingen. Voor deze bewoners is het advies van de VMM een tegemoetkoming. Het informeert huishoudens over specifieke oplossingen en bewoners weten beter waar zij voor oplossingen terecht kunnen.

We geloven dat de sleutel tot het succes van informatievoorziening niet louter ligt in de informatievoorziening zelf. Vanuit een gedragswetenschappelijk perspectief kunnen we niet verwachten dat burgers zichzelf kunnen redden alleen op basis van de juiste informatievoorziening. Als de overheid van een zelfredzame burger wilt in FRM, zal zij ook de passende begeleiding bij de informatievoorziening moeten geven. Niet alleen de inhoud, ook het proces doet er toe.

Hoewel de advisering nog te vers is om daadwerkelijke uitvoering van maatregelen te toetsen onder deelnemende huishoudens, toch heeft het merendeel van de respondenten het voornemen het huis aan te passen. Maar een voornemen is nog geen uitvoering. Daarvoor is begeleiding en nazorg nodig in het traject naar aanpassing. Dit kan ook de vertrouwensband tussen burger en overheid versterken, en bijdragen aan de motivatie tot aanpassing. Het project van de VMM doet een goede poging om de burger te helpen tot uitvoering te komen. De begeleiding tijdens het traject geroemd. Het betreft geen louter advies, maar ook de terugkoppeling over voorgestelde maatregelen en de informatiemarkt in iedere gemeente. Deze markt biedt een ingang tot een netwerk van ondernemers die betrokken zijn bij particulier overstromingsbeheer. Verdere begeleiding zou kunnen op basis van een belronde enkele maanden na uitgifte van de rapportage, subsidies met een kort ‘houdbaarheidsdatum’, of op basis van het organiseren van een gezamenlijke aankoop van technische oplossingen.

De vraag rijst hoe peer-invloed kan worden geïntegreerd in een governanceproces voor overstromingsbestendig stedelijke gebieden. Het pilootproject van de VMM staat niet op zichzelf. Op dit moment worden meerder tools ontwikkeld en getest die middels maatgevende informatievoorziening huiseigenaren probeert te beïnvloeden, een voorbeeld is een floodlabel. Net als bij het Energie Prestatie Certificaat probeert deze tool huiseigenaren beter te informeren over de overstromingsrisico's en mogelijke oplossingen in het huis (Hartmann & Scheibel, 2016). Eerste pilootstudies zijn gestart in Duitsland.

Tenslotte, voor al deze projecten geldt dat alleen een top-down informatievoorziening niet voldoende zal zijn. Huiseigenaren in overstromingsgebied hebben ook een pro-actieve, persoonlijke begeleiding op maat nodig van de overheid. Dit is van belang om huizen en steden veerkrachtig en ‘overstromingsproof’ te maken.

Referenties

- Begum, S., Stive, M. J. F., & Hall, J. W. (Eds.). (2007). *Flood Risk Management in Europe: Innovation in policy and practice*. Dordrecht: Springer.
- Birkholz, S., Muro, M., Jeffrey, P., & Smith, H. M. (2014). Rethinking the relationship between flood risk perception and flood management. *Sci Total Environ*, 478, 12-20.
doi:10.1016/j.scitotenv.2014.01.061
- Boelens, L., Allart, G., & Wallot, C. (2017). *Adapt for Life*. Groningen: INplanning.
- Burningham, K., Fielding, J., & Thrush, D. (2008). 'It'll never happen to me': understanding public awareness of local flood risk. *Disasters*, 32(2), 216-238.
- Grothmann, T., & Reusswig, F. (2006). People at Risk of Flooding: Why Some Residents Take Precautionary Action While Others Do Not. *Natural Hazards*, 38(1-2), 101-120.
doi:10.1007/s11069-005-8604-6
- Hartmann, T., & Scheibel, M. (2016). Flood Label for buildings – a tool for more flood-resilient cities. *E3S Web of Conferences*, 7, 13006. doi:10.1051/e3sconf/20160713006
- IPCC. (2014). *Climate Change 2014: Impacts Adaption and Vulnerability: IPCC WG-II AR5*.
- Kousky, C., & Shabman, L. (2015). Understanding Flood Risk Decisionmaking: Implications for Flood Risk Communication Program Design.
- Lo, A. Y. (2013). The likelihood of having flood insurance increases with social expectations. *Area*, 45(1), 70-76. doi:10.1111/area.12002
- Mees, H., Tempels, B., Crabbé, A., & Boelens, L. (2016). Shifting public-private responsibilities in Flemish flood risk management. Towards a co-evolutionary approach. *Land Use Policy*, 57, 23-33. doi:10.1016/j.landusepol.2016.05.012
- Tempels, B. (2016). *Flood Resilience: a Co-evolutionary approach* Groningen: InPLanning.
- Tempels, B., & Hartmann, T. (2014). A co-evolving frontier between land and water: dilemmas of flexibility versus robustness in flood risk management. *Water international*, 39, 872-883.
- van Middelkoop, M., Vringer, K., & Visser, H. (2017). Are Dutch residents ready for a more stringent policy to enhance the energy performance of their homes? *Energy Policy*, 105, 269-282.
doi:10.1016/j.enpol.2017.02.050
- VerbondvanVerzekeraars. (2017). *Hoofd boven Water - Verzekeren van schade in een veranderend klimaat*. Retrieved from
- VlaamseMilieuMaatschappij. (2017). Pilotproject preventie overstromingsschade. Retrieved from <https://www.vmm.be/water/overstromingen/pilotproject-preventie-overstromingsschade>
- VlaamseOverheid. (2012). *Vlaams Adaptatieplan 2013-2020*. Brussel.
- Wachinger, G., Renn, O., Begg, C., & Kuhlicke, C. (2013). The risk perception paradox--implications for governance and communication of natural hazards. *Risk Anal*, 33(6), 1049-1065.
doi:10.1111/j.1539-6924.2012.01942.x
- WRR. (2015). *Weten is nog geen doen*. Den Haag.

Zoektocht naar een typologie van economische locaties

Sophie De Mulder, Inge Penninx en Jan Zaman

Wie de locatiekeuzes van bedrijven wil begrijpen, zet best zijn of haar kennis uit de ruimtelijke planning even opzij.

Inventarisatie bevat zeer waardevolle informatie die niet achterhaald kan worden uit databanken.

Het is mogelijk om vestigingsmilieus voor economische activiteiten te bepalen. Dit kan op basis van de afstand tussen economische activiteiten, om vervolgens morfologische zones te bepalen. Hieruit worden dan vestigingsmilieus benoemd door een verdere analyse van het dominant economisch gebruik of van bepaalde combinaties van activiteiten.

De spreiding en het voorkomen van economische activiteiten in de open ruimte zijn een heikel punt en moeten verder onderzocht worden.

Departement Omgeving
Afdeling Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20, bus 8, 1210 Brussel
sophie.demulder@vlaanderen.be
inge.penninx@vlaanderen.be
jan.zaman@vlaanderen.be

Zoektocht naar een typologie van economische locaties

Graag een andere bril bij het analyseren van economische activiteiten

Het perspectief van bedrijven

Traditioneel wordt “wonen” bestudeerd vanuit bepaalde planologische afbakeningen en indelingen, zoals kern, stadsrand, landelijk, linten,... Bij deze afbakeningen zijn er een aantal verwachtingen ten opzichte van de locatie van economische activiteiten, zoals bijvoorbeeld winkels in een kernwinkelgebied van een stad, diensten in CBD, industrie op industriegebieden,... In de loop van het onderzoek dat we gevoerd hebben, worden deze verwachtingen bevestigd, maar toch komen bepaalde economische patronen naar voor die afwijken van de verwachtingen, zoals bijvoorbeeld diensten in de buurt van winkelstraten, clusters van winkels en diensten bij metrostation,... (Giaretta, Penninx, De Mulder, & Zaman, 2018). Economie blijkt op een eigen manier te functioneren en kan niet volledig gevat worden in de planologische afbakeningen.

Bovendien als er gedacht wordt vanuit het perspectief van bedrijven, spelen een aantal feiten mee bij hun locatiekeuze. Deze feiten zijn specifiek voor de locatiekeuze van economische activiteiten en zullen dan verschillen van die van andere activiteiten, zoals bijvoorbeeld wonen. Voor bedrijven kan men er vrijwel altijd van uitgaan dat deze zich op de optimale locatie bevinden binnen een gegeven context: het gaat om een afweging van verschillende factoren (prijs, ruimte, nabijheid markt, agglomeratie,...) die leidt tot de best mogelijke locatie voor een bedrijf. Is dit niet het geval en zit het bedrijf niet op de optimale plek, dan het een verhuis overwegen, maar daar hangt steeds een bepaalde maatschappelijk (bijvoorbeeld ander type bereikbaarheid, effect op leveranciers,...) en bedrijfskost aan. Die herlocatievraag komt doorgaans op de proppen wanneer het bedrijf (ruimtelijk) wil uitbreiden. In vele gevallen zal het bedrijf met uitbreidingsplannen kiezen voor een nieuwe locatie.

Tot slot is het al dan niet verweven voorkomen van het bedrijf een belangrijk element bij de locatiekeuze. Afhankelijk van het type economische activiteit, zal het bedrijf een ander standpunt innemen ten opzichte van verweving met andere (al dan niet economische) activiteiten. Algemeen kunnen we stellen dat de meeste bedrijven kiezen voor een mix met andere economische activiteiten uit andere sectoren (Gruijthuijsen et al., 2017). Voor verweving met wonen ligt de zaak er anders voor: bepaalde activiteiten zoals winkels en diensten zijn net gebaat met wonen in de buurt, terwijl dat bij andere activiteiten verweving met wonen een uitgesproken onmogelijkheid is door milieuwetgeving, hinder, transport,... Wat zeker een belangrijke rol speelt bij verweving economie-wonen is de onderlinge acceptatiegraad: bedrijven kunnen op een bepaalde manier reageren op externe factoren, buurtbewoners kunnen eveneens andere reacties hebben op wijzigingen binnen het bedrijf.

Een typologie voor gebieden met economische activiteiten

Op regionale basis bestaat er voor een bedrijf een veelheid aan keuzemogelijkheden van bedrijfslocaties. Begrijpen hoe dit in elkaar zit, kan ons helpen om de ruimte-inname van economische activiteiten zo veel mogelijk te optimaliseren. Dit is noodzakelijk want ruimte is een eindig gegeven. Een mogelijk manier om locatiekeuzemogelijkheden van bedrijven te benaderen is via de segmentatie van bedrijfslocaties (van Dinteren, Muskens, Geudens, & HaskoningDHV, 2015). Bedrijfslocaties worden dan ingedeeld in (markt)segmenten met bepaalde kenmerken, zoals prijs, bereikbaarheid,

arbeidskosten,... Een bepaald segment van bedrijfslocaties zal een bepaalde groep bedrijven aantrekken. Deze segmentatie van bedrijfslocaties gebeurt best op een regionale schaal.

Maar voordat er op een regionale schaal gewerkt wordt, is inzicht op een meer lokale schaal nodig, met name wat de link is tussen de aard van het economische activiteit en haar ruimtelijk voorkomen. Daarom is er eerst gezocht naar een classificatie van types milieus waarin economische activiteiten zich vestigen. Het is de bedoeling dat deze typologie ons inzicht geeft in de ruimtelijke verdeling van economische activiteiten. Via de typologie kunnen economische gebieden geanalyseerd worden en met elkaar vergeleken worden, het kan ons ook aanwijzingen geven over de locatiekeuze van bedrijven. Tot slot kan het leiden tot beleid op maat: in het ideale geval wordt op ieder type milieu een apart beleid gevoerd.

De eerste stappen naar een typologie van economische locaties

Inventarisatie als basis

Om tot een typologie te komen van economische gebieden, ligt het voor de hand om zich te baseren op gegevens over de aard van de activiteiten en de locatie ervan. De bestaande databanken in Vlaanderen bevatten weinig tot geen gegevens over het feitelijk ruimtegebruik van economische activiteiten (Gruijthuijsen et al., 2017). Deze databanken zijn opgesteld voor zeer uiteenlopende doeleinden en zijn niet bedoeld om ruimtelijk te gebruiken. Zo is er bijvoorbeeld de VKBO of de Verrijkte Kruispuntbank Ondernemingen, die is afgeleid uit de federale KBO (Kruispuntbank Ondernemingen¹), de KSZ (Kruispuntbank Sociale Zekerheid), de jaarrekeningendatabank Belfirst, databanken met betrekking tot Vlaamse dossierbestanden en databanken met betrekking tot vergunningen (Gruijthuijsen et al., 2017). Het is ook geen evidente zaak om via databanken te achterhalen welke activiteiten een onderneming heeft: de VKBO hanteert per ondernemingsnummer verschillende nace-codes. Daarom is er besloten om verschillende gebieden visueel te inventariseren: hiermee is de zichtbare manifestatie van economische activiteiten nagegaan en ook de ruimte die de activiteit inneemt. Er werd een uitgebreide terreininventarisatie van economische activiteiten gedaan binnen vijf casegebieden in Vlaanderen (delen van Koksijde-Veurne, Aalst-Herzele, Hasselt, Deinze-Gent, Wijnegem-Malle) en binnen de Brusselse noordrand (Giaretta & Zaman, 2017; Gruijthuijsen et al., 2017). De vijf casegebieden samen met de Brusselse noordrand geven de variatie weer in het economisch landschap in Vlaanderen. De economische activiteiten werden in 34 categorieën geplaatst. Voor verdere analyses werden deze 34 categorieën gereduceerd tot 8: Productie; Nutsvoorzieningen; Voertuiggerelateerd; Bouw; Groothandel en transport; Diensten; Kleinhandel, restaurants en bars; en Kunst, cultuur, recreatie en sport.

¹ Iedere onderneming die in België onderworpen is aan de sociale zekerheid en/of de belasting op de toegevoegde waarde is wettelijk verplicht om zich in te schrijven in de KBO.

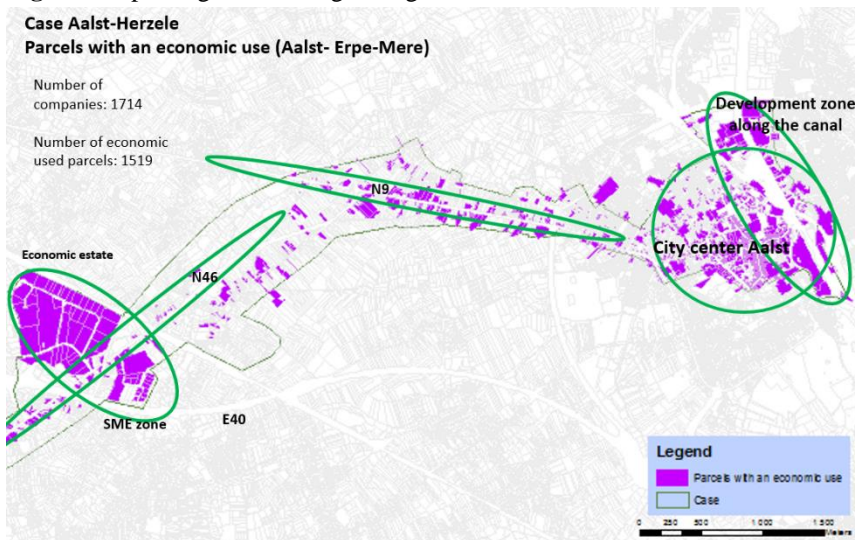
Figuur 1 Voorbeeld van de inventarisatie (Brusselse Noordrand) en de 34 activiteitscategorieën



De eerste typologie op basis van visuele morfologische gebieden uit de planning

Aan de hand van de inventarisatie van de vijf casegebieden in Vlaanderen (delen van Koksijde-Veurne, Aalst-Herzele, Hasselt, Deinze-Gent, Wijnegem-Malle), is er geprobeerd om een eerste categorisering van vestigingsmilieus te onderscheiden. Hiervoor werden de inventarisatiegegevens van de vijf casegebieden opgedeeld in verschillende morfologische gebieden, die met elkaar werden vergeleken.

Figuur 2 Opdeling in morfologische gebieden van de case Aalst-Herzele



Op deze manier was het mogelijk om 8 verschillende vestigingsmilieus voor economische activiteiten te bepalen: Stadscentra; Kernwinkelgebieden; Dienstverlening aan de stadsrand; Woonwijk met verspreide dienstverlening; Uitvalswegen (+ verdere onderverdeling); Dorpskernen (+ verdere onderverdeling); Open gebied; en Bedrijventerreinen. Ieder vestigingsmilieu werd verder gedefinieerd aan de hand van kenmerken zoals de meest voorkomende activiteit, combinatie met wonen, leegstand en gemiddelde grootte van percelen.

Deze typologie in acht vestigingsmilieus werd ook getoetst aan de Brusselse noordrand. Omdat de Brusselse noordrand een veel hogere densiteit kent dan de vijf casegebieden, bleek de indeling uit de vijf casegebieden weinig bruikbaar te zijn: de verschillende milieus lopen erg sterk door elkaar en zijn niet één op één terug te vinden. De eerste typologie hanteert ook morfologische gebieden die sterk gebaseerd zijn op de planningsconcepten. Deze lijken niet de beste benadering te zijn omdat ze economische factoren zoals nabijheid en agglomeratie, moeilijk kunnen vatten.

De volgende stappen naar een typologie van vestigingsmilieus

Het invoeren van beleidshypothesen

De eerste typologie is een zeer leerrijke begin geweest: daaruit kan men vaststellen dat het mogelijk is om vestigingsmilieus te bepalen. Maar om niet meer vast te lopen in plannersconcepten, is in een volgende stap geopteerd om te reflecteren op mogelijk ruimtelijk-economische beleid, dat zich baseert op de gekende feiten over locatiekeuzes van bedrijven (zie ook het onderdeel “het perspectief van bedrijven”) en op het ruimtelijk voorkomen van activiteiten. De beleidshypothesen kunnen in twee groepen gesplitst worden: (1) beleid voor economische activiteiten binnen een bepaald vestigingsmilieu en (2) beleid over de relatie tussen vestigingsmilieus in verschillende morfologische zones.

Voor bedrijven binnen eenzelfde economisch type kan een beleid uitgestippeld worden met oog op het behoud van bedrijven op hun locatie, of wanneer ze toch verhuizen, met oog op het behoud van de economische ruimte. Door het behoud van het bedrijf op de economische locatie kan de maatschappelijk kost vermeden worden en door behoud van de economische ruimte in geval van een verhuis, kan greenfielddontwikkeling tegen gegaan worden. Wat verweving betreft, kan het beleid ervoor zorgen dat indien er geen of beperkt wonen aanwezig is, dit eveneens zoveel mogelijk behouden wordt. Zoals we al eerder zagen, zijn veel bedrijven, uit vrees om weggeduwd te worden, geen vragende partij om met wonen verweven te worden, wanneer dit nog niet het geval is. Tot slot kan het beleid ervoor kiezen om het economisch gebruik te intensiveren, maar dan vooral vanuit de behoeften van het bedrijf. Die intensivering is een vorm van verdichting of van verhoging van het ruimtelijk rendement.

Voor de verschillende of naburige vestigingsmilieus is een eerste beleidsoptie de ruimtelijke uitbreiding stimuleren, wanneer een bepaald milieu aan een gelijkaardig milieu met lage densiteit grenst. Op die manier kunnen de vestigingsmilieus eventueel naar elkaar toegroeien, wordt het gebied met lage densiteit getransformeerd naar een gebied met hoge densiteit. Het kan evenwel een beleidskeuze zijn om dat gebied met lage densiteit juist niet te gaan uitbreiden, omdat het een vestigingsmilieu is dat op zichzelf werkt. Een tweede beleidsoptie is die van de intensivering, zodat het ruimtelijk rendement op in die gebieden toeneemt. In dit geval moet het economisch functioneren van het gebied voorop staan.

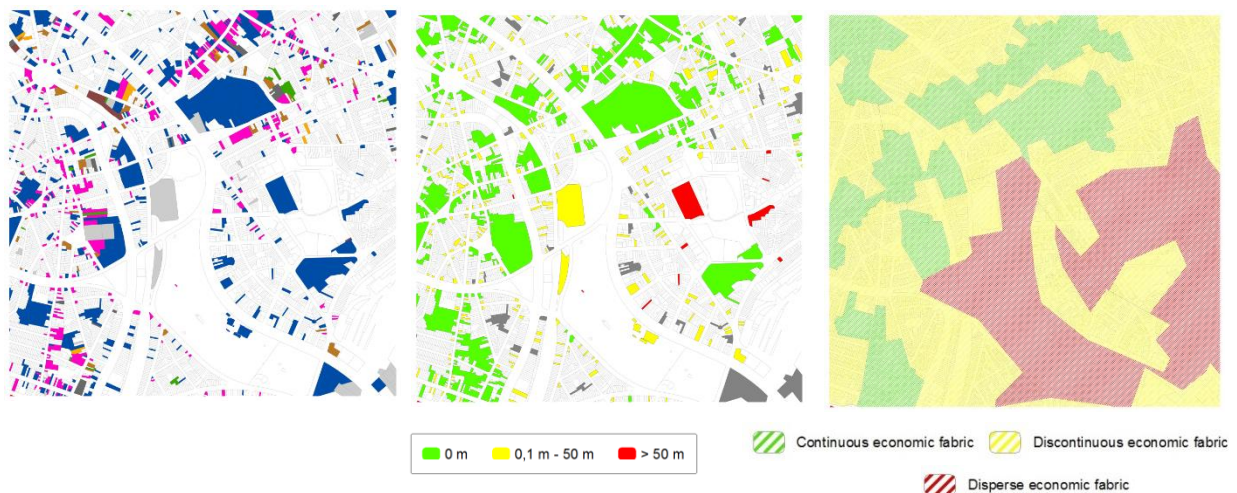
Een nieuwe definitie voor de onderdelen van de typologie of de vestigingsmilieus

Na de beleidshypothesen is in een volgende stap geopteerd om economische activiteiten vanuit een andere hoek, namelijk die van nabijheid, te benaderen. Dit geeft aanleiding tot een nieuwe definitie voor de onderdelen van de typologie of de vestigingsmilieus. Een vestigingsmilieu is “een cluster van gelijkaardige activiteiten of van een gelijkaardige mix van activiteiten binnen een welbepaalde afstand”. De keuze om afstand als een parameter te gebruiken is gebaseerd op eerste geografische wet van Waldo Tobler: “dingen die in elkaars nabijheid liggen, hangen meer samen dan dingen die ver van elkaar liggen”. Nabijheid kan een rol spelen bij de locatiekeuze en vertaalt zich dan in dingen zoals gedeelde infrastructuur, agglomeratie-effect, onderhevigheid aan eenzelfde regelgeving of beleid en ruimtelijk monopolie effect.

De tweede typologie op basis van nabijheid

In de praktijk vertaalt deze nieuwe definitie zich in drie stappen. In een eerste stap is op basis van de inventarisatiegegevens de afstand tussen economische activiteiten via een GIS-analyse bepaald. Hiermee werden de inventarisatiegegevens in drie groepen verdeeld: een groep met 0 meter afstand tussen economische activiteiten, één met een afstand van 0,1 meter tot 50 meter en een met afstand van meer dan 50 meter. In een tweede stap werd het stedelijk weefsel in combinatie met de drie afstandsgroepen onderverdeeld in drie morfologische gebieden: doorlopend economisch weefsel, onderbroken economisch weefsel en verspreid economisch weefsel. In een derde en laatste stap is het mogelijk om in de morfologische zones de verschillende vestigingsmilieus te bepalen.

Figuur 3 Stappen 1 en 2: De figuur links zijn de inventarisatiegegevens in 8 categorieën. Met een GIS-analyse is de afstand tussen economische activiteiten bepaald (0m; 0,1-50m; >50m) (figuur midden). De rechtste figuur is de onderverdeling van het stedelijk weefsel in de drie morfologische zones voor economische activiteiten.



Om te komen tot een nieuwe indeling van vestigingsmilieus is er in de morfologische zones gekeken naar de aanwezigheid van een al dan niet dominant economisch gebruik of van bepaalde combinaties van activiteiten. Zo werden 22 verschillende vestigingsmilieus gedefinieerd.

Tabel 1 Stap 3: opdeling van de morfologische gebieden in vestigingsmilieus op basis van het al dan niet dominant economisch gebruik of combinaties van activiteiten.

Doorlopend economisch weefsel (= 0 meter)	Onderbroken economisch weefsel (= 0,1-50 meter)	Verspreid economisch weefsel (> 50 meter)
Doorlopend handel	Onderbroken handel	Verspreide boerderijen
Doorlopend diensten	Onderbroken diensten	Verspreide bebouwing met economische activiteiten
Doorlopend kunst, cultuur en ontspanning	Onderbroken kunst, cultuur en ontspanning	Verspreide bebouwing zonder economische activiteiten
Doorlopend industrie en productie	Onderbroken industrie en productie	Verspreide hoofdzakelijk onbebouwde ruimte met economische activiteiten
Doorlopend handel en gemengde diensten	Onderbroken handel en gemengde diensten	Verspreide infrastructuur en gemengde diensten
Doorlopend handel, diensten en industrie	Onderbroken handel, diensten en industrie	Verspreide lege ruimte
Doorlopend iets groots en geïsoleerd	Onderbroken iets groots en geïsoleerd	Verspreide iets groots en geïsoleerd
		Verspreide infrastructuurgebieden

De herwerking naar een derde typologie

Als de tweede typologie getoetst wordt aan de beleidshypothesen, kunnen een aantal wijzigingen aan de typologie worden gemaakt. Zo is er voor het vestigingsmilieu “iets groots en geïsoleerd” in alle morfologische weefsels niet echt een beleid voor handen. Dit vestigingsmilieu kan dus geschrapt worden in de drie morfologische zones.

Het onderbroken economisch weefsel bestrijkt een vrij groot gebied met onder meer de 19^{de}-eeuwse gordels, minder geconcentreerde winkelstraten, veel gemengde woonwijken,... In dit morfologische gebied kan men zowel kleine concentraties van niet-naburige activiteiten, als meer gespreide activiteiten onderscheiden. Het is dus moeilijk om een algemene uitspraak te maken over de intensiveringsmogelijkheden: bij kleine concentraties kan men aan intensivering denken, bij meer verspreide activiteiten blijft het een vraagteken of een discussiepunt. Er is dus gekozen om de vestigingsmilieus “onderbroken handel” en “onderbroken diensten” op een andere manier te definiëren: op basis van nabijheid van activiteiten, gelegen op een afstand van minder dan 20 meter.

Voor het verspreide morfologische weefsel is een aanzienlijke reductie van acht naar drie vestigingsmilieus gebeurt. Er is gekozen om enkel de relevante zaken uit een ruimtelijk beleid te behouden, met name: gebieden die leeg zijn, leeg houden; behoud van (landbouw)activiteiten door het aanduiden van clusters aan activiteiten (tussen 50 – 90 meter), waar ook hier een keuze moet gemaakt worden over het al dan niet intensiveren.

Tabel 5 Vestigingsmilieus in de derde typologie.

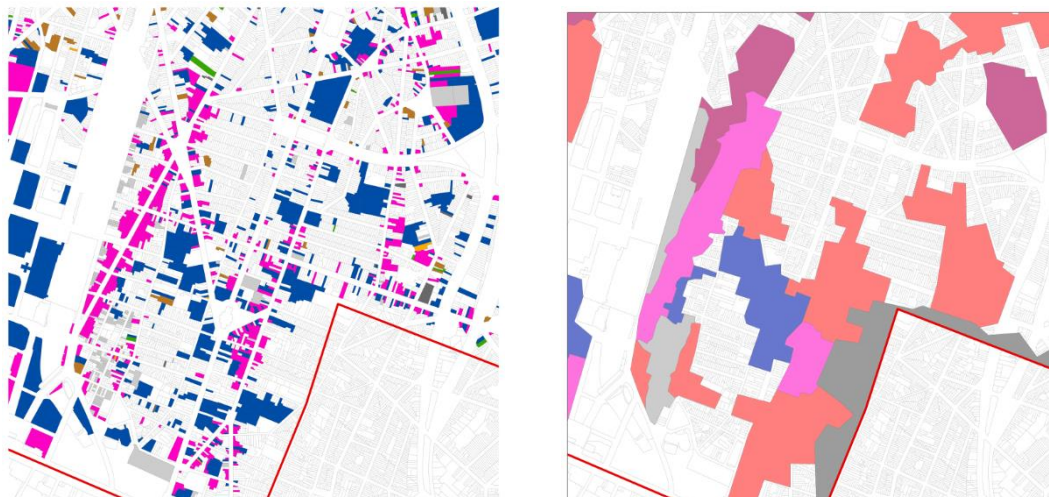
Doorlopend economisch weefsel (= 0 meter)	Onderbroken economisch weefsel (= 0,1-50 meter)	Verspreid economisch weefsel (> 50 meter)
Doorlopend handel	Nabijgelegen activiteiten (0,1-20 meter)	Concentratie van activiteiten (50-90 meter)
Doorlopend diensten	Onderbroken diensten	Normaal verspreide bebouwing met economische activiteiten
Doorlopend kunst, cultuur en ontspanning	Onderbroken kunst, cultuur en ontspanning	Zonder zichtbare activiteiten
Doorlopend industrie en productie	Onderbroken industrie en productie	
Doorlopend handel en gemengde diensten	Onderbroken handel en gemengde diensten	
Doorlopend handel, diensten en industrie	Onderbroken handel, diensten en industrie	

Toetsing van de vestigingsmilieus aan de beleidshypothesen

Het doorlopend economisch weefsel

Zoals eerder vermeld in de paragraaf over beleidshypothesen is het van belang om de economische activiteiten te behouden waar ze zich bevinden: ze moeten dus zonder meer geaccepteerd worden. Verweving met wonen kan in de meeste gevallen, behalve wanneer er “productie en industrie” is want dan is de vrees dat deze activiteiten eruit geduwd worden. Ook wanneer het “doorlopend kunst, cultuur en ontspanning”, waaronder ook sportterreinen is, zijn combinaties met wonen niet gewenst want deze activiteiten hebben ruimte nodig. In vele gevallen is ruimtelijk uitbreiden in doorlopend economisch weefsel moeilijk te realiseren, want die activiteiten zitten vaak in vrij dense omgevingen. Enkel in vestigingsmilieus waarin ook industrie is, moet uitbreiding mogelijk zijn. In de praktijk betekent dit dat die categorie expandeert naar een naastliggende onderbroken morfologische zone.

Figuur 4 Voorbeeld van de vestigingsmilieus in doorlopend economisch (rechts). Links zijn de inventarisatiegegevens met economische activiteiten.



Tabel 2 Toetsing van vestigingsmilieus aan de beleidshypothesen.

Doorlopend economisch weefsel	Acceptatie	Behoud	Verweving wonen	Intensivering	Uitbreiding
Doorlopend handel	V	V	V	V	X
Doorlopend diensten	V	V	V	V	X
Doorlopend kunst, cultuur en ontspanning	V	V	X	V	X
Doorlopend industrie en productie	V	V	X	V	V
Doorlopend handel en gemengde diensten	V	V	V	V	X
Doorlopend handel, diensten en industrie	V	V	V	V	V

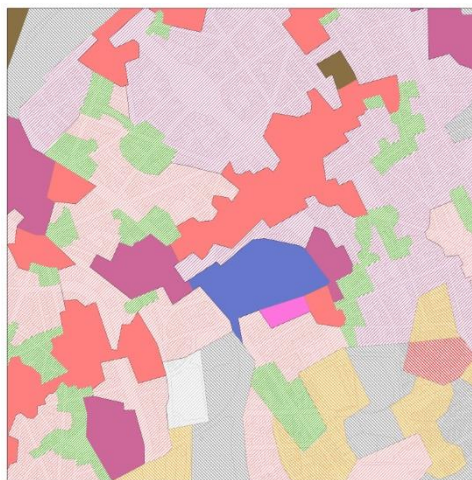
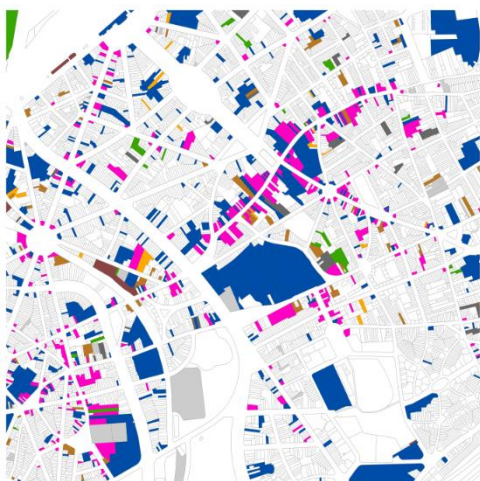
Het onderbroken economisch weefsel

Net als bij de vorige morfologische zone kunnen de economische vestigingsmilieus behouden en geaccepteerd worden. Intensivering is enkel wenselijk wanneer de activiteiten voldoende dicht bij elkaar liggen (20 meter) en wanneer er industriële activiteiten gebeuren. Deze industriële activiteiten worden doorgaans verdrongen en moeten dus alle mogelijke kansen krijgen. Uitbreiding is dan weer nergens gewenst: de activiteiten worden beschouwd als te ver van elkaar gelegen.

Tabel 3 Toetsing van vestigingsmilieus aan de beleidshypothesen.

Onderbroken economisch weefsel	Acceptatie	Behoud	Verweving wonen	Intensivering	Uitbreiding
Nabijgelegen activiteiten (20 meter)	V	V	V	V	X
Onderbroken kunst, cultuur en ontspanning	V	V	V	X	X
Onderbroken handel en gemengde diensten	V	V	X	X	X
Onderbroken industrie en productie	V	V	X	V	X
Onderbroken handel, diensten en industrie	V	V	V	V	X

Figuur 5 Voorbeeld van de vestigingsmilieus in onderbroken economisch weefsel (rechts); de gearceerde gebieden zijn het ‘onderbroken economisch weefsel’; groen is het type met ‘nabijgelegen activiteiten’, en sluit bijna altijd aan bij doorlopend economisch weefsel. Links zijn de inventarisatiegegevens met economische activiteiten.



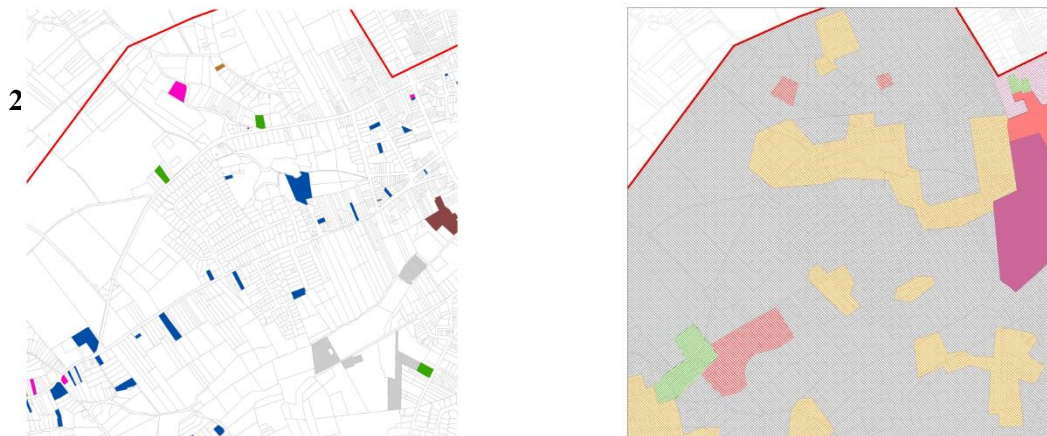
Het verspreid economisch weefsel

In deze morfologische zone worden alle vestigingsmilieus geaccepteerd en behouden, voor een deel wordt dat door het beleid (bijvoorbeeld planologische attesten) in stand gehouden. Verder kan enkel het vestigingsmilieu “concentratie van activiteiten” geïntensifieerd worden. Maar het moet plek per plek bekeken worden: wil men hier inderdaad méér de aanwezige activiteiten gaan verdichten of intensifiëren? Indien men wil intensiveren zal ander sectorbeleid aangesproken moeten worden, bijvoorbeeld landbouwbeleid, meer infrastructuur,... Uitbreiding wordt dan weer in alle gevallen uitgesloten, om zo de open ruimte te vrijwaren.

Tabel 4 Toetsing van vestigingsmilieus aan de beleidshypothesen.

Verspreid economisch weefsel	Acceptatie	Behoud	Intensivering	Uitbreiding
Concentratie van activiteiten (50-90m)	V	V	V	X
Normaal verspreide activiteiten	V	V	X	X
Zonder zichtbare activiteiten	V	V	X	X

Figuur 6 Voorbeeld van de vestigingsmilieus in verspreid economisch weefsel (rechts); rood dubbelgearceerd is het type ‘concentratie van verspreide activiteiten’, geel is ‘normaal verspreide activiteiten’ en grijs de gebieden ‘zonder zichtbare economische activiteiten’. Links zijn de inventarisatiegegevens met economische activiteiten.



Besluit

Zoals het hierboven is aangetoond is het mogelijk om vestigingsmilieus van economische activiteiten te bepalen. Uiteraard zijn er nog een aantal verbeterpunten. Alle indelingen zijn sterk bepaald door de afbakening van de geïnventariseerde zones van de casegebieden. We beschikken voorlopig over te weinig gegevens, die wellicht deels kunnen opgevangen worden door de gegevens die beschikbaar zijn in databanken.

Het morfologisch verspreid weefsel blijft een heikel punt, omdat we in dat gebied te maken hebben met gronden die al dan niet bij de gebouwen horen. Verder bevindt zich in die ruimte ook activiteiten die geen link hebben met landbouw, maar wel met de omgeving (bijvoorbeeld een yogacentrum, al dan niet gerund als bijverdienste voor een landbouwer). Een discussiepunt is dus het definiëren van landbouweconomie. Hiervoor is duidelijk nog verder onderzoek voor nodig.

Ook de relatie tussen de verschillende morfologische gebieden is een punt dat verder onderzoek behoeft. Het is niet de bedoeling om het ene vestigingsmilieu in een onderbroken morfologische zone te laten intensifiëren door bedrijven uit een vestigingsmilieu in doorlopend economisch weefsel daarnaartoe te laten verhuizen.

Referenties

- Giaretta, F., Penninx, I., De Mulder, S., & Zaman, J. (2018). *Defining economic typologies based on an economic activities database*. Paper presented at the Real Corp 2018, Wien.
- Giaretta, F., & Zaman, J. (2017). *Can an economic activities inventory fill the knowledge gap about the economic sector in a policy making process?* Paper presented at the Real Corp 2017, Wien.
- Gruijthuijsen, W., Vanneste, D., Steenberghen, T., Van Liere, S., Roelofs, B., Verweij, K., . . . Hubers, J. (2017). *Segmentatie III: ruimteproductiviteit, verweving en ruimtelijk rendement van economische locaties. Studie uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Departement Omgeving en het Agentschap Innoveren en Ondernemen*.
- van Dinteren, J., Muskens, B., Geudens, G., & HaskoningDHV, R. (2015). *Segmentatie van werklocaties Vlaanderen, onderzoek uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen*.

Zelf leren veranderen

Praktijkbespreking

Anne Witteveen

Praktijkvraagstellingen:

Hoe laat je wensen van bewoners samenvallen met ruimtelijke ambities van overheden?

Hoe kan een betere samenwerking tussen deskundigen uit het fysieke domein leiden tot meer geïntegreerde plan- en besluitvorming over het omgevingsbeleid?

Zelf leren veranderen

Goede ruimtelijke ordening is een balans tussen druk en rustig, tussen massa en ruimte, tussen grijs en groen/blauw, tussen wij en ik, en zorgt voor een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. En dat is ons gezamenlijk streven. Om te komen tot deze goede ruimtelijke ordening worden er in plan- en besluitvormingsprocessen voortdurende impliciete en expliciete keuzes gemaakt door individuen, afdelingen en besturen. Niet iedereen is zich even bewust van de keuzes.

Door kennis van gedragswetenschap kunnen we als professionals sturen op bewustwording en gedragsverandering mede door de gevolgen van keuzes inzichtelijk en bespreekbaar te maken. Daarbij gaat het niet alleen om mensen, die professioneel bij de ruimtelijke ordening betrokken zijn, maar ook om bewoners, die invloed willen uitoefenen op hun leefomgeving. Voor beide groepen is een andere manier van aanpak nodig en die brengen wij in ons werk tot uiting. Wij begeleiden en faciliteren. In alle gevallen is het de kunst om mensen zelf te laten ontdekken, ervaren en leren. Zo benutten wij de kennis uit het gebied en creëren betrokkenheid en eigenaarschap. Met als doel om het denken en handelen van mensen te veranderen.

De projecten die wij doen zijn te plaatsen in categorieën zoals netwerkprojecten, visies op de ondergrond, praktijkgemeenschappen en inrichten op buurtniveau. Middels een aantal projecten uit deze categorieën neem ik jullie mee hoe wij als bureau inspelen op keuzes en gedrag.

Twee uitdagingen uit onze praktijk

Als specialist, bijvoorbeeld op het gebied van water, bodem, energie of natuur, met de wens om op de agenda van ruimtelijke ordening te komen is het belangrijk om te beseffen dat jouw sectorale agenda onderdeel is van een grotere agenda. Sectorale kennis is zeer nuttig om een onderbouwde keuze te maken voor het grotere doel: verbeterde kwaliteit van de leefomgeving. Mogelijk is niet de hele sectorale agenda van belang, maar vooral die onderwerpen die gelinkt zijn aan de maatschappelijke opgaven van een gebied. Deze opgaven hebben bestuurlijk prioriteit en dat zorgt voor slagkracht!

Deze praktijkbespreking behandelt twee vragen:

- Hoe laat je bewonersinitiatieven en gemeentelijke ambities elkaar versterken?
- Hoe kan een betere samenwerking tussen deskundigen uit het fysieke domein leiden tot meer geïntegreerde plan- en besluitvorming over het omgevingsbeleid?

Deze vragen passen in het kader van de Omgevingswet, de nieuwe wet die integrale samenwerking en afweging nastreeft waarbij de leefomgeving centraal staat. Hierbij moet er meer ruimte zijn voor initiatieven vanuit de “energieke” samenleving en moet er een goede balans zijn tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving. De wet bestaat voor 20% uit beleid en voor 80% uit cultuurverandering. Een cultuurverandering onder de ambtelijke professionals om meer geïntegreerd te werken aan gezamenlijke doelen; een duurzame leefomgeving. Dat vraagt nogal wat van mensen. Sectoraal werken wordt intersectoraal of zelfs integraal werken. Wie communiceert hoe met wie, wie zet de eerste stap, moeten we allemaal veranderen, hoe dan en wanneer? Mensen veranderen niet van de een op de andere dag, daar is tijd, kennis en de juiste sturing en begeleiding voor nodig.

Gedrag

Als korte introductie op de wetenschappelijke benadering van gedrag een citaat uit mijn paper 'Ken(nis voor) klimaatverandering' voor de PlanDag 2016 (Witteveen, 2016).

'Mensen zijn kuddedieren. Een kenmerk van een kudde is dat iedereen vergelijkbaar gedrag vertoont. Doe je iets anders, dan val je op en word je de prooi. Kuddegedrag heeft ons eeuwenlang beschermd tegen gevaar van buitenaf. Maar deze kudde zorgt ook dat we ons gedragen zoals we altijd hebben gedaan, zoals je familie en omgeving zich gedraagt. Behalve kuddedieren zijn we ook gewoontedieren, als we iets (nog) nooit gedaan hebben, dan zullen we dat ook niet zomaar gaan doen. Gedrag (manier van handelen en reageren) is onder te verdelen in bewust (5%) en onbewust (95%) gedrag. Bewust gedrag is een keuze, gebaseerd op feiten en bewijs. Onbewust gedrag wordt echter gedreven door zintuigelijke waarnemingen, intuïtie en herkenning en is dus geen keuze maar een automatische reactie. Het gaat om gedragssturing of gedragsbeïnvloeding van het onbewuste en automatische gedrag.'

Praktijkvoorbeelden

Met twee praktijkvoorbeelden in de geest van de Omgevingswet leg ik uit hoe wij als adviesbureau inspelen op 'het veranderen van de kudde' en 'het veranderen van het onbewuste'. Centraal staat:

- Inspelen op het individu. Mensen zijn kuddedieren en vertonen vergelijkbaar gedrag. Als er een schaaap over de dam is volgen er meer. Probeer sleutelfiguren te veranderen.
- In de praktijk werken abstracties niet. Onderwerpen moeten concreet en praktisch zijn om te leiden tot herkenning, vervolgens erkenning en daarna handelen met resultaat.

Oude Westen: klimaatbestendig inrichten met bewoners

In de stadswijk Oude Westen in Rotterdam komen bewonersinitiatieven samen met gemeentelijke ambities. De gemeente wil de wijk klimaatbestendig maken onder meer door te vergroenen. Vanuit de water- en vergroeningsopgave voor de wijk is er voor gekozen om de inrichtingsmaatregelen volledig af te laten hangen van bewonersinitiatieven. Wij vormen, samen met een landschapsbureau de professionele intermediair tussen bewoners en gemeente. Onze taak is om te inventariseren en te 'kietelen' of er interesse is onder bewoners om de eigen woonomgeving te vergroenen. Het gaat zowel om de openbare ruimte (pleinen en straten), als de eigen (binnen)tuinen. Bij deze initiatieven proberen wij zoveel mogelijk andere ambities zoals waterinfiltratie, ontharding en afkoppeling mee te nemen.

Dit doen wij echter niet alleen. De wijk heeft een sterk sociaal netwerk van diverse bewonersgroepen, die met en voor de bewoners van de wijk programma's opzetten. Een van deze organisaties, Aktiegroep Oude Westen, is de spil in het web. Onze contactpersoon kent iedereen en iedereen kent haar. Via haar communiceren we met bewoners over de wijkbrede organisatie van thema-avonden, bewonersavonden en activiteiten. Op deze manier gebruiken we een sleutelfiguur uit de sociale omgeving van bewoners om gedrag te veranderen en om een communicatieplatform in te richten.

De ideeën uit de buurt, geuit tijdens thema-avonden, bewonersavonden en andere activiteiten pakken we op en vertalen we naar een eerste ontwerp dat wordt besproken en doorontwikkeld met bewoners. Duurzaam gedrag en handelen voor de omgeving staat centraal en bewoners zijn betrokken bij de realisatie. Ook het onderhoud ligt voor een groot deel bij de bewoners. Het is hun project en mensen zijn trots! De positieve ervaringen maken dat bewoners van andere straten ook zo'n project willen. Behalve mond om mond reclame, laten wij via informatieborden, foto's en verhalen op internet, social media en buurtcommunicatieplatforms ook zien (visual proof) wat er in de wijk gebeurt.

In dit project redeneren we altijd uit een bewonersperspectief en benadrukken dat ook. De vraag aan bewoners is wat zij zouden willen veranderen aan hun woonomgeving. Het antwoord hoeft niet met klimaatadaptatie te maken te hebben, zolang het maar slaat op de fysieke omgeving. Wat willen ze veranderen aan hun straat, plein, tuin, etc.? En willen ze dan ook actief participant zijn in planvorming en beheer? Er ligt een hoge mate van verantwoordelijkheid bij de bewoners. Dit leidt zelden tot problemen. Het is hun wens die met hun inzet en bijdrage werkelijkheid kan worden.

De kracht van dit project is dat het heel dicht blijft bij hoe mensen hun leefomgeving zouden willen veranderen. Door naar hen te luisteren kan je een omgeving creëren, die de bewoners 'past' en die tevens andere doelen dient zoals het verminderen van de regenwateropgave van de wijk. Mede dankzij het sociale netwerk in de wijk is onze aanpak succesvol en zijn er diverse projecten gerealiseerd. Voor de gemeente is het een voorbeeld van hoe bewonersinitiatieven bij kunnen dragen aan een veerkrachtige stad. Echter is het ook duidelijk dat dezelfde toepassing elders in de stad niet gaat werken omdat het sociale netwerk anders is of zelfs ontbreekt.

CoP Zeeland: ondergrondskundigen oefenen met de Omgevingswet

De Community of Practice Zeeland ondergrond is een heel ander praktijkvoorbeeld dan het Oude Westen. Hierbij wordt een groep ambtelijke professionals van diverse Zeeuwse overheidsinstanties begeleid in hoe zij hun vakafdeling, in dit geval bodem en ondergrond, een waardig onderdeel kunnen laten zijn van het omgevingsbeleid van in hun gemeente of werkgebied.

De sector bodem en ondergrond is sterk wettelijk gereguleerd met normeringen, vergunningen en beleid. Vaak zijn bodem- en ondergrondskundigen pas aan het eind van een planvormingstraject betrokken. In een positie waarin ze het plan of besluit mogen toetsen. Het is een sterk "bèta-gedreven" cultuur met veel onderzoek mede gericht op de vermindering van onzekerheden. Door maatschappelijke opgaven als klimaatverandering, energietransitie, veilige voedselvoorziening en drukte in de ondergrond wordt ondergrond veel belangrijker en biedt letterlijk en figuurlijk "oplossingsruimte". Het besef van deze kans is nog lang niet overal bij collega's in het fysieke domein doorgedrongen. De inzet is om te komen tot een 3D-orderingsaanpak, als kansrijke benadering om een duurzame ontwikkeling van de leefomgeving mogelijk te maken, met bodem en ondergrond een plek vooraan in het proces. Dit past naadloos in de geïntegreerde aanpak waar de Omgevingswet voor staat. Een andere manier van werken zowel vanuit bodem en ondergrond als vanuit andere disciplines, die betrokken zijn bij omgevingsbeleid, is nodig. CoP Zeeland ondergrond is veilige omgeving om te oefenen en te ontdekken waarom het anders moet en hoe je dit kunt aanpakken.

De aankondiging van de Omgevingswet klinkt voor vele specialisten als muziek in de oren. Eindelijk de kans om onder het mom van integraliteit bij andere disciplines aan tafel te komen en onderwerp te zijn in afwegingen en invullingen van de fysieke ruimte. Een manier van werken die niet hoeft te

wachten op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, je kan morgen al beginnen. We nemen de deelnemers mee op een zoektocht waarin zij zelf de antwoorden vinden op hun eigen vragen en uitdagingen. De deelnemers staan voor twee hoofdpunten:

1. In hun eigen organisatie moeten ze veel sterker de verbinding leggen van bodem en ondergrond naar andere aspecten in de leefomgeving (meer geïntegreerd werken): kansgericht en liefst zo vroeg mogelijk in een proces of project;
2. Werken in de geest van de Omgevingswet betekent ook dat er veel oog voor de buitenwereld moet zijn en dat ruimte geboden moet worden aan initiatieven uit die buitenwereld.

In onze begeleiding van de deelnemers keert een vijftal aspecten steeds terug:

1. Maatschappelijke of gebiedsopgaven zijn het vertrekpunt. Deze zijn gedeeld met andere disciplines en genieten bestuurlijke steun.
2. Stel de vraag centraal: hoe kan ik helpen die opgave te realiseren? En niet: hoe haal ik mijn bodemdoelen en –normen? Probeer in te zien wat je persoonlijke relevantie is en de waarde van je kennis voor de ander.
3. Gespreksvaardigheden en communicatie zijn van groot belang. Toon interesse in de ander; wees nieuwsgierig en probeer zo te ontdekken en begrijpen waar de ander mee bezig is en waar je daadwerkelijk kunt helpen. De vaardigheid om vragen te stellen (en vooral om door te vragen) vraagt oefening. Van een aanbodgerichte houding naar een vraaggerichte houding.
4. Werk met tussenproducten, die steeds beter worden, duidelijk zijn voor een ander en vooral een middel zijn om in gesprek te blijven. Bijvoorbeeld communiceren met kaarten: eerst schetsmatige kaarten die gaande het proces winnen aan detail.
5. Oog voor de buitenwereld hebben. Wat door bewoners, bedrijven, etc. wordt ingebracht is echt belangrijk (ook al lijkt dat vanuit vakmatig oogpunt niet zo relevant). Deze buitenwereld kan ook benut worden om intern sterker te staan.

De deelnemers brengen eigen praktijken in tijdens de bijeenkomsten. Bijvoorbeeld de herziening van een bestemmingsplan buitengebied in de geest van de Omgevingswet, de behandeling van een vergunningaanvraag voor een mudrunbaan (zie kader) of een pilot waar voor een dorpskern een Omgevingsvisie ontwikkeld wordt. Waar loop je tegen aan, hoe is een bepaald onderwerp opgepakt, etc.? Inbreng vanuit eigen praktijken met bijbehorende leervragen en lastige kwesties zorgt dat iemand zich open opstelt en input vanuit omgeving waardevol acht (invloed van buitenaf op eigen handelen).

Voorbeeld mudrunbaan

In de casus werd door een private partij een vergunningaanvraag voor een baan op eigen terrein bij de gemeente ingediend. Aan de deelnemers de vraag om deze vergunningaanvraag te beoordelen en daarbij in het bijzonder ook te kijken naar aspecten gerelateerd aan de ondergrond. Wat adviseer je B&W? Het advies was afwijzen van de baan op die plaats. Dat was ook wat in de praktijk gebeurd is. Echter met het verschil dat er vanuit de deelnemers extra argumenten vanuit bodem en ondergrond werden toegevoegd en dat het advies werd aangevuld. In de omgevingswet wordt ruimte aan initiatiefnemers geboden. Het advies was dan ook om in die geest in gesprek te gaan over een andere locatie voor de mudrunbaan, die ook meer recht doet aan kwaliteiten van de ondergrond. Of het voorstellen van een andere functie op betreffende locatie. De toetsende rol werd omgezet in een sturende rol en bodem- en ondergrond komt in dit voorbeeld vooraan in een nieuw proces terecht.

Voor alle deelnemers in de praktijkgemeenschap zijn veel onderdelen uit de ingebrachte praktijk van anderen herkenbaar. Herkenning kan zorgen dat de eigen praktijk hiermee wordt gespiegeld in het licht van de opgedane argumenten en inzichten. Het kan ook zijn dat een deelnemer zelf in een vergelijkbare situatie terechtkomt en terugdenkt aan de sessie met die bewuste casus. Wat kan ik uit die casus halen voor mijn eigen situatie? Hoe werd dat daar aangepakt en hoe is dat verder gelopen? Een contact met de inbrenger van de casus is zo gelegd. Herkenning leidt eerst tot bewustwording en vervolgens tot weloverwogen actie. De CoP laat bovendien zien dat sterk vertrouwd wordt op goed voorbeeldgedrag van collega's uit het zelfde vakgebied maar werkzaam bij een andere werkgever.

In veel van de behandelende casussen in de CoP is dé succesfactor onderlinge communicatie tussen betrokken deskundigen. Het standaardadvies is: blijf vooral face-to-face met elkaar in gesprek. Je kunt dan direct polsen of iemand je begrijpt, hoe/of het onderwerp wordt opgenomen of niet en ontdekken of er nieuwe vragen spelen. Toon daadwerkelijk interesse in elkaars werk en ga samen op zoek hoe je elkaar kan versterken bij gedeelde opgaven.

Lessen uit de praktijk

- Waarde van een weldoordachte manier van communiceren. *Werk aan diepgang in het gesprek en zorg voor vervolg.*
- Hou aanpak en proces dicht bij wat mensen bezig houdt en waar energie zit. *Persoonlijke relevantie.*
- Laat zien wat je hebt gedaan en met welk resultaat is. *Visual proof.*
- Momenten van herkenning kunnen leiden tot andere keuzes en gedrag. *Herkenning en kopiëren.*
- Samenwerken/ samen werken maakt alles beter mits de samenstelling van de “groep” divers is (qua opleiding, discipline, ervaring, karakter, etc.). *Gelijkwaardigheid en toch weer die kudde... maar wel een kudde waarbinnen de verschillen gekoesterd worden.*

Referenties

Witteveen, A.M. (2016). *Ken(nis voor) klimaatverandering*. In R. Van der Lecq, E. Vanempen, Verruimen (p.389-399). Eigen uitgave Stichting Planologische DiscussieDagen.

THEMA: GEBRUIK EN BELEVING VAN DE PUBLIEKE RUIMTE

Inspirator

René van der Lecq, Vlaamse Overheid

Schets thema

We zien in onze steden nog vaak parken, straten en pleinen die er verlaten bijliggen. Publieke ruimte die nochtans bedoeld was voor bewoners en bezoekers. Hoe zorgen we ervoor dat deze ruimtes aansluiten bij de belevings- en gebruikerseisen? Kunnen gedragsinzichten de ruimtelijke professional hierbij helpen?

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

Bijdragen: *Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties? Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen* – Jonas De Maeyer, Tim Devos en Peter Vervoort

Criminaliteitspreventie en stedelijk design: mogelijkheden en beperkingen – Merel Goossens

Een nieuwe plek voor de gebruiker in de openbare ruimte / Opinie – Mariska Kien en Martin van der Zwan

Tevens zal Gaststad Dordrecht een bijdrage leveren aan deze sessie met een beschrijving uit de praktijk.

Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties?

Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen

Jonas De Maeyer¹, Tim Devos¹, Peter Vervoort²

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

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

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

¹Endeavour

Rijnkaai 37, 7 de verdieping, 2000 Antwerpen

jonas@endeavours.eu

tim@endeavours.eu

www.endeavours.eu

²Departement Omgeving

Vlaams Planbureau voor Omgeving

Koning Albert-II-laan 20, 1000 Brussel

peter.vervoort@vlaanderen.be

Hoe beleeft de gebruiker ingrijpende ruimtelijke transformaties?

Lessen voor nieuwe knooppuntontwikkelingen

Knooppuntontwikkeling: van RSV naar BRV

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

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

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

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

Een traditie van belevingsonderzoek

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

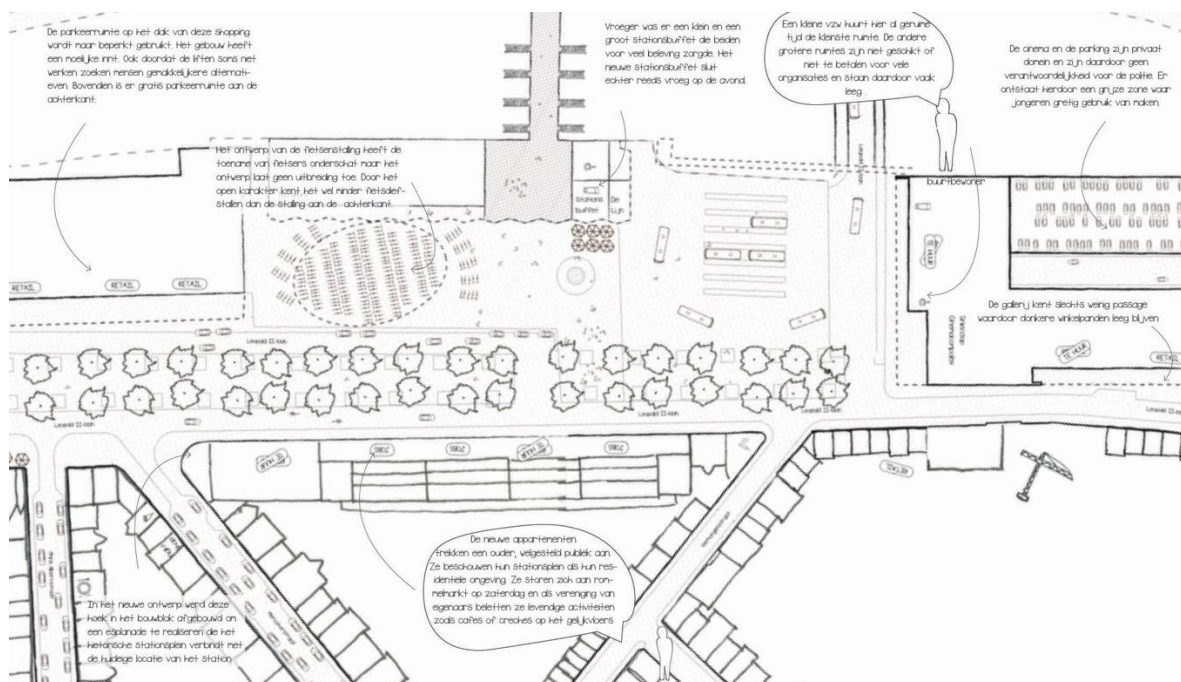
Al sinds de jaren 1970 werd uitvoerig beschreven hoe de gebruikservaring en waardering van publieke en semi-publieke ruimtes vaak fundamenteel verschilt van de mening van ruimtelijke planners en ontwerpers (Porteous 1977). Jane Jacobs bracht een ware revolutie teweeg in de planologie door letterlijk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

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

Een methodiek op maat

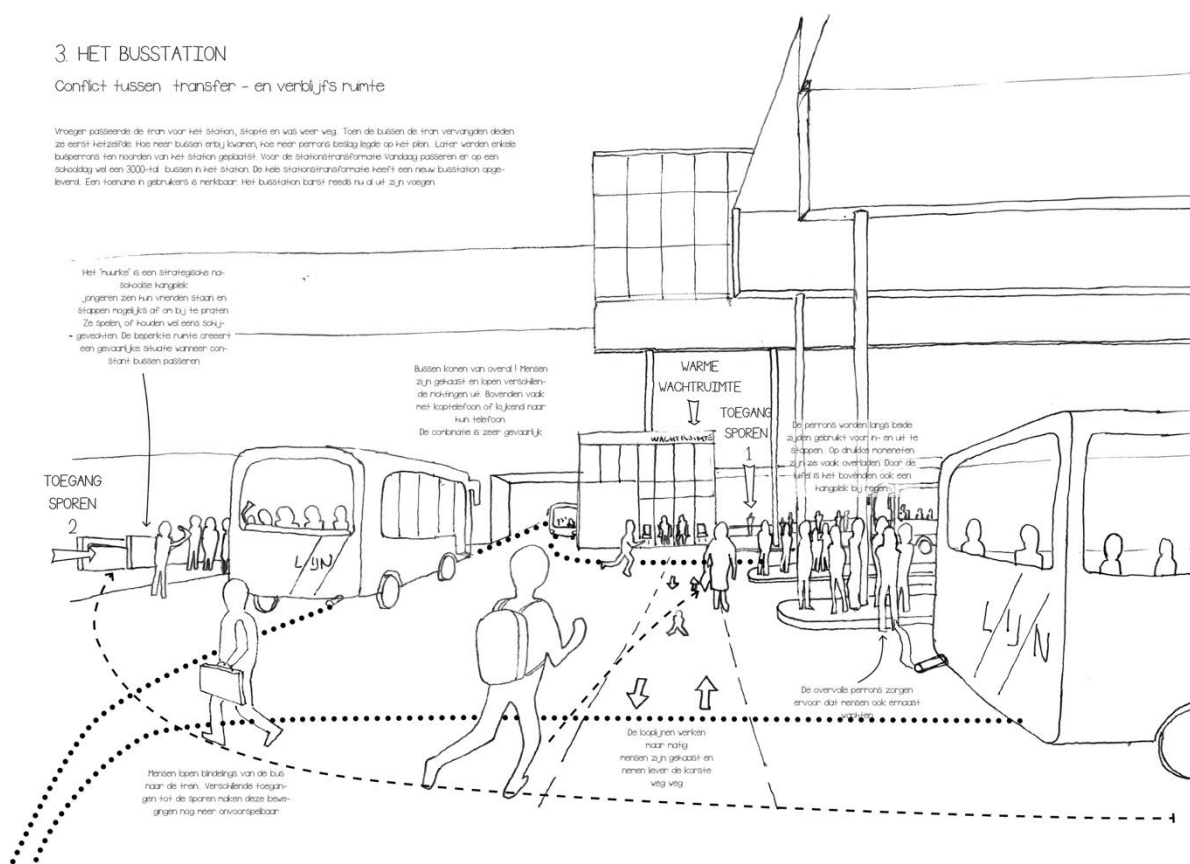
Op maat van de studie werd er een methodiek ontworpen waarbij observaties van sociale interacties en gebruikspatronen gecombineerd worden met diepte-interviews met zorgvuldig geselecteerde lokale stakeholders, gevolgd door een interactieve workshop waarbij een ‘belevingskaart’, opgemaakt aan de hand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

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



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

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



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

De beleving van knooppunten: vier lessen uit vier belevingsonderzoeken

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

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

De spanning tussen transit- en verblijfsruimte

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

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

Dal- en piekuren en de perceptie van veiligheid

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

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

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

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

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

Ruimtelijke transitie en gedragsverandering

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

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

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

Besluit

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

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

Referenties

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Criminaliteitspreventie en stedelijk design

Mogelijkheden en beperkingen

Merel Goossens

- (1) In Vlaanderen wordt nog te weinig het verband gelegd tussen het voorkomen van criminaliteit en de invloed van de omgeving daarop.
- (2) Door middel van een participatieve en sociale benadering is het mogelijk na te gaan welke oplossingen positieve gevolgen zullen hebben voor een bepaalde doelgroep of buurt.
- (3) Vlaamse gemeenten moeten via een centraal kanaal geïnformeerd kunnen worden over nieuwe ontwikkelingen binnen de criminaliteitspreventie en het stedelijk design.

Intercommunale Leiedal
President Kennedypark 10
8500, Kortrijk
Merel.Goossens@leiedal.be

Criminaliteitspreventie en stedelijk design

Mogelijkheden en beperkingen

Inleiding

De omvang van de stad wordt steeds groter. In 2030 woont 80 procent van de wereldbevolking in een stadsomgeving (Corijn, 2006). Steden vangen echter niet enkel hun inwoners op. Dagelijks wordt een stad geconfronteerd met duizenden pendelaars van wie de stad hun vertrouwde werkbasis is. Elke stedelijke context heeft met andere woorden voor elke persoon een andere betekenis en speelt op hetzelfde tijdstip meerdere rollen voor meerdere individuen. Als antwoord op het fenomeen van een groeiende urbanisatie wordt het idee van een duurzame, veilige, groene, sociale en levendige stad steeds belangrijker (Block, 2011). De weg daar naartoe is complex en kan enkel met een geïntegreerde aanpak bereikt worden (Block, 2011).

Al sinds het ontstaan van grote metropolen bestaat de overtuiging dat ingrepen in de stedelijke ruimte kunnen leiden tot een betere sociale stad (de Koster, 2012). Het hoeft dan ook niet te verbazen dat criminaliteitsfenomenen ook de aandacht gingen trekken van stadsplanners en –vernieuwers (Stevenson, 2003). Deze paper betracht om via het aanpassen van stadsinfrastructuren en –inrichting aanleiding te geven tot een vorm van criminaliteitspreventie. Hoewel deze paper voornamelijk toegespitst is op Vlaamse steden, kan dergelijke benadering in het Vlaanderen van vandaag moeiteloos vertaald worden naar een ontelbaar aantal uit-hun-voegen-gebarsten gemeenten dat tevens te maken krijgt met stedelijke fenomenen zoals criminaliteit.

Doorheen de geschiedenis van de criminologische wetenschappen werd aan meerdere criminaliteitsbenaderingen binnen een stedelijke context vorm gegeven, waar in het eerste deel van deze paper dieper op ingegaan wordt. *Crime Prevention Through Environmental Design* of CPTED [septed] komt daarbij ietwat uitgebreider aan bod. Deze term werd voor het eerst gebruikt door Ray Jeffery in zijn gelijknamige boek, waarbij hij zich inspireerde op onder andere Jane Jacobs en haar baanbrekende *'Life and Death of Great American Cities'* (Schneider, 2005; Newman, 1973). Jeffery geloofde dat de fysieke omgeving een belangrijke invloed speelde op gedragingen, normen en waarden. Experts op het vlak van design en architectuur konden er volgens hem dan ook voor zorgen dat de opportuniteit die leidt tot ongewenst gedrag steeds minder vaak zou voorkomen (Schneider, 2005). In het tweede hoofdstuk wordt nagegaan óf en hoe Vlaamse steden Brugge, Gent, Mechelen en Antwerpen met deze benadering aan de slag gaan. Daarbij wordt een korte vergelijking gemaakt van de situatie bij onze noorderburen en worden enkele voorbeelden uit de praktijk uitgelicht, vooraleer te besluiten met een kritische blik naar de toekomst.

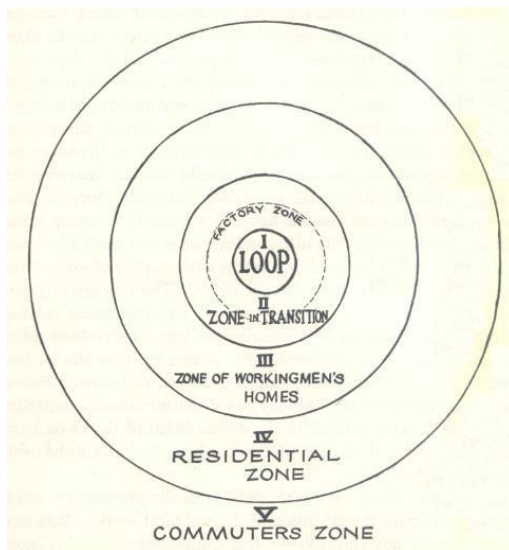
Ruimte, plaats en criminaliteit binnen een criminologische context

Reeds sinds het ontstaan van stedelijke omgevingen worden deze geassocieerd met problemen en onveiligheid, maar desondanks bestaat er weinig expliciete theorievorming rond (de Koster, 2012). Ook de link tussen criminaliteitspreventie en stedelijk design wordt nog niet gemakkelijk gelegd en kan dus beschouwd worden als onontgonnen terrein. In het volgende hoofdstuk wordt een inleiding gegeven op hoe ruimte, criminaliteit en preventie zich doorheen de geschiedenis tot elkaar hebben verhouden.

Chicago School of Criminology

Een eerste belangrijke pionier was de Chicago School of Criminology. Deze school zag haar licht binnen de structuren van het departement sociologie van de universiteit van Chicago. In de 19^e eeuw was Chicago een van de snelst groeiende steden van de Verenigde Staten van Amerika, wat – zoals Durkheim het omschrijft – chaos en anomie met zich meebracht (Jones, 1986). Door de grote toename aan criminaliteit die daarmee gepaard ging, werd het aanpakken van deze problematiek voor velen een prioriteit (Tibbetts & Hemmens, 2010). Ook de Chicago School zag in deze periode het licht. Ze bestond uit een groep sociologen die ervan uitging dat er nood was aan theoretische begeleiding om in eerste instantie de sociale problemen te kaderen en daarna ook op te lossen. Criminaliteit en deviatie werden sindsdien onderzocht in een stedelijke context, waardoor het criminologische thema een duidelijke en rechtstreekse link kreeg met de stad en haar structuren. Binnen de Chicago School werden in de 20^e eeuw meerdere theorieën rond het ontstaan van en de drijfveren voor delinquentie uitgewerkt.

Concentrische zonetheorie, Burgess & Park. Robert Park, professor aan de universiteit van Chicago, is de grondlegger van de sociale ecologie. Hij was ervan overtuigd dat de principes van de plantkundige en dierlijke ecologie ook konden worden toegepast op de groeiende stad en haar inwoners (Pauwels, 2012; Tibbetts & Hemmens, 2010). Elke buurt heeft een unieke identiteit en kan gezien worden als een *natural area* voor een bepaalde bevolkingsgroep. Wanneer buurten worden overgenomen door andere bevolkingsgroepen ontstaat er chaos en instabiliteit, waardoor de informele sociale controle te wensen overlaat.



1 het concentrische zonemodel (Park, Burgess & McKenzie, 1925)

Burgess, tevens onderzoeker aan de universiteit van Chicago, werkte deze benadering uit tot de concentrische zonetheorie, een ecologisch model van stedelijke groei. Hijzelf geloofde dat steden niet puur aan de randen uitdeinden, maar van binnenuit uitzetten en sprak over *the growth of the city* (Park, Burgess & McKenzie, 1925). Daarbij worden vijf stedelijke zones onderscheiden: van binnen naar buiten het centrale zakendistrict, de transitiezone, de arbeiderszone, de residentiële wijken en de pendelaarszone (Pauwels, 2012). Bij stedelijke groei wordt elke zone als het ware door de centraler gelegen zone worden opgenomen, waardoor de zones zich verschuiven en een aanzienlijke groei kan worden waargenomen. Burgess omschrijft het als volgt:

“This chart brings out clearly the main fact of expansion, namely, the tendency of each inner zone to extend its area by the invasion of the next outer zone.” (Park, Burgess & McKenzie, 1925, pg. 50)

Daarmee gepaard gaand en in relatie tot Parks ecologische benadering van de menselijke gemeenschap was hun conclusie dat dergelijke concentrische groei van de stad aanleiding gaf tot asociaal gedrag, chaos en delinquentie. Bij een groei van het centrale zakendistrict zal de transitiezone worden ingenomen en de meeste bewoners zullen er bijgevolg verdwijnen. Dit fenomeen creëert een staat van leegstand in de transitiezone. De gebouwen staan leeg en zijn ook geregeld bouwvallig. In tegenstelling tot dit fenomeen van verloedering behoudt de transitiezone een zekere marktwaarde, aangezien de zone zeer gewild is bij bedrijven en zakenpartners, die deze gronden opkopen met een uitbreiding van het centrale zakendistrict tot gevolg (Park, Burgess & McKenzie, 1925). In de periode die voorafgaat aan de groei trekken mensen die enigszins welstellend zijn weg, waardoor een staat van sociale organisatie binnen de buurt of wijk altijd zeer veraf lijkt.

The Gang, Frederic M. Thrasher. Thrasher observeerde in de jaren 1920 de jeugdbendes in Chicago en ontwikkelde daarbij de theorie dat bendes of *gangs* pas een delinquent karakter krijgen wanneer de leden zich niet langer kunnen conformeren met de waarden en normen van hun omgeving (Thrasher, 1927). Hij was ervan overtuigd dat de verloederde staat van de transitiezone uit de theorie van Parks en Burgess een rol speelt bij het ontstaan van deze delinquentie jongerenbendes en subculturen (Pauwels, 2012). In de jaren '50 gaat Albert K. Cohen daarop door en onderzoekt de relaties tussen jongeren en een maatschappij die gedomineerd wordt door waarden en normen van de middenklasse (A.K. Cohen, 1956). Hij onderscheidt drie types jongeren: de *college boy*, de *corner boy* en de *delinquent subculture*. Deze laatste jongere voelt zich niet capabel genoeg om te kunnen voldoen aan de verwachtingen die zijn vooropgesteld door de middenklasse en beslist om het omgekeerde te doen.

The Spatial Disorganization Theory, Shaw & McKay. Door het empirisch onderzoek van Shaw en McKay in de jaren '60 van de 20^e eeuw werd bewijs geleverd voor bovenstaande benaderingen van de Chicago School. Aan de hand van statistieken werd de concentratie aan delinquentie in de transitiezone aangetoond. Bovendien werd vastgesteld dat deze concentratie afnam naarmate men zich verwijderde van het stadscentrum (Shaw & McKay, 1969). Zij hebben er met andere woorden voor gezorgd dat niet enkel de gedetermineerde biologische en psychologische persoonskenmerken als enige oorzaak van criminaliteit werden gezien, maar nu ook de link tussen ruimte en misdaad de nodige aandacht kreeg (Tibbetts & Hemmens, 2010).

Omgevingscriminologie en *crime science*

De theorieën die zich enigszins meer focussen op de criminele daad dan op de dader zelf zijn te situeren binnenin de omgevingscriminologie en de *crime science*. De *environmental theories* kenden hun beginjaren met de *Situational Crime Prevention* theorie die rond de jaren '70 door het 'British Home Office' van de Britse regering werd ontwikkeld (Clarke, 1997). Het omvat een algemene theoretische benadering die zich focust op het reduceren van alle vormen van criminaliteit door de opportuniteit tot het overgaan naar criminaliteit in te perken (Clarke, 1997; Schneider, 2005). Desalniettemin was de fysieke omgeving volgens de situationele benadering van een niet te onderschatten waarde (Schneider, 2005).

De rationele keuzetheorie, Cornish & Clarke. Met deze benadering uit de jaren 1970 stellen de heren Cornish en Clarke dat wie een keuze moet maken tussen gedragalternatieven, zijn keuze laat vallen op dat alternatief waarvan de verwachte opbrengst het hoogste is (Pauwels, 2012). Er is met andere woorden sprake van een soort van *self-interest*. Cornish & Clarke (1986) zijn verder van mening dat wanneer personen om een bepaalde reden genoeg gemotiveerd zijn om een delict te plegen, er sprake is van bepaalde stimuli die zich onder andere vertalen in omgevingsfactoren.

De routine activiteitentheorie, Cohen & Felson. Cohen en Felson bouwen verder op de rationele keuzetheorie en breiden ze uit met het onderscheiden van de aanwezigheid van zes centrale factoren. Ten eerste heb je de (1) *intimate handlers* – invloedrijke personen in het leven van (2) de potentiële dader. Verder zijn er de (3) *guardians*, die (4) potentiële slachtoffers of doelwitten moeten beschermen tegen delicten. Ten slotte worden (5) plaatsen met hun (6) *place manager* – de eigenaar van een plaats die controle uitoefent op zijn of haar eigendom – genoemd. De kans op criminaliteit is volgens de *routine activities theory* het grootst bij afwezigheid van zowel de *intimate handlers*, de *guardians* als de *place managers* (Pauwels, 2012) en hangt de beslissing enkel nog af van de doelwitten. Deze laatste hebben volgens Cohen en Felson (1979) vier kenmerken die daarbij t.o.v. elkaar worden afgewogen: waarde, moeilijkheidsgraad, zichtbaarheid en toegankelijkheid.

Crime Prevention Through Environmental Design

Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) is een theorie die binnen de situationele benadering van de criminologische etiologie kan worden gesitueerd (Pauwels, 2012). Deze plaatsgebaseerde criminaliteitspreventieve benadering is uiteindelijk uitgegroeid tot een zelfstandige en volwaardige theorie die tot heden zowel voor- als tegenstanders kent (Cozens, Saville, & Hillier, 2005). Omdat de theorie zelf wat vaag blijkt te zijn, is het moeilijk om een eenduidige definitie te geven. In *The Criminology of Criminal Law* worden verschillende omschrijvingen aangehaald, zoals deze van Hough et al. (1980) waarin CPTED wordt beschouwd als:

“Het management, design of de manipulatie van de onmiddellijke omgeving waar criminaliteit op een systematische en permanente wijze voorkomt.” (Robinson, 1999)

Net zoals de volledige naam doet vermoeden, gaat men er bij deze theorie vanuit dat bepaalde omgevingen meer tot criminaliteit oproepen dan andere en er bijgevolg meer aandacht moet worden besteed aan het design van de gebouwde ruimte. Daar preventie centraal staat, hecht men veel belang aan sociale controle bij het bestrijden en vermijden van ongewenste praktijken. De benadering kreeg doorheen de jaren impulsen door meerdere onderzoekers. Ray Jeffery, die de term in 1971 voor het eerst noemde, inspireerde zich op Jane Jacobs, die volgens hem de interesse voor de wederkerende relatie tussen criminaliteit en omgeving nieuw leven heeft ingeblazen (Robinson, 1999). Jeffery legt de focus zeer sterk bij de relatie tussen de fysieke omgeving en het gedrag van de dader, wat later op heel wat kritiek stoot. Er wordt geen rekening gehouden met potentiële biologische of fysieke verklaringen voor het gedrag van de dader en ziet daarmee de rol van de hersenen en de geest volledig over het hoofd (Robinson, 1999). In 1977 brengt hij een tweede editie uit waarbij hij zowel de fysieke externe omgeving als de fysieke interne omgeving van de dader als persoon betreft. Tot slot heeft Oscar Newman tevens een belangrijke rol gespeeld in de ontwikkeling van de CPTED-benadering. In zijn *Defensible Space* (1972) beschrijft hij hoe niet de aanwezigheid van politie een buurt weer veilig en controleerbaar maakt, maar de cohesie tussen de bewoners (Newman, 1972). In die context is hij

ervan overtuigd dat criminaliteit kan worden aangepakt door netwerken van sociale controle in stand te houden (Mayhew, 1979).

Doorheen de jaren werden twee generaties CPTED ontwikkeld. Cozens, Savilla & Hillier (2005) omschreven in *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED): a review and modern bibliography* de zes principes van de eerste generatie:

1. Territorialiteit: eigenaars en bewoners van een bepaalde buurt worden gesterkt in hun gevoel van eigenaarschap en verantwoordelijkheid door de duidelijk aanwezige scheiding tussen publiek en privaat
2. Surveillance: de aanwezigheid van controle en bewakingsinitiatieven
3. Access control: de mate waarin een bepaalde plaats toegankelijk is voor het publiek
4. Target hardening: de uitvoering van een criminele daad wordt voor potentiële daders moeilijker gemaakt door hun einddoel minder bereikbaar te maken
5. Imago en onderhoud: de uitstraling en het imago van een omgeving hebben een grote invloed op het onveiligheidsgevoel en het voorkomen van criminaliteit
6. Activity support: het promoten en aanmoedigen van de juiste functie van een bepaalde plaats in de stad of de omgeving

Na het lezen van bovenstaande principes is de link met het idee van een *gated community* snel gelegd. Dergelijke woonwijken worden letterlijk omheind en kennen een sterke afscheiding tussen publieke en private ruimte. Niettemin ontstaat op die manier een kunstmatige situatie die onmogelijk in de stad gecreëerd kan worden. Om een stedelijke omgeving veilig en controleerbaar te maken, zijn niet enkel de harde middelen noodzakelijk, maar is ook de culturele en sociale dynamiek kenmerkend voor elke buurt van groot belang. Deze kritiek werd sterk geuit bij het verschijnen van de eerste generatie CPTED, wat ertoe heeft geleid dat Savilla & Cleveland in 1998 nog vier principes aan de eerste zes hebben toegevoegd (Atlas, 2008).

1. Sociale cohesie: blijkt bevorderlijk voor de onderlinge relaties tussen de inwoners binnen eenzelfde buurt
2. Connectiviteit: sociale cohesie binnen gemeenschappen mag niet leiden tot isolatie ten aanzien van andere buurten
3. Cultuur binnen de gemeenschap: solidariteit zorgt ervoor dat bewoners om elkaar geven en sneller gaan ingrijpen wanneer blijkt dat iemand het slachtoffer van een criminele daad is geworden (cfr. *eyes on the street* - principe van Jane Jacobs)
4. Threshold capacity: het niveau van stabiliserende factoren in de buurt moet in stand worden gehouden, denk maar aan gemeenschappelijke tuinen

Uit heel wat onderzoeken is gebleken dat CPTED vaak een positieve uitkomst kent (Goossens, 2015). Niettemin is het bij de toepassing van de tien principes belangrijk dat deze niet fout geïnterpreteerd worden. Paul Ekblom, professor *Design Against Crime* aan de *University of the Arts in London*, schreef enkele artikelen en papers over CPTED. In de ongepubliceerde paper *Redesigning the Language and Concepts of Crime Prevention Through Environmental Design* legt hij de focus op de beperkingen van de theorie (Ekblom, 2009). Volgens hem zijn er duidelijke tegenstrijdigheden tussen de principes onderling. Territorialiteit kan in de praktijk zo omgezet worden dat het in de weg komt te staan van het *eyes on the street*-principe (Ekblom, 2009). Het onderscheid tussen publiek en privaat kan zo duidelijk worden dat de voeling met de buitenwereld steeds groter wordt waardoor mensen het niet langer als 'eigen' aanvoelen. Hij pleit verder ook voor meer voeling met het grotere plaatje. Niet

enkel het fysieke aspect telt mee, ook het sociale moet voldoende in rekening gebracht worden. De interventies moeten aangepast worden aan de situatie, aan de omgeving, aan de buurt en mogen daarom niet altijd even strikt toegepast worden. Er moet meer vanuit het *'think thief'* standpunt gewerkt worden, wat in elke buurt een andere uitkomst geeft (Ekblom, 2009).

Ondanks alle kritieken is CPTED toch een van de meest concrete theorieën waar ingrepen in de publieke omgeving worden aangereikt om het ontstaan en voorkomen van criminaliteit in te perken. De bedoeling van het volgende hoofdstuk is om na te gaan op welke manier deze benadering in vier Vlaamse steden wordt aangehaald. Daarna worden de conclusies uit deze interviews kort vergeleken met de situatie in Nederland.

Casestudie: de mogelijkheden en beperkingen in Vlaanderen vergeleken met de Nederlandse situatie

“Ik denk dat het niet systematisch wordt toegepast, maar dat het eerder gevoelsmatig wordt toegepast, met ervaring.”

(M. Pinte, persoonlijke mededeling, 5 maart, 2015)

“Wij zijn daar minder systematisch mee bezig, maar ik denk dat wij eigenlijk al een beetje met gezond verstand een aantal van die principes toepassen.”

(K. Timmerman, persoonlijke mededeling, 18 maart, 2015)

“Maar vooraf in ieder geval wordt het veiligheidsaspect vaak overgeslagen. Dat als gevolg heeft dat eigenlijk vaak in later stadium aanpassingen worden gedaan aan het ontwerp.”

(R. Schmit, persoonlijke mededeling, 27 maart, 2015)

“Vanuit een aanvoelen, vanuit gezond verstand dat je redeneert. Weliswaar op basis van enkele principes die je meeneemt.”

(W. van Herle, persoonlijke mededeling, 1 april, 2015)

Door de beperkte omvang van deze paper zal hierop volgend een conclusie gegeven worden de interviews met de vier Vlaamse steden. Voorgaande quotes geven een eerste impressie, die ietwat kort door de bocht gaat, maar wel de nood aan verandering beschrijft.

Uit de interviews blijkt dat er grote onderlinge verschillen bestaan tussen de Vlaamse gemeenten. Zo worden de stadsdiensten om te beginnen al op een compleet andere manier georganiseerd. In Brugge en Mechelen zijn de preventiediensten bevoegd voor criminaliteitspreventie, terwijl dit in Gent en Antwerpen door de diensten Stedenbouw wordt afgehandeld. Het was dan ook niet verbazingwekkend om vast te stellen dat een uniforme wijze om deze problematiek aan te pakken in Vlaanderen niet bestaat. Elke stad vult deze thematiek volledig naar eigen aanvoelen in.

Gent

De dienst Stedenbouw in Gent baseert zich in dit kader op zowel de CEN-standaarden als het Nederlandse handboek ‘Veilig Ontwerp en Beheer’, die zelf de CTPED-principes als inspiratiebron nam. De principes die daaruit voortvloeien worden niet concreet en systematisch toegepast, al probeert men er bij zoveel mogelijk ontwerpen toch in zekere mate rekening mee te houden. Zelf ontwikkelde Stad Gent enkele draaiboeken met richtlijnen voor ontwerpers van projecten in de publieke ruimte. Dit

zijn de IPOD's, afgekort voor Integraal Plan Openbaar Domein. Het gaat hem in deze IPOD's eerder over de ruwe inrichting van deze publieke ruimte. Zo handelt IPOD 1 over het gebruik van materialen en IPOD 2 over de gewenste afmetingen. In Gent probeert men de focus zo vaak mogelijk op het integrale beleid te leggen. Men probeert alle lagen van een project in die mate te belichten dat daar achteraf weinig problemen komen opdagen.

Antwerpen

Ook bij Stad Antwerpen staan de ontwerpers zelf in voor het integreren van het veiligheidsaspect. Momenteel staan ze daar nog niet ver in, maar doorloopt het project wel telkens een uitgebreid traject. Zo wordt om de mening van de bewoners, de jeugd, de groendienst, etc. gevraagd, met de bedoeling het ontwerp aan zoveel mogelijk verschillende doelgroepen aan te passen. Criminaliteitspreventie en veiligheid zijn nog geen vaste componenten van dit traject, al is men daar ondertussen wel mee bezig. De conceptstudie 'ruimtelijke veiligheid' werd in dit kader opgericht en heeft tot doel te onderzoeken hoe buurten van elkaar verschillen en in welke mate daarmee rekening moet worden gehouden bij projecten. Het is duidelijk dat men de focus in Antwerpen niet op individuele acties legt, maar eerder het brede plaatje als prioritair ziet.

Brugge

In Brugge gaat het er iets anders aan toe en staat de preventiedienst in voor het invullen van het preventiekader bij stedenbouwkundige projecten. Specifieke literatuur waarop ze zich daarbij consequent baseren, is er niet, al is bijvoorbeeld CPTED wel gekend en proberen ze soortgelijke principes toe te passen in hun ontwerpen. In de praktijk vertaalt zich dat in verschillende projecten en werkgroepen. De werkgroep 'Parken en Pleinen' heeft bijvoorbeeld tot doel om zowel reactief als proactief problemen in de publieke ruimte op te lossen. De projecten binnen deze werkgroep worden door de cel Ontwerp van de Groendienst uitgetekend. Hierbij baseren ze zich wel op enkele basisprincipes die bijvoorbeeld onder CPTED kunnen worden gerekend, maar gebeurt het verder op basis van logisch verstand en ervaring.

Mechelen

Qua kennis van en interesse in criminaliteitspreventie en stedelijk design is Mechelen een van de voorlopers, hoewel de stad dit niet te danken heeft aan concrete uitvoeringen van dergelijke interventies. Ook hier wordt het niet gezien als een beleidsprioriteit, om die reden dat er geen tijd en geld voor is. Desondanks is een positieve evolutie merkbaar: de preventiedienst wordt steeds meer gevraagd om advies te geven bij de aanleg van bijvoorbeeld parken en pleinen. Ondanks het feit dat deze thematiek niet standaard wordt behandeld, zijn er wel enkele (proef)projecten waaruit de groeiende interesse blijkt. Bij het project in de Donker Lei werd met de focus op een projectwerking gebaseerd op de CEN-standaarden. Bij de Tinel Site werd aan de studenten van Sint-Lukas gevraagd om specifiek vanuit de CPTED-benadering naar de site te kijken. Een student Maatschappelijke Veiligheid werd vervolgens de opdracht gegeven de Mechelse buurtwachters risico's te leren inschatten en opmerken. Zo is Mechelen zeker een voorbeeld voor vele andere steden. Maar waarom kan deze interesse niet in de praktijk worden omgezet?

Beperkingen

Tijdens de interviews werden op deze vraag vaak dezelfde antwoorden gegeven. Er is geen geld voor dergelijke ingrepen, alles moet binnen een bepaalde tijdspanne uitgevoerd worden, het esthetische wordt nog te prioritair aanzien, etc. Dit leidt ertoe dat dergelijke maatregelen niet als troef kunnen worden uitgespeeld. Wanneer interventies genomen worden, is het zeer moeilijk om op korte termijn

resultaat waar te nemen. Dergelijke interventies boeken vooral resultaat op lange termijn, wat ervoor zorgt dat het lokale bestuur niet happig is om erin te investeren.

Toekomst

De interesse voor een integraal beleid is overal aanwezig. Men is van oordeel dat niet enkel concrete aanpassingen aan de ruimtelijke inrichting van een plaats invloed hebben op het (on)veiligheidsgevoel en de hoeveelheid criminaliteit. Het plaatsen van een verlichtingspaal in de straat zal er bijvoorbeeld niet meteen voor zorgen dat de buurt op slag veilig is. Ook een analyse van en een heldere communicatie met de bevolking is nodig. Enkel inwoners en gebruikers van een ruimte kunnen omschrijven hoe zij zich ter plekke voelen. Als men daar meer rekening mee zou houden, creëert dit een sfeer van steun, betrokkenheid en sociale cohesie. Daarnaast is ook samenwerking met politie, brandweer en andere hulpverlenende diensten aan te raden. Zo kan elk project op punt worden gebracht en zullen achteraf veel minder problemen opgelapt moeten worden.

Nederland

Aansluitend op de wens van de geïnterviewde stedelijke diensten om in de toekomst te evolueren naar een meer geïntegreerde aanpak, wordt een korte vergelijking gemaakt met Nederland. Enkele verschillen komen daarbij naar boven. Het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV) bestaat in Nederland sinds 2005 en is voornamelijk bevoegd voor het opstellen, beheren en verder ontwikkelen van kwaliteitslabels, zoals het 'Politiekeurmerk Veilig Wonen' bij stedenbouwkundige plannen, teneinde opportuniteiten voor inbrekers of misdadigers zo veel als mogelijk te reduceren (C. van der Nat, persoonlijke mededeling, 1 mei, 2015; M. van Ruijven, persoonlijke mededeling, 15 april, 2015). Daarnaast ondersteunt en onderzoekt het allerlei veiligheidsvraagstukken. Het CCV zet de Nederlandse gemeenten in dit kader aan rekening te houden met deze aspecten. Niet alleen bestaat zo'n centrale organisatie en zorgt deze automatisch voor een betere en uitgebreidere kennis binnen de gemeenten, maar wordt het CCV bovendien ook ondersteund vanuit het ministerie Veiligheid en Justitie en het ministerie Binnenlandse zaken. Beide ministeries staan enerzijds in onderling contact, anderzijds bestaan samenwerkingsvormen tussen de ministeries, de politie, justitie en de gemeenten. Bij het opstellen van deze kwaliteitslabels wordt samengewerkt met de Stichting Veilig Ontwerp en Beheer, die de CPTED-principes in Nederland verspreidt en aan de man brengt (onder andere door het reeds genoemde handboek 'Veilig ontwerp en beheer'). Daarnaast werd ook literatuur als *Defensible Space* van Newman en het begrip *social eyes* van Jacobs gebruikt om de labels verder te staven en uit te werken (C. van der Nat, persoonlijke mededeling, 1 mei, 2015). Ook in Stad Rotterdam wordt een integrale aanpak hoog in het vaandel gedragen. Niet enkel in die zin dat politie en buurtwerkers, maar ook sociaal maatschappelijke problematieken worden betrokken, zoals schooluitval bij jongeren (M. van Ruijven, persoonlijke mededeling, 15 april, 2015).

Conclusie

Met zicht op de toekomst is het belangrijk te focussen op een kader voor criminaliteitspreventie en veiligheid dat telkens op maat kan worden toegepast naargelang enerzijds de buurt of gemeente en anderzijds het type project. Het is niet gewenst dat de tien CPTED-principes letterlijk worden overgenomen en worden toegepast. Niettemin kan op basis van deze principes een overkoepelend kader worden geschapen dat als kapstok kan dienen voor Vlaamse steden en gemeenten. Verder is het van belang om de vrijheid van de gemeenten te bewaren, aangezien elk project op zich staat en ruimte behouden moet worden voor maatwerk en identiteit, hetgeen nooit op voorhand, en al zeker niet op gewestelijk niveau, vastgelegd kan worden. Gemeenten dienen hierbij niet enkel samenwerkingen aan te gaan met politie, brandweer of justitie, maar ook met de bewoners en ondernemers uit de buurt. Enkel zij weten hoe een buurt leeft en waar de knelpunten zich bevinden. Bovendien heeft participatie

een positief effect op de veiligheidsbeleving. Een volgende stap in het proces is om vanuit centraal niveau criminaliteitspreventie te stimuleren bij gemeenten. Om te komen tot de juiste preventie maatregelen op de juiste plaats en het juiste moment, dient daarom ook aandacht te gaan naar de oorzaken van criminaliteit. Begrip voor elkaanders situatie heeft immers nog nooit tot fundamenteel verkeerde beslissingen geleid.

Referenties

- Atlas, R. I. (2008). *21st Century Security and CPTED*. Boca Raton: Taylor & Francis Group.
- Block, T. (2011). Toekomstonderzoek in Vlaamse steden. Creatieve economie en multiculturaliteit in 2035 (pp. 185). Leuven: SBOV.
- Clarke, R. V. (1997). *Situational Crime Prevention: Successful Case Studies* (R. V. Clarke Ed. 2nd edition ed.). New York: Harrow and Heston.
- Cohen, A. K. (1956). *Delinquent Boys: The Culture of the Gang*: Routledge & Kegan Paul.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (1979). Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44(4), 20.
- Corijn, E. (2006). Kan de stad de wereld redden? *Oikos*, 36(1), 6-13.
- Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (1986). *The reasoning criminal: rational choice perspectives on offending*: Springer-Verlag.
- Cozens, P. M., Saville, G., & Hillier, D. (2005). Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED): a review and modern bibliography. *Property Management*, 23, 328-356.
- de Koster, M. (2012). Stedelijke criminaliteit en rechtshandhaving in het verleden. Een greep uit recent historisch onderzoek. *Tijdschrift voor Criminologie*, 54(4), 389-398.
- Eklom, P. (2009). *Redesigning the Language and Concepts of Crime Prevention through Environmental Design*. University of the Arts London.
- Goossens, M. (2015). *Criminaliteitspreventie en stedelijk design: mogelijkheden en beperkingen in Vlaanderen*. Brussel: Vrije Universiteit Brussel.
- Jones, R. A. (1986). *Emile Durkheim: an introduction to four major works*: Sage Publications.
- Mayhew, P. (1979). Defensible Space: The Current Status of a Crime Prevention Theory. *The Howard Journal of Criminal Justice*, 18, 150-159.
- Newman, O. (1972). *Defensible Space; crime prevention through urban design*. New York: Macmillan
- Park, R. E., Burgess, E. W., & McKenzie, D. R. (1925). *The City*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Pauwels, L. (2012). *Op zoek naar de oorzaken van criminaliteit?* Gent: Academia Press.
- Robinson, M. B. (1999). *The Theoretical Development of "CPTED"*. New Brunswick London: Transaction Publishers.
- Schneider, R. H. (2005). Introduction: Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED): Themes, Theories, Practice, and Conflict. *Journal of Architectural and Planning Research*, 22(4), 12.
- Shaw, C., & McKay, H. D. (1969). *Juvenile Delinquency and Urban Areas* (Rev. Ed. ed.). Chicago: The University of Chicago Press.
- Stevenson, D. (2003). *Cities and Urban Culture*. Maidenhead, Philadelphia: Open University Press.
- Thrasher, M. F. (1927). *The Gang: A Study of 1,313 gangs in Chicago*. Chicago: University of Chicago Press.
- Tibbetts, S. G., & Hemmens, C. (2010). The Chicago School and the cultural/subcultural Theories of Crime *Criminological Theory: A Text/Reader* (pp. 381-395): Sage.

Een nieuwe plek voor de gebruiker in de openbare ruimte

Hoe we de gebruiker centraal kunnen stellen in ruimtelijke ontwikkelingen en bij beheer

Opinie

Mariska Kien en Martin van der Zwan

In Nederland zijn we nog niet in staat om de mens centraal te stellen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bij fysiek beheer van de openbare ruimte. Dit is zichtbaar aan de soms ondoordachte wijze waarop wordt geprobeerd gedrag in de openbare ruimte te sturen en aan de gebrekkige gebruikswaarde van de openbare ruimte. Graag zouden we zien dat in de toekomst niet op een modieuze, technisch en snelle manier oplossingen worden gevonden, maar op een gedegen, onderzoekende wijze. In dit opiniestuk onderbouwen we ons standpunt met behulp van enkele voorbeelden en geven wij een vijftal adviezen.

Mevr. Drs. M. Kien (omgevingspsycholoog) en Dhr. Drs. M. van der Zwan (planoloog).

PLANTERRA BV
Hamersveldseweg 53
3833 GL Leusden
mariska.kien@planterra.nl
martin.vanderzwan@planterra.nl

Een nieuwe plek voor de gebruiker in de openbare ruimte

Hoe we de gebruiker centraal kunnen stellen in ruimtelijke ontwikkelingen en bij beheer

1. Inleiding

Een nudge, zoals een voetstap richting een afvalbak, moet zorgen voor omgevingsvriendelijk gedrag. Een basketbalkorf boven een afvalbak geeft plezier en leidt tot aandacht voor afval opruimen, maar ook tot een toename van afval rondom deze plek. Tapijtjes van kunstgras met plastic bloemen bij ondergrondse afvalcontainers om ‘bijplaatsingen’ te voorkomen, staan interessant. Mensen zullen namelijk niet snel een vuilniszak erop zetten, omdat zij daarmee dit aantrekkelijke plekje verknoeien. Maar hoe lang werkt dit? Hoe lang blijven nepbloemen overeind staan in weer en wind en hoe lang blijven ze schoon? Een nudge is goed bedoeld, een goede denkrichting en een mooie aanvulling op de traditionele oplossingen (zoals opruimen, vegen, handhavend optreden). Echter, we kunnen kritische vragen stellen bij de duurzaamheid van het effect. Hoe lang hebben ingrepen positieve effecten op het gedrag van mensen? En... zijn nudges echte oplossingen voor het probleem? In de reacties onder een foto van het bloemetjesgrastapijt bij de ondergrondse containers worden op Twitter suggesties gedaan om deze oplossing te kopiëren in andere steden. Echter, de toepassing van een nudge vraagt om zorgvuldigheid. Zorgvuldigheid die eruit bestaat dat onderzoek plaatsvindt naar de doelgroep, oorzaken van het gedrag en de specifieke situatie. Je kunt ze niet klakkeloos kopiëren.

Openbare ruimte en gedragskennis

Het begrijpen van gedragsproblemen en menselijke behoeften is een vak. Psychologen weten dat een permanente gedragsverandering pas optreedt als het bewustzijn is getriggerd, als normen en overtuigingen in positieve zin veranderen, als commitment ontstaat voor verbetering én wanneer het gewenste gedrag wordt gefaciliteerd. Ontwerpers en technisch geschoolde mensen daarentegen zijn veelal minder onderzoekend ingesteld en gaan vaak op zoek naar een ‘ei van Columbus’, richtlijnen en snel toe te passen oplossingen die je - als je ze eenmaal kent - ontelbare keren kunt herhalen. Maar zonder een gedegen analyse van het probleem en de situatie, en zonder verkenning van alternatieven, kan het ei improductief zijn. Schakel dus bij voorkeur experts met kennis van zaken in die jou helpen om een oplossing op maat te verzinnen.

City Lounge

Dat men bij het ontwerp, de inrichting en het onderhoud van de openbare ruimte het liefst kiest voor het kanaliseren van de ideevorming en ‘snelle’ oplossingen heeft ook andere gevolgen. Het zal een negatieve invloed op de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte hebben. Een oplossing hiervoor is ‘City Lounge’, een concept dat internationaal in een aantal steden is uitgerold. Zo ook in Rotterdam. City Lounge verwoordt wat de binnenstad moet gaan uitstralen: een plek waar je graag verblijft, ontmoet en netwerkt. Na het jarenlang negeren van de belangrijke functie van de openbare ruimte in de stad kwam er een plan dat ervoor moet zorgen dat zij weer aantrekkelijk wordt voor bewoners en toeristen, waarmee Rotterdam de internationale concurrentie tussen grote steden aankan. Binnen dit thema werkt men onder andere aan: de kwaliteit van hoogbouw in relatie tot de straat, de inrichting van de openbare ruimte, een goede afwikkeling van het autoverkeer, ruimte voor de voetganger, meer groen, minder herrie en een betere luchtkwaliteit, programmering van activiteiten, en de invulling van de plinten op de begane grond van gebouwen. Omdat de gemeente zich realiseert

dat de regierol van overheden is veranderd en de belangen van de gebruiker meer voorop komen te staan, onderzoekt zij nieuwe vormen van sturing en werkt zij op basis van co-creatie samen met partners die langdurig willen meewerken aan de kwaliteitsslag. (Gemeente Rotterdam, 2008). Iets wat men tegenwoordig het “samen stadmaken” noemt. Ook ten aanzien van de versterking van steden is het van belang kennis over gedrag, waarneming en beleving toe te passen. Dit kan op basis van maatwerk en door kennis over mensen te vertalen naar de situatie (Hamel, 2009). Omgevingspsychologen hebben geleerd hoe dit moet (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2006).

2. Oorzaken van een gebrekkige aansluiting

In Nederland dringt door dat de planningscultuur blijvend aan het veranderen is en dat er sprake is van een echte transitie. Dat overheden – ook nu de financiële crisis voorbij is – niet altijd meer de middelen en mensen of behoefte hebben om top-down te werken en dat gebruikers(groepen) meer en meer gaan bepalen welke functies en invulling onze leefomgeving moet hebben. Er zijn echter verschillende mechanismen die ervoor zorgen dat de oude top-down planningscultuur nog in stand blijft. We noemen hier drie oorzaken van deze weerstanden tegen een werkwijze die meer gericht is op het centraal stellen van de gebruiker en bottom-up werken.

Werkwijze professionals

Veel verschillende mensen houden zich beroepshalve bezig met de omgeving: architecten, stedenbouwkundigen, landschaps- en tuinarchitecten, beheerders, bestuurders en opdrachtgevers van projecten. Ontwerpers zijn gericht op het maken van een technisch, esthetisch en functioneel ontwerp. Zij bepalen de essentie van de opgave, verzamelen kennis, richtlijnen en inzichten en maken op basis hiervan de vertaalslag naar een ontwerp. Ontwerpers denken in fysieke vormen en in mindere mate aan functionaliteit en menselijk gedrag (Hamel, 2009). Beheerders redeneren vanuit techniek en nemen minder vaak kennis over perceptie, beleving van de openbare ruimte mee in oplossingen voor onderhoud. De werkwijze van ontwerpers werkt de gebruikswaarde soms tegen. Neem het voorbeeld van de vele blinde gevels in steden, die geen enkele relatie aangaan met de straat. Het ontwerp voor het gebouw was architectonisch volledig in orde, maar pakte in de praktijk negatief uit voor de sociale cohesie, subjectieve veiligheid en de kwaliteit. En neem het voorbeeld van wateroverlast in groengebieden. Beheerders zorgen voor drainage, terwijl het recreëren op, in of nabij water juist een heel gewenste functie heeft voor kinderen en volwassenen. Een waterpartij kan dus juist een kans opleveren. Het is een kwestie van een andere blik, een blik vanuit de behoefte: de blik van de (omgevings)psycholoog. Dat ontwerpers nog weinig gebruik maken van kennis over menselijk gedrag en beleving, heeft als consequentie dat kansen worden gemist.

Politieke omgeving

Overheden hebben een controlerende taak en toetsen welke consequenties van keuzes nog acceptabel zijn. Maar de politieke omgeving waarin veel ruimtelijke beslissingen worden genomen draagt niet altijd bij aan succes. Vanwege scoringsdrang is er een neiging tot sturing en een focus op resultaat en deadlines. Hierdoor is het onderzoek beperkt en ontstaat de worsteling met co-creatie: sturingsvraagstukken en rolverwarring. Een worsteling die vervolgens ook de professionals in het domein in vertwijfeling brengen. De politieke omgeving ontmoedigt een gedegen aanpak, als gevolg waarvan professionals in hun oude patronen blijven hangen.

Financiële belangen

Het geld maakt de dienst uit bij ruimtelijke ontwikkelingen en beheer. En de openbare ruimte wordt door projectontwikkelaars en ook nog te vaak door overheden beschouwd als het sluitstuk van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is heel vervelend, want dit zorgt ervoor dat er te weinig aandacht is voor de mogelijke functies en gebruikswaarden van de openbare ruimte. Omdat er geen energie wordt gestoken in het onderzoeken van kansen is er ook geen ruimte om creatieve oplossingen te verzinnen om die kansen te verzilveren. Het overdragen van de uitvoering naar partners gaat ook niet altijd goed. Als niet (onder de juiste voorwaarden) kan worden samengewerkt met uitvoerende partners (projectontwikkelaars, vastgoedontwikkelaars en aannemers) met een intrinsieke hang naar kwaliteit, is er onvoldoende aandacht voor de menselijke maat. Met als gevolg dat deze belangen onderaan de prioriteitenlijst blijven staan.

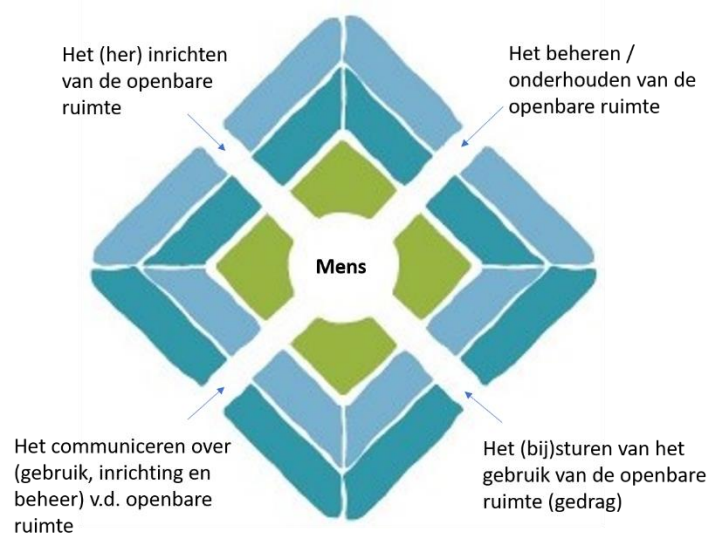
3. Aanbevelingen

In Nederland valt er dus nog heel wat te verbeteren om de 'gap' tussen mens en omgeving te dichten. Hoe kunnen we dit gat dichten? Hieronder enkele aanbevelingen.

Reframing denkraam

Een eerste aanbeveling is om het denkraam voor ontwerpers, beheerders en andere professionals in de openbare ruimte te reframen. En functionaliteit, esthetiek en techniek in dienst van de mens te stellen. Een dergelijk denkraam zou er als volgt uit kunnen zien.

Figuur 1 Denkraam openbare ruimte



In bovenstaande figuur krijgt de mens een centrale plek in het (bij)sturen op het gebruik, het (her)inrichten, het beheren en onderhouden van de openbare ruimte, en het communiceren over de openbare ruimte. Het is een model voor de verhoudingen en mogelijke relaties en verbanden tussen verschillende betrokken disciplines die zich buigen over de fysieke leefomgeving. Het centraal stellen van de mens betekent dat in het belang van de mens wordt bepaald wat per onderdeel vanuit menselijk perspectief (technisch) acceptabel, esthetisch en functioneel is. Onder het centraal stellen van de mens verstaan wij dat de lange termijn belangen van mens (en dier) worden gediend. Als de idee achter dit

denkraam wordt toegepast, zal in de betreffende disciplines een aantal veranderingen zichtbaar worden.

Een herdefiniëring van de regierol van overheden

Een tweede aanbeveling, die voortvloeit uit de eerste, is om op zoek naar een herdefiniëring van de regierol van overheden. De huidige rolname van de overheid staat ter discussie. De gebruiker moet veel meer invloed krijgen bij de inrichting en het beheer van de openbare ruimte, experts moeten hun kennis op een andere manier gaan aanbieden en nieuwe informatiebronnen gaan gebruiken. Het herdefiniëren van de regierol kan worden gerealiseerd door de discussie te voeren in steden met bijvoorbeeld stadmakers, inwoners, maatschappelijke partners, overheden, etc.

Samenwerking met (gedrags)experts

Voor het centraal stellen van de mens zal de samenwerking met omgevingspsychologen en andere (gedrags)experts moeten worden gezocht. De samenwerking heeft nut bij de volgende opgaven:

1. Het uitvoeren van onderzoek naar gedrag, waarneming, beleving en stress in relatie tot de omgeving;
2. Het realiseren van oplossingen om gedrag in de openbare ruimte in de gewenste richting te stimuleren (gedragsbeïnvloeding);
3. Het vormen van beleid, kaders en randvoorwaarden waarin aandacht is voor een betere kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
4. Bij planvorming voor de openbare ruimte begrippen als aantrekkelijke stad, leefbaarheid, gezonde stad, e.d. te duiden vanuit menselijk perspectief (belevingswaarden) en vertalen naar concrete ambities;
5. Het maken van een afwegingskader voor en het bepalen van een werkwijze om in co-creatie samen te werken met gebruikers.

4. Wat dit oplevert

Als de aanbevelingen worden opgevolgd komt een openbare ruimte die kwaliteit heeft, en gezond, veilig en aantrekkelijk is dichterbij. Er komen meer plekken creëren waar je graag bent en verblijft en waar omgevingsvriendelijk gedrag wordt gestimuleerd. Dit zijn plekken die jouw sportieve, sociale, gezondheidsactiviteiten en duurzaam gedrag faciliteren en het autogebruik ontmoedigt. In deze omgeving wordt stress voorkomen of verholpen. Een openbare ruimte die toekomstbestendig is en ook nog voldoet aan de eisen en wensen van onze kinderen.

Referenties

- Bell, P.A., Greene, T.C., Fisher, J.D., & Baume, A. 2006. *Environmental Psychology* (5th ed.). New York: Taylor & Francis.
- Bureau Binnenstad, Gemeente Rotterdam (2008) *Binnenstad als City Lounge*. Binnenstadsplan 2008-2020.
- Hamel, R. (2009) *Ontwerpen voor de gebruiker: het nut van Omgevingspsychologische kennis in het ontwerpproces*. TOPOS, 2, p. 12-15.
- Hamel, R. (2008) *De beleving van ruimte in de omgeving*. Interdisciplinair Tijdschrift Blind.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2017) *De opgaven voor de Nationale Omgevingsvisie*.
- Rotmans, J. (2017) *Omwenteling. Van mensen, organisaties en samenleving*. Amsterdam: de Arbeiderspers.

THEMA: GEDRAGSVERANDERING EN (RUIMTELIJK) SENTIMENT

Inspirator

Stijn Oosterlynck, Vlaamse Overheid

Schets thema

De ruimtelijke professional is vaak op zoek naar het juiste geografisch schaalniveau om maatschappelijke vraagstukken aan te pakken. De vertaling naar begrippen als stads- of metropoolregio stuit echter vaak op weerstand. Het raakt aan diepgewortelde gevoelens van burgers en lokale politici die zich niet herkennen in het beeld te behoren tot de stad. Wat kan de gedragswetenschap ons leren om met deze sentimenten om te gaan? Hoe kunnen we op gevoelens en angsten anticiperen bij het uitdenken van bovenlokale samenwerkingsmetaforen?

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

Bijdragen: *Op zoek naar de Brusselse metropool: een kwestie van schaal en georganiseerde verstedelijking* – Kobe Boussauw en Michiel van Meeteren

De (on)wil om samen te werken. Sentimenten in het regiodebat / Praktijkbespreking – Geoffrey Vanderstraeten, Sylvianne Van Butsele en Kathelijne Toebak

Op zoek naar de Brusselse metropool: een kwestie van schaal en georganiseerde verstedelijking

Kobe Boussauw en Michiel van Meeteren

- In een metropolitane wereld is het voor België cruciaal om de diep gewortelde ideeën over de tegenstelling tussen stad en platteland te gaan herdenken.
- De Brusselse metropool kan slechts op een duurzame manier versterkt worden door middel van op hoogwaardig openbaar vervoer gerichte ontwikkeling.

Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research
Pleinlaan 2 lokaal F4.55, 1050 Brussel
tel. +32 2 629 35 11
email: kobe.boussauw@vub.be; michiel.van.meeteren@vub.be

Op zoek naar de Brusselse metropool: een kwestie van schaal en georganiseerde verstedelijking

Groei of krimp, verstedelijking of suburbanisatie?

Het wordt stilaan traditie: internationale, maar ook nationale en lokale beleidsplannen en -analyses vestigen de aandacht op de verstedelijking van de mondiale samenleving. Daardoor vertellen we u wellicht niets nieuws als we melden dat sinds 2010 meer dan de helft van de wereldbevolking in steden woont. De autoriteit van de Verenigde Naties staat blijkbaar garant voor een relatief kritiekloze verspreiding van dit idee (Bettencourt & West, 2010; Brenner & Schmid, 2014).

De vaststelling dat de stedelijke wereldbevolking snel groeit, ten koste van de bevolking op het mondiale platteland, staat in schril contrast tot het fenomeen van de stadsvlucht, die lange tijd zo kenmerkend geweest is voor de Belgische stedelijke demografie. Volgens de gegevens van het rijksregister bereikte bijvoorbeeld de bevolking van Gent haar maximum al in 1939. In Brussel ging de groei toen nog geruime tijd door, maar vanaf 1968 (toen het gebied dat vandaag het Brusselse gewest omvat zowat 1,05 miljoen inwoners telde) begon ook voor Brussel een decennialange periode waarin systematisch inwoners aan het ommeland werden verloren (Van Parijs, 2013). De groei van het vervoersysteem faciliteerde deze ontwikkeling, eerst in de vorm van spoorwegen en buurtspoorwegen, maar het duurde niet lang voor de auto en het daarop volgende algemene wagenbezit die rol overnam. Pas rond 2000 werd het tij in de meeste grote steden in België gekeerd, en in het bijzonder Brussel is sindsdien niet alleen aan een belangrijke opmars bezig, maar heeft inmiddels haar bevolkingcijfer uit 1968 zelfs ruimschoots overtroffen. Maar ook Gent en Antwerpen tekenen weer groei op, en zelfs Luik en Charleroi vertonen tekenen van heropleving. Al deze signalen van groei betekenen nochtans niet dat de stadsvlucht gestopt is: tweeverdieners met kinderen, autochtoon maar steeds vaker ook met een migratieachtergrond, hebben nog steeds de neiging om uit de stad weg te trekken en in een suburbane omgeving te gaan wonen. Anders dan vroeger echter blijkt er vandaag ruim vraag te zijn naar de woningen die op die manier vrijkomen, zowel bij jonge Belgen als bij nieuwkomers uit het buitenland.

Landelijk wonen versus stedelijk leven

Maar hanteren de Verenigde Naties en onze nationale statistieken wel hetzelfde register als ze spreken over ‘stad’ en ‘verstedelijking’? Wellicht niet: volgens de VN is België voor 97% verstedelijkt (Antrop, 2004). In Vlaanderen spreken stedenbouwkundigen al jaren over de ‘nevelstad’ (Ryckewaert, 2002; Dehaene, 2016), een poëtische term die bedacht werd om het Noord-Amerikaanse begrip ‘urban sprawl’ op een bevattelijke manier vertaald te krijgen. Want inderdaad, de gemiddelde Vlaming vindt van zichzelf dat zij of hij in een dorp of in een landelijke omgeving woont, terwijl onze complexe verplaatsingspatronen in werkelijkheid gericht zijn op het deelnemen aan allerlei typisch stedelijke activiteiten. We werken namelijk in een diensteneconomie, we volgen gespecialiseerde opleidingen, we nemen deel aan grootschalige culturele en sportmanifestaties, en we interageren met heel wat - vaak tientallen - verschillende mensen in de loop van een doorsnee dag. De gemiddelde Vlaming legt elke dag veertig kilometer af (Janssens et al., 2014), een grootteorde van afstand die erop wijst dat we in feite niet zo heel veel te zoeken en vinden hebben in ons eigen dorp.

Een dergelijke levensstijl heeft dan ook niets te maken met de dorpse samenleving van weleer, of zoals deze vandaag nog steeds bestaat in die regio's die volgens de VN niet verstedelijkt zijn. Niet-stedelijk leven heeft immers weinig te maken met de oppervlakte van je tuin of het zicht op een weiland. Nee, het heeft te maken met een laagdynamisch activiteitenpatroon en een relatieve beperktheid van kansen voor zelfontplooiing, een situatie die, buiten de jaarlijkse vakantie dan toch, door de meeste Belgen wellicht niet erg gesmaakt zou worden.

En zelfs al wonen we graag in zo'n groene sub- of peri-urbane omgeving, een groot deel van onze economische activiteit speelt zich wel degelijk af in de dichter bevolkte agglomeraties. Zeker in een diensteneconomie zijn jobs vaak een stuk productiever wanneer ze zich in de buurt van andere economische activiteiten, bedrijven, potentiële klanten, en infrastructuur bevinden. De Belgen wonen dan ook veel minder compact dan ze werken: tijdens de werkuren zitten we op een kluitje bij elkaar in allerhande kantoren, bedrijven en scholen, om tijdens de avondspits, gekanaliseerd via files en treinen, weer uit te waaiëren naar onze vertrouwde nevel.

Pretstad en probleemwijk

Nochtans, als we het in het dagelijkse taalgebruik over 'de stad' hebben, verwijzen we niet naar die amorfe verstedelijkte nevel waarin 97% van alle Belgen blijkbaar wonen en leven. Nee, het begrip 'stad' roept heel andere beelden op, die grosso modo in twee categorieën lijken te vallen.

Eenzijds is de stad een plek van vertier, consumptie en toerisme. De terrasjes in de historische centra zijn nog nooit zo vol geweest als tijdens de laatste twee decennia, het toenemende mondiale toerisme stuwt de omzet van sommige vormen van binnenstedelijke kleinhandel en horeca tot ongekende hoogten, en de centra zijn van langsom vaker het speelveld van allerhande stadsfestivals en kleurrijke manifestaties. En ook voor kunst, cultuur en gastronomie is de binnenstad dé bestemming bij uitstek. Daarenboven doen de traditionele winkelstraten het doorgaans goed, steeds vaker in afstemming met een uitgekiend verkeerscirculatieplan dat winkelende voetgangers voorrang geeft maar niet steeds gesmaakt wordt door pendelaars die graag even automobiel willen zijn in het centrum als daarbuiten. De 'pretstad', zoals dit beeld door Brunt (1989) werd gedoopt, is voor vele randstedelijke Belgen dé reden om zich af en toe naar een stadscentrum te begeven en is voor heel wat jongeren een argument om naar de stad te verhuizen, terwijl het tegelijkertijd voor een aantal oudere inwoners het signaal vormt dat voor het stadsbestuur de woonfunctie ondergeschikt is aan de pretfunctie.

Anderzijds wordt de stad evenzeer geassocieerd met de typische grootstedelijke problematiek. Probleemwijken met hoge werkloosheidscijfers, een ondermaatse woonkwaliteit, criminaliteit, zwerfvuil en een slecht geïntegreerde bevolking zijn een even vast onderdeel geworden van het collectieve beeld dat de niet-stadsbewoner heeft van de stad. En de vrij recente terreurdreiging heeft dit beeld geen goed gedaan (Ponsaers & Devroe, 2016). Nochtans zijn ook de negentiende-eeuwse wijken en gordels vandaag al lang niet meer representatief voor de stad.

Een kwestie van schaal

Nevelstad, historisch centrum en dichtbevolkte arbeiderswijk: het zijn elk op zich heel andere verbeeldingen van het begrip 'stad', die elk met een typisch geografisch schaalniveau zijn geassocieerd. Geen van deze benaderingen zijn voldoende specifiek om de stad van de eenentwintigste

eeuw te vatten, laat staan om bijvoorbeeld de relatie van een universiteit als de VUB tot de stedelijke agglomeratie waarin deze zich bevindt te begrijpen. Niet toevallig raken we met deze vaststelling aan een fundamenteel probleem binnen de sociale en economische geografie: de kwestie van ruimtelijke schaal en afbakening (Herod, 2011).

De hierboven vermelde afbakeningen zijn niet bevredigend: de nevelstad is amorf en weinig geconcentreerd, en biedt aan heel wat activiteiten waarvoor een zekere ruimtelijke concentratie noodzakelijk is geen goede voedingsbodem. De historische of negentiende-eeuwse afbakening van de stad daarentegen omvat dan wel nog steeds een belangrijke concentratie aan woningen en activiteiten, maar mist een groot deel van de meer recente stedelijke dynamiek die zich vaak langs de stadsrand en tussen de historische centra heeft ontwikkeld.

Waar we naar op zoek zijn is een manier om de stedelijke agglomeratie af te bakenen, die de belangrijkste concentraties van activiteiten en interacties omvat, en die tegelijkertijd potentieel biedt voor het ontwikkelen van stedelijke kwaliteit, zowel voor haar bewoners als voor haar gebruikers. Stedelijke kwaliteit definiëren we hier als de combinatie van een gezonde stedelijke economie, een hoge mate van leefbaarheid, en een minimale belasting van zowel het lokale als het mondiale leefmilieu. Op die manier blijft de afbakening van de stad niet beperkt tot een geografisch-analytisch probleem, maar wordt het ook een planningsvraagstuk, met een normatieve component. Want de vraag waar we wel nog zouden moeten bouwen, om zo het stedelijke systeem te versterken, en waar we net moeten ophouden met ontwikkelen is pertinent, onder andere in het licht van de door de Vlaamse overheid aangekondigde ruimteneutrale ontwikkeling of ‘betonstop’ tegen 2040 (White et al., 2015). De vraag waar de stad zich vandaag eigenlijk bevindt hangt samen met het begrip metropoolvorming. Metropoolvorming is het proces dat leidt tot de ontwikkeling van stedelijke agglomeraties, waarbinnen de dichtheid aan activiteiten een stuk hoger is dan in het omliggende gebied, en dat gekenmerkt wordt door een hoge mate van interne connectiviteit. In wat volgt onderzoeken we de metropoolvorming in België op basis van de zogeheten stedelijk-systeembenadering.

Stedelijk-systeembenadering¹

We kunnen de complexiteit van verstedelijking op verschillende schalen uiteenleggen door deze te zien als het resultaat van de interactie tussen verschillende stedelijke systemen en subsystemen. Deze stedelijk-systeembenadering gaat ervan uit dat er in de stad repetitieve sociale processen plaatsvinden, die dus ‘systemisch’ zijn, en deze om die reden dus ook te benoemen en te onderzoeken. ‘Stedelijke’ systemen zijn ruimtelijk gearticuleerd. Ze zijn geografisch gevoelig, bijvoorbeeld doordat er een duidelijk afstandsverval plaatsvindt. De taak van de onderzoeker is om deze stedelijke systemen te isoleren en te onderzoeken. De kunst is de stedelijke dynamiek uiteen te rafelen in elementen die samen een subsysteem vormen en de relaties tussen die elementen en subsystemen vast te stellen. De stedelijk-systeembenadering is maar één mogelijke bril om naar de stad te kijken. Het is een taal die sommige dimensies van stedelijkheid beter beschrijft dan andere. De benadering leent zich vooral goed voor zaken waarvan de elementen en relaties relatief eenvoudig analytisch te scheiden zijn, bijvoorbeeld elementen die erg transportafhankelijk zijn zoals pendel- of winkelgedrag.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de hoogdagen van stedelijk-systeembenaderingen stammen uit de jaren zestig van de vorige eeuw. Toen was er sprake van een zeer sterke economische groei, waarin de auto als massavervoermiddel snel opkwam. Er waren dus een hoop geografische en planologische

¹ Deze uiteenzetting van de stedelijk-systeemtheorie is gebaseerd op Van Meeteren (2016).

uitdagingen, waaronder het kanaliseren en geleiden van die mobiliteit en groei, waarbij stedelijk-systeemtheorie goed van pas kwam. Toen de onderzoeksagenda in de jaren zeventig verschoof naar kwesties van sociale rechtvaardigheid en identiteit raakte de stedelijk-systeembenadering langzamerhand meer in onbruik. Nochtans heeft deze de laatste jaren langs de achterdeur een heropleving gekend via het denken over stedelijke netwerken en het aanwenden van de mogelijkheden van *big data* (Van Meeteren & Poorthuis, 2017). Ook het analyseren van stedelijkheid als een netwerk vraagt om het uiteenrafelen van het fenomeen in elementen en relaties. Ook zijn functionele stedelijke systemen, bijvoorbeeld in de ecologie en de circulaire stad, weer belangrijke onderzoeksthema's geworden.

Stedelijke systemen in de ruimte

Omdat processen, en geen 'dingen', centraal staan in de stedelijk-systeembenadering wordt de stad primair gezien als een functionele eenheid, als een onderdeel of tussentijdse uitkomst van een proces. Het is niet de vorm van de administratieve grenzen van de stad, of de gebouwde omgeving, die bepalen waar een stedelijk systeem begint of ophoudt, maar wel de functionele grens van het te bestuderen systeem. Dit betekent dat de stad een andere vorm en omvang aanneemt naarmate we een ander stedelijk (sub)systeem bestuderen.

Kijken we bijvoorbeeld naar de interactiepatronen van bedrijven, dan is een klein land als België al snel een enkele stad of metropool. Kijken we naar de dagelijkse activiteitenruimte van gezinnen, dan is het woon-werkverkeer vaak illustratief voor de buitengrens van het systeem. In het geval van bijvoorbeeld Brussel betekent dat nog altijd dat de stad zeker de volledige provincies Vlaams- en Waals-Brabant, alsook grote stukken van Antwerpen en Oost-Vlaanderen omvat. Dit terwijl andere stedelijke dynamieken, bijvoorbeeld de lokale netwerken van een buurtvereniging, helemaal op het niveau van die buurt werken: dan is Anderlecht opeens een heel andere stad dan Etterbeek. Met andere woorden, de discussie over 'welke de grenzen van de stad zijn' is helemaal afhankelijk van het proces waarover je het hebt. Op elke gegeven plaats in de ruimte bestaat de stad bij gratie van de interactie tussen diverse stedelijke subsystemen, die op allerlei verschillende schaalniveaus werken: van het lokale buurtniveau tot de traditionele stad, van de metropolitane regio tot en met de provincie, en zelfs verder. Dit probleem van afbakening van de stad is een actueel onderzoeks- en beleidsprobleem. Met grote regelmaat rijzen vragen als: 'Hoe ziet de metropool eruit?', 'Bestaat de *Triangle wallon* of de *Vlaamse Ruit*?', of 'Is Vilvoorde niet gewoon een functionele deelgemeente van Brussel?'. Provisoire antwoorden op dergelijke vragen vormen al snel de voedingsbodem voor een pleidooi voor de reorganisatie van bestuurslagen of de herverdeling van middelen.

Illustratie: enkele Belgische subsystemen

Als je sommige van de straffere uitspraken over de nevelstad serieus neemt, dan verwacht je dat centraliteit in het stedelijke landschap steeds minder belangrijk wordt waardoor de stad 'overal' is (Bruggeman et al., 2016). Figuren 1, 2 en 3 [*red.*, voor figuren zie einde paper] laten zien dat er wel degelijk stedelijke orde te vinden is in de nevel, en dat deze nog altijd gedeeltelijk overeenkomt met meer klassieke opvattingen over waar de stadscentra liggen en hoe deze activiteiten aantrekken. Figuur 1 (uit Van Meeteren et al., 2016a) is een benaderende voorstelling van het Belgische metropolitane

kerngebied, als antwoord op de vraag: Als we België zien als één enkel metropoolsysteem, wat is dan haar vorm, centrum en periferie? Figuur 1 geeft een representatie van de arbeidsmarktintegratie van het Belgische territorium. We zien een stad die duidelijk Brussel als centrum heeft, maar in feite het hele land omvat, met inbegrip van grote delen van Vlaanderen en Wallonië.

We plaatsen deze verbeelding tegenover Figuur 2 (uit Storme et al., 2015), waarin de sportvoorzieningen in Vlaanderen en Brussel gevisualiseerd worden, en die daardoor een heel andere stedelijk-systeemfunctie, gebaseerd op voorzieningen, weergeeft. Hier zien we duidelijk de sporen van een meer klassieke stedelijke hiërarchie, uiteraard niet zonder her en der wat specifieke, door lokaal beleid beïnvloede, variatie.

Figuur 3, ten slotte, laat de pendelrelaties van de stad Leuven zien (uit Van Meeteren et al., 2016b). We zien zowel de grenzen van het pendelgebied, een inschatting van de dagelijkse activiteitenruimte, als de wederkerigheid, een inschatting van de hiërarchie. Deze figuur laat toe snel een tweetal conclusies trekken: wie in Leuven werkt heeft een grotere kans om ten oosten van de stad te wonen dan ten westen. Dit komt omdat aan de westkant de invloed van Brussel zich doet gelden. Verder zien we dat de omliggende gemeenten eigenlijk op Leuven georiënteerde suburbane gebieden zijn, terwijl Leuven zelf tegelijkertijd een voorstad lijkt van Brussel en van de luchthavengemeenten Zaventem en Machelen.

Door het aan elkaar relateren en met elkaar vergelijken van deze stedelijke subsystemen op verschillende schaalniveaus is het vervolgens mogelijk om nieuwe stadsvormen en -centra vast te stellen. Want er mag dan overal stad zijn, afhankelijk van naar welk stukje stad je kijkt zijn sommige plekken toch meer stad dan andere.

Naar een Brusselse metropool?

Zowel het metropolitane kerngebied dat in Figuur 1 wordt weergegeven, als de voorstelling van het pendelbekken van het Brusselse hoofdstedelijke gewest (Figuur 4) suggereren dat het weinig zin heeft om het Brusselse stedelijke gebied volgens administratieve grenslijnen af te bakenen. Een studie van onder meer de auteurs van dit stuk (Van Meeteren et al., 2016c), in opdracht van de Vlaamse overheid, suggereert dat een stedelijk gebied dat een speler wil zijn in mondiale economische netwerken bij voorkeur over een zogenaamde ‘kritische massa’ van tenminste 1,5 à 2 miljoen inwoners beschikt. Empirisch materiaal leert ons dat steden die kleiner zijn doorgaans een onvoldoende graad van economische specialisatie kunnen herbergen, noch een voldoende mate van externe connectiviteit kunnen bieden, waardoor ze minder aantrekkelijk zijn als vestigingslocatie voor bijvoorbeeld wereldwijd actieve bedrijven en organisaties.

Maar zelfs al telt Brussel inmiddels ruim 1,1 miljoen inwoners, het valt moeilijk te verdedigen dat de Belgische steden elk op zichzelf aan de gestelde drempelwaarde voldoen. Niettemin is België prominent aanwezig in tal van mondiale economische netwerken. De reden daarvoor is dat het Belgische stedelijke systeem gekenmerkt wordt door een polycentrische structuur. Dat betekent dat tal van kleinere steden en gemeenten die zich in de ruime omgeving van Brussel bevinden zó goed met elkaar verbonden zijn, dat ze lijken te functioneren als waren ze één enkel economisch systeem, ja zelfs één enkele stad.

Het Brusselse hoofdstedelijke gewest vormt ongetwijfeld het zwaartepunt van deze agglomeratie, want is beduidend omvangrijker dan alle andere Belgische steden, en herbergt bovendien de belangrijkste concentratie aan jobs en economische transacties in België. Maar het is maar door grote delen van de voormalige provincie Brabant erbij te tellen, waaronder steden als Leuven, Mechelen, Aalst,

Denderleeuw, Waver en Ottignies-Louvain-la-Neuve, om maar enkele voorbeelden te noemen, dat de benodigde kritische massa ook effectief bereikt wordt. Deze kleinere steden, maar ook de ‘nevel’ die een belangrijk deel van de arbeidskrachten voor de metropolitane economie levert, maken onlosmakelijk deel uit van de Brusselse metropool, die zo’n twee miljoen inwoners telt en daarmee voldoet aan de schaalvoorwaarde noodzakelijk om een belangrijke rol te kunnen spelen in de mondiale economie.

De afbakening van de metropool

Daarmee is het schaalprobleem echter nog niet opgelost. Want tot waar reikt de hierboven gedefinieerde Brusselse metropool? Maken Antwerpen, Gent of Charleroi daar dan ook geen deel van uit? En wat met Oostende of Luik, steden die ook pendelstromen richting Brussel genereren? Het antwoord is genuanceerd, want net zoals metropolen op mondiaal vlak met elkaar in interactie gaan, zijn er tal van interacties tussen kleinere steden binnen een regio of land. Pendelstromen maken deel uit van deze interacties, maar daarnaast is er ook sprake van onder meer tal van handelsrelaties, geldstromen en bestuurskundige connecties. Het lijkt echter logisch om interacties die zich niet binnen het tijds kader van één dag voltrekken niet als intern aan de metropool te beschouwen. Vandaar dat woon-werkverplaatsingen bij geografen zo geliefkoosd zijn als indicator. Naar je werk gaan doe je doorgaans één keer per dag, en je woon-werkverkeer wordt strak ingeperkt door je beschikbare reistijd. Mensen hebben de neiging om zowat een uur en een kwartier per dag aan vervoer te besteden, voor al hun dagelijkse verplaatsingen samen, en dat is dan ook het tijds kader waarover we spreken. Een reistijd van een half uur tot drie kwartier tot in het centrum van Brussel lijkt een aannemelijke bovengrens, en we zien inderdaad dat de meeste verder van de hoofdstad gelegen gemeenten geen dominante pendelstromen richting Brussel meer vertonen. Afstand doet er dus toe (Boussauw et al., 2014), en dat betekent ook dat het niet erg zinvol lijkt om ook Antwerpen, Gent of Charleroi tot de Brusselse metropool te rekenen, laat staan Luik of Oostende.

Duurzaamheid en compacte ontwikkeling

Een belangrijke voorwaarde om een polycentrisch stedelijk systeem als metropool te kunnen beschouwen, is dat het gekenmerkt wordt door een hoge mate van interne connectiviteit. Dat betekent dat de verschillende subcentra (zoals Leuven of Waver in het geval van de Brusselse metropool) op zo’n vlotte manier met elkaar, en met het dominante centrum (Brussel), verbonden moeten zijn dat de notie van afstand grotendeels verdwijnt. Vanuit een economisch perspectief bekeken zijn steden weinig meer dan de ruimtelijke vertaling van het streven naar het minimaliseren van transactiekosten. Transport vormt een bijzonder belangrijke transactiekost, zowel uitgedrukt in geld als in tijd. Door activiteiten dicht bij elkaar te brengen, in afstand of in benodigde reistijd, wordt er op transactiekosten bespaard. Waar de klassieke monocentrische stad gekenmerkt wordt door een minimale fysieke afstand tussen de activiteiten, zal de polycentrische metropool gekenmerkt worden door vlot verkeer tussen de verschillende centra en subcentra.

Er is weinig fantasie voor nodig om in te zien dat vervoer de achillespees van de polycentrische metropool vormt. Het besef dat de voortdurende groei van het wegverkeer tot ernstige leefbaarheids- en luchtkwaliteitsproblemen leidt gaat samen met steeds toenemende congestie die zowel de snelheid

als de betrouwbaarheid van het vervoersysteem, en daarmee de connectiviteit, in belangrijke mate aantast. Het gebrek aan compactheid van de polycentrische metropool, in vergelijking met een monocentrisch stedelijk systeem, genereert een disproportionele vraag naar mobiliteit, en veroorzaakt bijgevolg nogal wat transportgerelateerde problemen.

De relatief lage dichtheid van de polycentrische metropool vertaalt zich in meer kansen voor lokale leefbaarheid, aangezien het toelaat om in een ruime woning met tuin te wonen en toch deel te nemen aan de stedelijke economie. Maar op een hoger schaalniveau leidt de noodzaak om grotere afstanden te overbruggen tot meer uitgesproken negatieve effecten, waaronder de uitstoot van broeikasgassen, het bovenmatig verbruik van fossiele brandstoffen, verkeersongevallen, en congestie.

In een vooruitziende eenentwintigste-eeuwse context spreekt het dan ook vanzelf dat metropoolvorming niet langer het wegennetwerk als basis kan gebruiken, maar zich zal moeten oriënteren langsheen corridors van efficiënt spoorvervoer.

Ten slotte: op zoek naar een ruggengraat voor de Brusselse metropool

Het meest toepasselijke antwoord op de vraag naar hoe de Brusselse metropool op een duurzame wijze kan worden ontwikkeld, is te vinden in het principe van *Transit Oriented Development* (TOD). Dat houdt in dat verstedelijking zoveel mogelijk op knooppunten van hoogwaardig openbaar vervoer gebeurt wordt. Door de bebouwingsdichtheid rond de goed bediende stations van het spoorweg-, metro- en sneltramnetwerk zoveel mogelijk te verhogen wordt de interne connectiviteit van de metropool versterkt. Op die manier komen er immers bestemmingen bij die op een vlotte manier met het openbaar vervoer bereikbaar zijn, een ontwikkeling die dan weer een goede reden vormt om de dienstverlening van in het bijzonder trein, metro en sneltram te optimaliseren.

Voor de Brusselse metropool ligt een belangrijk deel van die ruggengraat al klaar: het gaat om het Gewestelijk Expresnet (GEN) en de Brusselse metro- en premetrolijnen. Een ander deel van de ruggengraat is nog in volle ontwikkeling: aan sommige lijnen van het GEN wordt nog jaren gebouwd, de uitbreiding van het metronet is een project waarvan het einde nog lang niet in zicht is, en voor de Vlaamse sneltrams van het Brabantnet moet de eerste spade nog in de grond gestoken worden. En dan spreken we nog niet over ideeën die de tekentafel voorlopig niet gehaald hebben, zoals het doortrekken van de Brusselse metro tot in Vlaanderen.

De echte uitdaging ligt niet zozeer in de verdere ontwikkeling van de diverse spoorwegsystemen - daar zijn we immers druk mee bezig - maar wel in het oriënteren van de bijkomende verstedelijking op het spoor, en niet langer op de weg. Want dit principe zal niet enkel voor de bijkomende woningen moeten toegepast worden, het geldt evenzeer voor bedrijven, kantoren, winkelcentra en scholen. In de studie 'Kritische Massa' (Van Meeteren et al., 2015), waar we reeds eerder naar verwezen, werd voor de Vlaamse Ruit (dus - helaas - niet voor Wallonië) onderzocht welke stationsomgevingen in aanmerking komen om er de verwachte bevolkingsgroei aan toe te wijzen. Figuur 5 geeft een helder beeld van de prioritaire gebieden voor ontwikkeling en verdichting. Het is evenzeer duidelijk op welke plekken bijbouwen in het geheel niet wenselijk is, omdat de afhankelijkheid van het wegverkeer er te groot is.

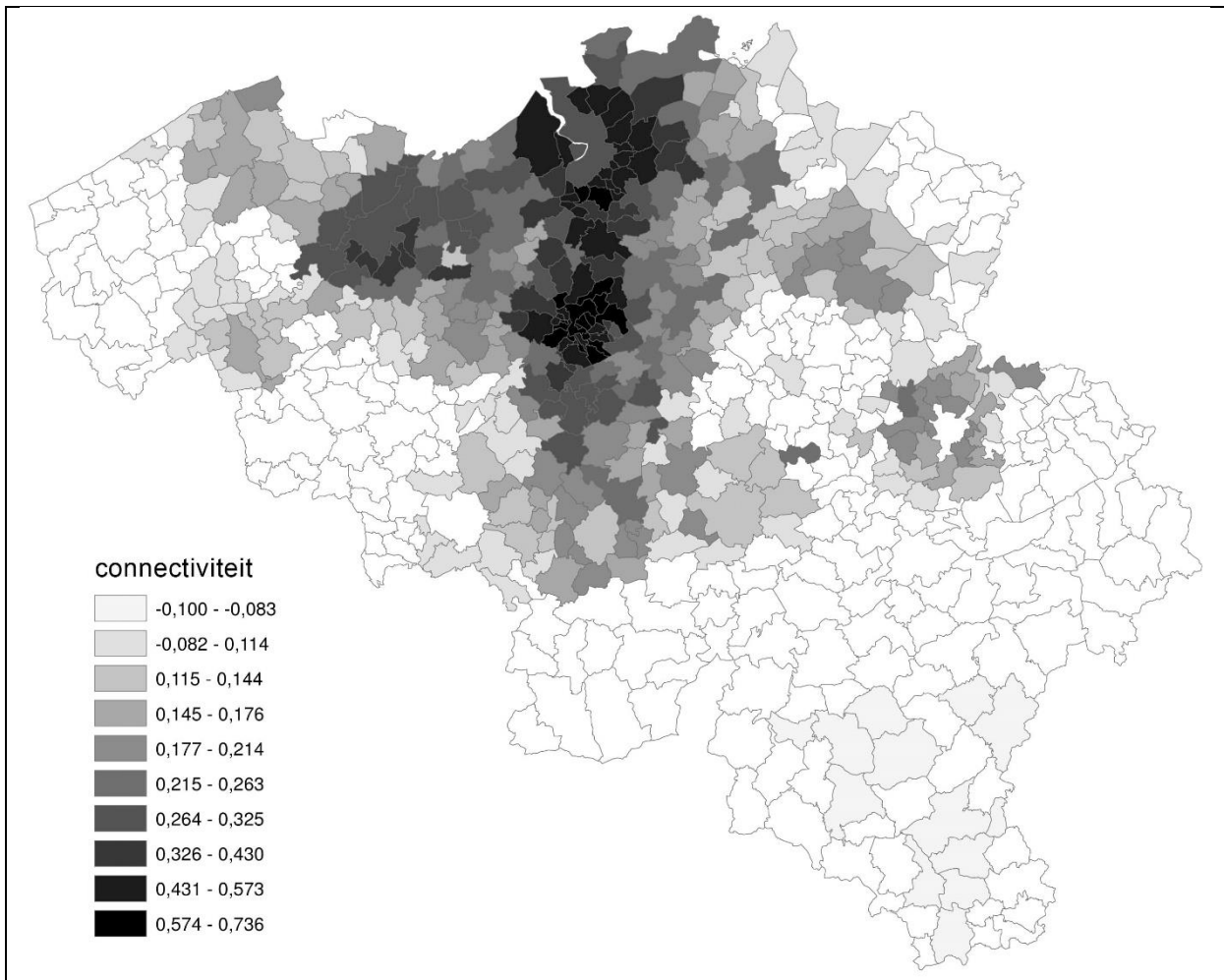
Is een dergelijk scenario realistisch? In een land waar het bon ton is om te klagen over het gebrek aan kwaliteit, aanbod en stiptheid van het openbaar vervoer, en waar de meesten verknocht zijn aan hun vrijstaande woning met tuin, lijkt dat niet zo vanzelfsprekend. Maar schijn bedriegt: de trein wint terrein, en de auto wordt door de nieuwe generaties die op de arbeidsmarkt komen niet meer vanzelfsprekend als het snelste en meest stipte vervoermiddel beschouwd. Tussen 2000 en 2016 steeg

het aantal binnenlandse treinreizigers met ruim 60%, terwijl ook de Brusselse vervoermaatschappij MIVB in die periode een groei kende van zowat 20%. In dezelfde periode gaf het autoverkeer in Brussel lichtjes terrein prijs. Het spreekt vanzelf dat een op het openbaar vervoer gerichte ontwikkeling van de Brusselse metropool deze evolutie enkel kan ondersteunen, en op die manier een versterking van de interne connectiviteit kan combineren met winst in termen van stedelijke leefbaarheid en milieubelasting.

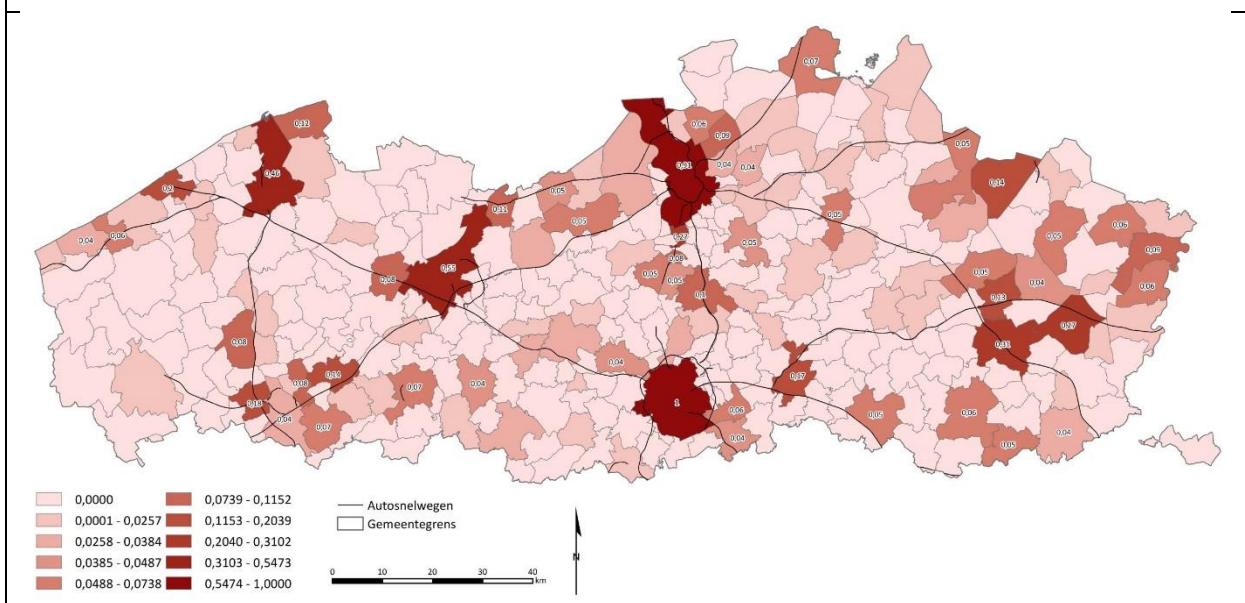
Referenties

- Antrop, M. (2004). Landscape change and the urbanization process in Europe. *Landscape and Urban Planning*, 67(1-4), 9–26.
- Bettencourt, L., & West, G. (2010). A unified theory of urban living. *Nature*, 467, 912–913.
- Bruggeman, D., De Kool, D., Van Meeteren, M., & Sansen, J. (2016). Overal stad. *AGORA*, 32(4), 4-6.
- Boussauw, K., Hanley, R., & Witlox, F. (2014). The rebirth of distance in the context of urban sustainability. In P. M. Pardalos & S. T. Rassia (Eds.), *Cities for Smart Environmental and Energy Futures: Impacts on Architecture and Technology* (pp. 199–213). Heidelberg: Springer.
- Brenner, N., & Schmid, C. (2014). The “Urban Age” in Question. *International Journal of Urban and Regional Research*, 38(3), 731–755.
- Brunt, L. (1989). *De magie van de stad*. Meppel-Amsterdam: Boom.
- Dehaene, M. (2016). De mist over de nevelstad klaart langzaam op. *AGORA* 32(4), 7-9.
- Herod, A. (2011). *Scale*. Oxon: Routledge.
- Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2014). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013)*. Hasselt: Instituut voor Mobiliteit.
- Ponsaers, P., & Devroe, E. (2016). Molenbeek (maart 2016) na Parijs (november 2015): Het kanaalplan en de sluipende privatisering. *Cahiers Politicestudies*, 2(39), 213–236.
- Ryckewaert, M. (2002). The minimal rationality of dwelling patterns in Flanders’ Nevelstad. *Oase*, (60), 49–60.
- Storme, T., Meijers, E., Van Meeteren, M., Sansen, J., Louw, E., Koelemaj, J., ... Witlox, F. (2015). *Topvoorzieningen: Verdiepingsrapport*. Brussels: Vlaamse Overheid, Departement Ruimte Vlaanderen.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Sansen, J., Storme, T., Louw, E., Meijers, E., ... Witlox, F. (2015). *Kritische Massa: Verdiepingsrapport*. Brussels: Vlaamse Overheid, Departement Ruimte Vlaanderen.
- Van Meeteren, M. (2016). Orde zoeken in de nevel. *AGORA* 32(4), 25-28.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Derudder, B., & Witlox, F. (2016a). Flemish Diamond or ABC Axis? The spatial structure of the Belgian metropolitan area. *European Planning Studies*, 24(5), 974–995.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., Derudder, B., & Witlox, F. (2016b). *Metropoolvorming in België en Vlaanderen: De polycentrische ruimtelijke structuur van de arbeidsmarkt*. Heverlee: Steunpunt Ruimte.
- Van Meeteren, M. & Poorthuis, A. (2017). Christaller and "big data": Recalibrating central place theory via the geoweb. *Urban Geography*, DOI: 10.1080/02723638.2017.1298017 .
- Van Parijs, P. (2013). Multilingual Brussels: past, present and future. In E. Corijn & J. Van der Ven (Eds.), *The Brussels Reader: A small world city to become the capital of Europe* (pp. 269–289). Brussel: VUB Press.
- White, R., Engelen, G., & Uljee, I. (2015). Modeling in support of spatial planning and policy making: the example of Flanders. In R. White, G. Engelen, & I. Uljee (Eds.), *Modeling Cities and Regions as Complex Systems: From Theory to Planning Applications* (pp. 251–294). Cambridge, MA: The MIT Press.

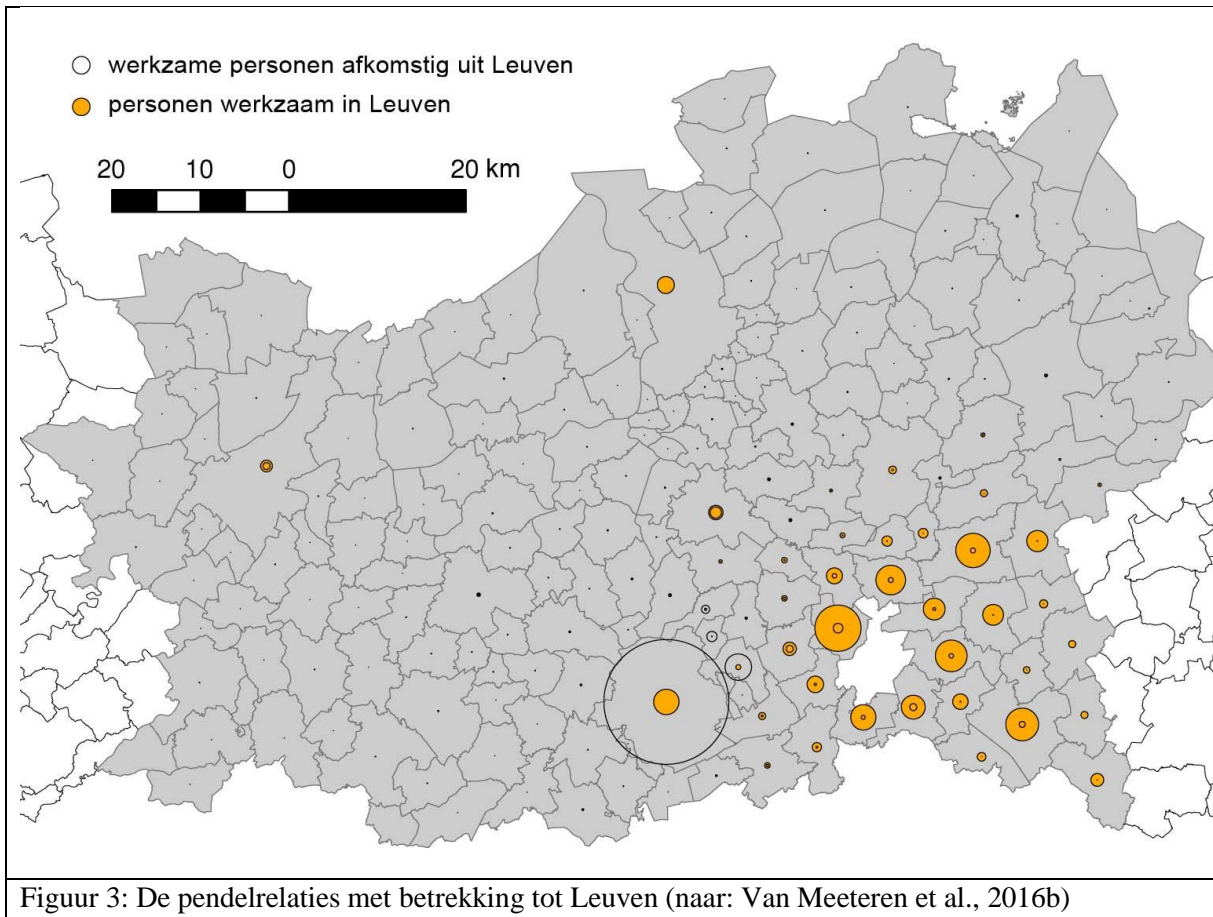
Figuren



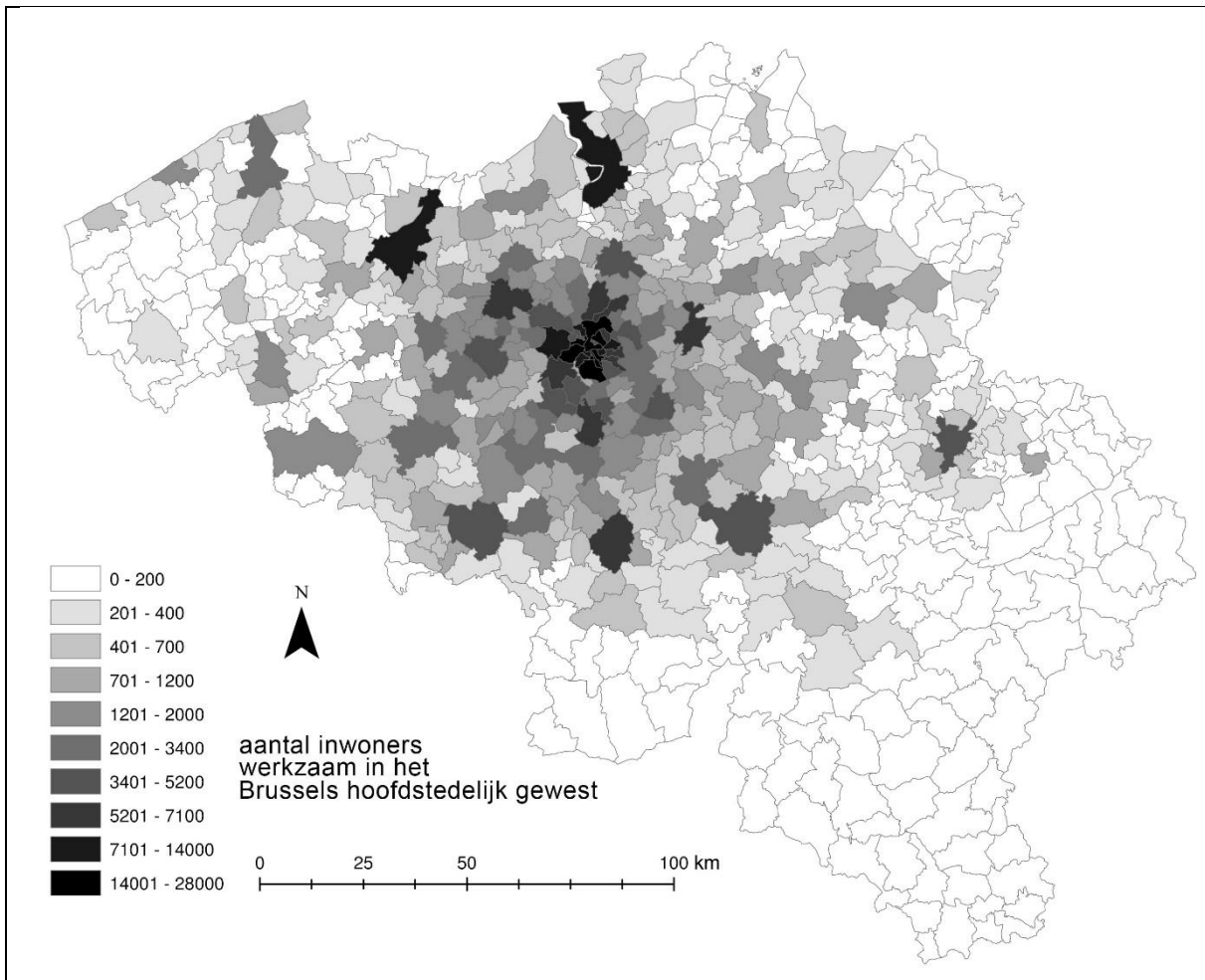
Figuur 1: Het Belgische metropolitane kerngebied (naar: Van Meeteren et al., 2016a)



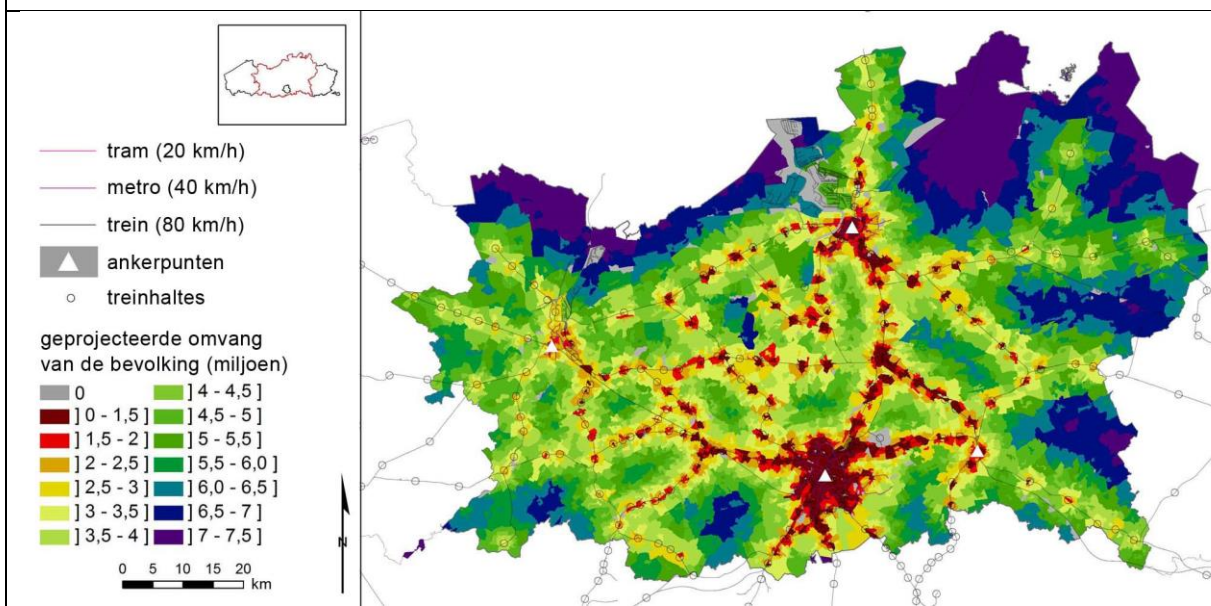
Figuur 2: Topvoorzieningen-index voor de sportsector in Vlaanderen en Brussel (naar: Storme et al., 2015)



Figuur 3: De pendelrelaties met betrekking tot Leuven (naar: Van Meeteren et al., 2016b)



Figuur 4: De ruimtelijke distributie van de woonplaatsen van de pendelaars naar het Brussels hoofdstedelijk gewest (naar: Van Meeteren et al., 2016b)



Figuur 5: Zones voor preferentiële spoorgeoriënteerde ontwikkeling in de Vlaamse Ruit (naar: Van Meeteren et al., 2015)

De (on)wil om samen te werken

Sentimenten in het regiodebat

Praktijkbespreking

Geoffrey Vanderstraeten, Sylvianne Van Butsele en Kathelijne Toebak

De praktijkvraagstelling gaat in op het aspect samenwerken op regionale schaal. De vragen die we hierbij willen behandelen, vanuit de eigen ervaring en vanuit het lopende debat zijn:

- Hoe het komt dat sommige gemeentes voor ruimtelijke thema's een eigen beleid willen blijven voeren, los van de omliggende gemeenten?
- Waarom voelen sommige provincies zich bedreigd?
- Waarom is er slechts beperkte afstemming tussen verschillende Vlaamse entiteiten omtrent regionale samenwerking?
- En in welke mate heeft dit sommige keuzes in beleidsdocumenten in opmaak beïnvloed?

Op de PlanDag willen we graag te weten komen hoe de ervaring is in Nederland: spelen dezelfde sentimenten en knelpunten en hoe wordt er daar mee omgegaan?

Departement Omgeving

Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel

Geoffrey.vanderstraeten@vlaanderen.be / sylvianne.vanbutsele@vlaanderen.be /

kathelijne.toebak@vlaanderen.be

De auteurs schreven deze paper in eigen naam.

De (on)wil om samen te werken

Sentimenten in het regiodebat

De Vlaamse Regering geeft met het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) de aanzet voor een ambitieuze ruimtelijke toekomstvisie voor Vlaanderen. De centrale doelstelling is de ‘betonstop’: het gemiddeld bijkomend ruimtebeslag terugdringen van 6 hectare per dag vandaag naar 0 hectare per dag in 2040 en op die manier een transitie inzetten van ruimtelijk versnipperen naar verdichten.

Vandaag kunnen gemeenten vanuit het subsidiariteitsprincipe bijkomende ruimte voor wonen en werken plannen, indien lokaal die behoefte bestaat. Demografische, ecologische en economische uitdagingen stoppen echter niet aan de gemeentegrens. Om echt vernieuwend aan de slag te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen is het essentieel om op een grotere schaal naar deze uitdagingen te kijken. De regionale samenwerking die het BRV beoogt, die gaat over locatiebeleid op strategisch niveau (beleidsvisie) en met oog op beleidsmatige objectieven (beleidskaders en acties) en het bijhorend sluiten van deals en maken van samenwerkingsafspraken, is nieuw.

Een definitief BRV is er nog niet, maar verder dan softe stimulansen om gemeenten aan te zetten tot samenwerking lijkt het echter niet te zullen gaan. Welke sentimenten spelen er bij de verschillende stakeholders die maken dat meer ‘harde’ verplichtingen om interbestuurlijke samenwerking effectief van de grond te krijgen er wellicht niet onmiddellijk zullen komen?

Sentimenten contra samenwerking

De ‘onwil’ om samen te werken speelt zich af zowel bij sommige gemeenten en steden, bij provincies maar ook op Vlaams niveau. De redenen en sentimenten die zich in het discours bij BRV-proces manifesteerden, zijn legio en complex.

1. Lokale sentimenten en centen

Uit gesprekken in het BRV-proces blijkt dat gemeenten in een regionaal verhaal vrezen hun eigenheid en autonomie te verliezen. Ze hebben het moeilijk met het idee opgeslorpt te worden in een ‘regio’ of voelen zich in het bijzonder bedreigd door de in schaal dominerende stad. Bovendien worden er vragen gesteld bij de democratische legitimiteit van een regionaal beleidsniveau, waarin de afstand tussen burger en bestuur lijkt toe te nemen en waarvoor vandaag geen decretale grondslag bestaat. Een grote diversiteit in het lokale politieke landschap maakt de stap tot structurele samenwerking extra groot. Bij de meest verregaande vorm van samenwerking, fusies, zien we dat enkel de gemeenten waarin de meerderheid uit dezelfde partijen bestaat willen fusioneren.

Een ander veelvoorkomende reden bij gemeenten is het financiële aspect. De huidige fiscaliteit ondersteunt een ieder voor zich aanpak. Allen streven ze naar ontwikkelingen die voor meer (welstellende) inwoners en meer bedrijven zorgen en dus ook meer geld in de eigen gemeentekas brengen. Dit vaak in competitie met de naburige gemeenten. Tegelijkertijd zijn de voordelen van het niet maximaal ontwikkelen binnen de eigen gemeentegrenzen onvoldoende concreet.

2. Sceptisch tegenover structurele inbedding van een vaste regio

Veel gemeenten zitten vaak al in verschillende intergemeentelijke samenwerkingsverbanden met verschillende partners, wat voor een wat rommelig bestuurlijk landschap zorgt in Vlaanderen. In een eerdere werktekst van het BRV werd daarom de ‘unieke regiobenadering’ geformuleerd. Gemeenten in de regio, provincie, Vlaamse overheid en andere relevante stakeholders vormen samen een vaste groep partners in de regio die samenwerken over verschillende thema’s heen. In de BRV werkgroepen, waarin in ruim partnerschap (waaronder lokale besturen) de verdere operationalisering van het BRV werd besproken, heerste bij sommigen echter de overtuiging dat afhankelijk van het thema steeds een andere regio en schaalpak aangewezen zijn.

Bovendien is er ook geen wortel, verplichting noch sanctie. De kans dat er een intergemeentelijk beleidsplan komt op vrijwillige basis zal gering zijn. Het niet-structureel inbedden van een regionale samenwerking leidt tot weinig verandering in de praktijk.

3. Geen gemeenschappelijke nood of concrete opgave

De realiteit is dat er vandaag geen ‘sense of urgency’ aanvoeld wordt om de lokale bevoegdheden een stuk los te laten ten gunste van regionale samenwerking. De hoge maatschappelijke kosten, de impact op klimaat, energie en open ruimte en andere ongunstige neveneffecten van het huidig ruimtelijk model in Vlaanderen worden te weinig als alarmerend aanvoeld op lokaal niveau. In regio’s waar zich wel een onmiddellijk zichtbare urgentie profileert (bv. demografische krimp in de regio Kortrijk) wordt de nood aan samenwerking wel gevoeld.

Precaire positie van provincies

In het BRV-traject bleken sommige provincies in eerste instantie eerder argwanend te zijn ten aanzien van de Vlaamse ambities rond regiovorming. De Vlaamse Regering heeft bepaald dat de Vlaamse provincies vanaf 2018 geen persoonsgebonden bevoegdheden meer zullen uitoefenen. Provincies vrezen dat het met de grondgebonden bevoegdheden zoals ruimtelijke ordening ook die weg op zal evolueren, o.a. met de creatie van regio’s die de rol van de provincies zouden opnemen.

Vandaag zien we hen, in verschillende snelheid, evolueren naar een positieve benadering waarmee ze hun bestaansrecht verstevigen door zich actief op te werpen als gebiedsregisseur in het regionaal samenwerkingsverhaal. Ze zijn door hun sterk uitgebouwde professionele dienstverlening en kennis rond ruimtelijke ontwikkeling ook gepositioneerd om gemeenten te ondersteunen en stimuleren in regionale gebiedsgerichte werking.

Provincies worstelen in deze wel nog met een rol als ‘richtinggever en scheidsrechter’ versus die van ‘facilitator en verbinder’. Het BRV beoogt een minder hiërarchisch model, waarbij de provincie en ook Vlaanderen een minder bevoogdende rol hebben t.a.v. de ‘lagere’ bestuursniveaus. Tegelijk komen er van onderuit ook wel vragen naar een ‘neutrale scheidsrechter’ in het regionale debat.

Vlaamse verkokering steekt stokken in regiovorming

De Vlaamse Regering predikt fusies en regiovorming. Zowel uit de beleidsnota Stedenbeleid, het Witboek BRV als de Conceptnota Basisbereikbaarheid blijkt de wil van de Vlaamse Regering om in te zetten op regiovorming. Vanuit het departement Mobiliteit wordt er gewerkt aan een decreet om per gebied in Vlaanderen een vervoerregio op te richten, waarbij groepen gemeenten samen met Vlaamse administraties aan een mobiliteitsplan per gebied zouden werken.

Echter de beleidsvisies, maar ook projecten en investeringsbudgetten van de verschillende Vlaamse beleidsdomeinen zijn vaak onvoldoende op elkaar afgestemd. En wanneer die er soms wel is op ambtelijk vlak, zoals tussen ruimte en mobiliteit, is die er dan niet altijd op politiek niveau. Daardoor blijft regiovorming eerder sectoraal in de vorm van vervoers- of hulpverleningsregio's en is er paradoxaal weinig beweging op bestuurlijk vlak. Dit zorgt voor verwarring bij lokale besturen.

Waarom dan toch samenwerken?

Omdat de urgentie er is

Als we de ruimte blijven vormgeven elk binnen de eigen gemeentegrenzen, vanuit een 'business as usual' en in concurrentie met elkaar, lopen we vroeg of laat tegen de grenzen van het systeem aan. Om het zinloos concurrentieverhaal te overstijgen en samen een complementair verhaal te maken om duurzame objectieven te realiseren en zo alledaagsheid van inwoners op termijn te verbeteren, is regionale samenwerking een must.

Omdat samenwerking in vast verband grote voordelen schept

Het werken in vaste verbanden heeft zeer veel zin in het verhaal van samenhangende ruimtelijke uitdagingen. Stabiele samenwerking is belangrijk. Een samenwerking moet kunnen rijpen met oog op continuïteit, daadkracht en ruimte voor onderhandeling over thema's heen. Stabiele samenwerking geeft de kans om cycli van leren en optimaliseren te doorlopen, hetgeen waardevol is zowel inhoudelijk als voor het opbouwen van capaciteit. Bovendien kan een vaste regio makkelijker terugvallen op een vaste samenwerkingsstructuur, met een sterke trekkersfiguur en de nodige capaciteit en middelen hiervoor voorzien.

Dit pleit voor de systeemstabiliteit die de aanvankelijke werktekst BRV met unieke regio's beoogde.

Omdat Vlaanderen het niet gaat doen en de gemeente alleen het niet kan

De tijd van top down benadering is voorbij. Het BRV bevat een visie en een strategie voor heel Vlaanderen en wil die in een partnerschapsmodel realiseren. De bovenlokale ruimtelijke vraagstukken moeten hierbij een antwoord krijgen in een regionale context. De Vlaamse regering heeft er zelf belang bij om het debat zo te organiseren: het verhoogt de haalbaarheid van haar beslissingen, ook voor de volgende regeringen. Studies tonen aan dat de ruimtelijke situatie en de demografische evolutie per Vlaamse regio sterk verschillen. Interbestuurlijke samenwerking in een regionale context is nodig om de doelstellingen te realiseren.

Wat is nodig om te slagen in Vlaanderen?

Gemeenschappelijke ruimtelijke uitdaging met een duidelijke opgave

Er moet een duidelijk verbindend project zijn, een uitdaging waar ieder zich rond schaart en waarin ruimtelijke opdrachten rond wonen, werken, open ruimte en kwaliteit vorm en zin krijgen. Een wervend verhaal alleen is niet genoeg, wetende dat we het over thema's hebben met financiële implicaties en politieke belangen (meer woningen, meer bedrijven, meer geld). De urgentie vraagt een heldere Vlaamse keuze voor regionale samenwerking verankerd in beleid en regelgeving. Het voordeel om samen te werken moet groot genoeg zijn, het nadeel om niet samen te werken ook.

Verankering (niet te vrijblijvend)

Er is nood aan een zeker beleidsmatig (of zelfs wettelijk) kader dat disciplinerend werkt. Het beperkt de ruimte voor discussies over structuren, territoriale reikwijdte, bevoegdheden en financiën, zodat er meer tijd en energie beschikbaar is voor de bestuurlijke taken.

Sturing en ondersteuning

Met het BRV beoogt de Vlaamse overheid op ruimtelijk vlak een transitie van een meer hiërarchisch model naar een partnerschapsmodel tussen de bevoegde overheden. Hierbij is de rol van de ‘hogere’ overheden er één die minder gericht is op het doorlopen van procedures, maar wel op het creëren van de juiste condities om realisaties op het terrein te helpen realiseren. Het vraagt een sterke ‘impulsoverheid’, die zowel zich engageert om processen mee te initiëren als een richtinggevende en ondersteunende rol op te nemen ten aanzien van ruimtelijke keuzes op de ‘lagere’ niveaus.

Hoe zit het in Nederland?

Ook in Nederland denkt men na over regionale samenwerking. Bovenstaande leerpunten haalden we voor een deel uit een verkennend gesprek over de regio Hart van Brabant rondom Tilburg: de economische crisis stelde urgentie scherp tot samen aanpakken van ruimtelijke problemen, de nationale verordening is een actieve trigger tot samenwerking, de provincie reikt regionale opgaven aan en speelt de rol van actieve motor in de regionale werking.

Graag gaan we verder in op de ervaringen in Nederland. Spelen dezelfde sentimenten en knelpunten en hoe wordt er daar mee omgegaan?

THEMA: METHODEN OM GEDRAG TE INTEGREREN IN DE RUIMTELIJKE BELEIDSVORMING

Inspirator

Jacqueline Vrolijk, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Schets thema

Het is een uitdaging om gedragsinzichten te integreren in de ruimtelijke beleidsvorming. De theorie en de praktijk bieden vandaag enkele methodische aanknopingspunten. Welke methoden en tools zijn beschikbaar? En welke ervaringen hebben ruimtelijke professionals hiermee?

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

Bijdragen: *Kinderen maken de stad. Leuven als gangmaker voor een vernieuwend instrumentarium* – Johannus van Hoof, Tim Devos, Daan Van Tassel en Katelijne Wouters

Meanwhile use as an act of resistance. A case study of the Brussels North District – Dieter Leyssen

Culture eats strategy for breakfast – wat onder de waterlijn zit, verklaart het gedrag van overlegpartners – Geert Mertens en Kaat Smets

De ruimtelijk professional als gewoontedier / Opinie – Ive Van Bouwel

Kinderen maken de stad

Leuven als gangmaker voor een vernieuwend instrumentarium

Johannus van Hoof, Tim Devos, Daan Van Tassel en Katelijne Wouters

- Het systematisch aanwenden van de nodige knowhow over gedragspatronen van kinderen en jongeren in de stad is essentieel om te komen tot geslaagde ruimtelijke projecten.
- Een geijkte, locatie-gebonden/ context-specifieke set van methodieken op basis van cases, is een werkbare basis om een dynamisch speelweefsel uit te bouwen
- Een digitaal kennisplatform op stadsniveau biedt een concrete tool in functie van een geïntegreerde werking rond kinderen en jongeren over de beleidsdomeinen heen. Zulke tool kan ook breder worden ingezet.

Endeavour
Rijnkaai 37 - 7th floor - 2000 Antwerpen
jan@endeavours.eu
tim@endeavours.eu

Afdeling ruimtelijk en duurzaamheidsbeleid Leuven
Professor Van Overstraetenplein 1 - 3000 Leuven
Daan.VanTassel@leuven.be

Vleugel F
Brusselsestraat 61a - 3000 Leuven
Katelijne.Wouters@leuven.be

Kinderen maken de stad

Leuven als gangmaker voor een vernieuwend instrumentarium

Kindvriendelijkheid en Ruimte

Er heerst een steeds sterker besef dat het integreren van de nodige knowhow over gedragspatronen van de eindgebruiker essentieel is om te komen tot geslaagde ruimtelijke planningsprojecten en publieke ruimte-ontwikkelingen. Kindvriendelijke ruimte is een thema wat steeds sterker op de agenda staat, hoewel er te argumenteren valt dat de planningspraktijk historisch gezien weinig aandacht heeft geschonken aan gebruikers als kinderen en jongeren (Schwab, 2017). Kinderen beschikken in principe over afgebakende ‘rechten’ om zelfstandig ruimte te claimen en er zijn weinig duidelijke platformen om hun stem te laten gelden in het ruimtelijk debat (Vanderstede, 2007). Toch laten steeds meer (jonge) gezinnen de belangen van hun kinderen sterk doorwegen bij hun woonkeuze. Daarnaast benadrukt de literatuur dat kindvriendelijke publieke ruimte een positieve bijdrage kan leveren aan de gezondheid en de dagdagelijkse ontwikkeling van kinderen en jongeren (De Visscher en Reynaert, 2013). Keuzes die de kindvriendelijkheid negatief beïnvloeden leiden tot een verarming van de stedelijke context als geheel, en hebben een nefaste impact op de stedelijke levenskwaliteit. Onderzoek heeft ook aangetoond dat kinderen zorgen voor belangrijke verbindingen in het sociale weefsel op wijkniveau en daardoor sterk de sociale cohesie bepalen (Abraham, de Kleuver, van Soomeren, 2010).

De behoeften van kinderen worden haast altijd op de agenda gezet door volwassenen, wat uiteraard impliceert dat enkel een ‘volwassen’ interpretatie van de ervaring en het gedrag van kinderen wordt meegenomen, op basis van bijvoorbeeld observaties of intensieve luistermomenten. Het perspectief van waaruit kinderen en jongeren de ruimte ervaren is echter zeer verschillend van dat van een volwassene en daarmee moeilijk te beredeneren en te voorspellen. Daarom start het inzichtelijk maken van hoe kinderen en jongeren hun dagdagelijkse leefomgeving ervaren bij het erkennen van deze doelgroepen als volwaardige ‘actor’ in ruimtelijke ontwikkelingstrajecten (De Visscher, Reynaert, & Bouverne 2012).

Kindvriendelijke ruimte kunnen we beginnen te begrijpen aan de hand van drie dimensies: beleefbaarheid, bespeelbaarheid en veiligheid (Vanderstede, 2007). De ruimte moet ‘beleefbaar’ zijn in die zin dat ze kinderen uitdaagt om te ontdekken, en moet kunnen verrassen. De ‘bespeelbaarheid’ van de ruimte is essentieel aangezien speelruimte een voornamelijk stimulans vormt voor lichamelijke activiteit en daarmee een positieve bijdrage levert aan de fysieke ontwikkeling van kinderen (Sallis, Prochaska, Taylor, 2000; Ferreira, Et al, 2008; Hinkley, Crawford, Salmon, Okely, & Hesketh, 2008). Door te spelen ontwikkelen kinderen daarnaast hun motorische vaardigheden, en ontwikkelen ze sociaal cognitieve vaardigheden (Abraham, de Kleuver, van Soomeren, 2010). Kinderen zijn bijzonder creatief in het vinden van speelaanleidingen, daarom vormt ‘veiligheid’, zowel in voorziene als onvoorziene situaties een derde belangrijke dimensie. Enerzijds spelen kinderen intuïtief enkel op plekken waar ze zich veilig voelen. Anderzijds, moeten kinderen de kans hebben om beredeneerde risico’s te kunnen nemen in de publieke ruimte.

De leefwereld van kinderen is erg veranderlijk en fundamenteel verschillend voor verscheidene leeftijdscategorieën. Desondanks, is er een fundamenteel gebrek aan erkenning van de noodzaak aan een specifiek ruimtelijk beleid voor jongeren (Moris, 2015). Jongeren die de publieke ruimte als ontmoetingsruimte gebruiken, worden steeds vaker als ongewenst bestempeld, wat vaak resulteert in een actief beleid om ‘hanggedrag’ tegen te gaan. Ook voor jongeren speelt de openbare ruimte echter een cruciale rol in het opdoen van ervaringen, het verbreden van hun leefwereld en het leren opzoeken van grenzen.

Kindvriendelijkheid en het planningsinstrumentarium

De thema's beleefbaarheid, bespeelbaarheid en veiligheid binnen deze context worden vaak toegewezen aan de harde diensten. Toch baseren deze thema's zich, zeker in het geval van kinderen, ook op zachte data, data die voor de ruimtelijk planner in veel gevallen minder toegankelijk is. Hierdoor vraagt dit om een concrete relatie tussen de hardere en zachtere stedelijke diensten op basis van een heldere communicatieve structuur hiertussen. De ontwikkeling van kindvriendelijke ruimte als een multidisciplinair proces tussen verschillende diensten behoeft een nieuw instrumentarium, dat uitgaat van de verschillende kwaliteiten van individuele diensten en dit samen brengt binnen een heldere, door de verschillende diensten inzetbare “output”.

Een speelweefselplan is in zekere mate een voorbeeld van een dergelijke communicatieve structuur. Binnen dit beleidsinstrument wordt gepoogd een afspiegeling te maken van de gewenste op kinderen gerichte ruimte. Het klassieke speelweefselplan verbeeldt de op kinderen gerichte voorzieningen, voorzieningen die naast andere gebruikers ook op kinderen gericht zijn en de verbindingen hiertussen. Het opstellen van een dergelijk plan ontstaat vanuit een analyse van de bestaande structuur, sterke en zwakke elementen vormen de basis voor een actieplan en doelstellingen voor een ontwikkeling van de bestaande structuur tot een meer kind gericht weefsel. In veel gevallen ligt het zwaartepunt van een dergelijke analyse binnen het thema van verkeersveiligheid.

Het speelweefselplan is een beleidsinstrument wat ontstaat en acteert op de schaal van ruimtelijke planning. Het speelweefselplan heeft zeker zijn positie bewezen, maar blijft doorgaans een statisch instrument naar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en vooral naar ontwikkelingen binnen de eisen en wensen van kinderen en jongeren op de verschillende schaalniveaus. Niettemin wint het klassieke speelweefselplan, als antwoord op de vraag naar kindvriendelijke ruimte, aan slagkracht doordat het voorschriften en randvoorwaarden kwaliteitsvol en gedetailleerd beschrijft.

Kindvriendelijke ruimte speelt zich af binnen alle schaalniveaus, waarin kinderen en jongeren hun dagdagelijkse, wekelijkse en periodieke patronen maken. Binnen deze patronen raken zij aan zowel de woonstructuur, de mobiliteitsstructuur, groenstructuur, de sportstructuur als de culturele structuur. Hierdoor dient kindvriendelijkheid binnen alle schalen en deelstructuren zijn positie te verwerven en dient de koppeling hiertussen opgezocht te worden. Een verregaande uitwisseling van knowhow binnen en tussen beleidsniveaus, maakt verschillende perspectieven inzichtelijk en zorgt voor een verschuiving van besluitvorming op basis van enkel voorschriften naar besluitvorming op basis van gedeelde kennis. Op deze wijze relateert een dergelijk dynamisch speelweefselplan zich aan verschillende bestuursniveaus en deelstructuren, binnen zowel de opmaak van het speelweefselplan als de uitvoering hiervan. Dit maakt het mogelijk om ook zachte diensten door te laten wegen op

planningsinstrumenten als inrichtingsplannen, stedenbouwkundige studies, RUP's, beeldkwaliteitsplannen en stedenbouwkundige verordeningen. Het ideale speelweefselplan zou hierdoor doorwegen op de verschillende schaalniveaus, alle facetten hierbinnen en de overheidsdiensten welke verantwoordelijk zijn hiervoor. Dat vraagt om een andere vorm van een speelweefselplan zowel inhoudelijk als communicatief binnen de beleidsstructuur.

Een co-creatief actie-onderzoek in Leuven

In de stad Leuven staat het thema kindvriendelijkheid al geruime tijd met stip op de agenda, getuige het feit dat Leuven in 2016 het label 'kindvriendelijke stad' toegewezen kreeg en in 2017 de 'prijs voor Jeugdstad van Vlaanderen in de wacht wist te slepen. Er werd een sterke stadsbrede visie ontwikkeld wat uitmondde in 9 doelstellingen rond kindvriendelijkheid als een transversaal stadsthema. Zo zet het in op de actieve rol van kinderen, het omgaan met kwetsbare groepen, preventie en hulpverlening, maar niet op zijn minst op infrastructuur op maat van kinderen en jongeren, als een fysiek weefsel van functies en de verbinding hiertussen en het functioneren hiervan.

Binnen dit kader schreef de afdeling Jeugd een opdracht uit voor de ontwikkeling van een dynamisch en innovatief speelweefselplan. De afdeling Ruimtelijk en Duurzaamheidsbeleid werd hier nauw bij betrokken, in de mate dat beide afdelingen sindsdien een tandem vormen om het proces te sturen. De opdracht werd toegewezen aan het multidisciplinaire samenwerkingsverband tussen Endeavour (sociaal-ruimtelijk onderzoek en innovatie), Expeditions (toegepaste antropologie), Eyckveld (omgevingspsychologie) en Spaced (digitale ontwikkeling). Aan de start van de opgave werd met een grote diversiteit aan stedelijke diensten de opdracht scherp gesteld als een 'co-creatief actie-onderzoek'. De opgave werd met andere woorden aangepakt als een gedeeld leertraject, zowel met verschillende diensten als specifieke lokale stakeholders, waarbij casestudy onderzoek gericht wordt ingezet om te zoeken naar bruggen tussen bestaande vormen van expertise. Daarmee beogen we kennisuitwisseling tussen verschillende stedelijke diensten te stimuleren en samen nieuwe instrumenten en analyse-tools of methodes te ontwikkelen. Zo ambiëren we met dit traject ervoor te zorgen dat gespecialiseerde of lokale knowhow rond het ruimtegebruik en de ruimtelijke noden van kinderen en jongeren beter en gericht zijn weg vindt naar ruimtelijke ontwikkelingsprojecten en publieke ruimte opgaves.

De cases werden zorgvuldig gekozen om in te spelen op een diversiteit aan probleemstellingen, en tegelijkertijd instrumenten of procesaanpakken te ontwikkelen die zich enten op de dagdagelijkse beleidsuitvoering binnen het gehele stadsapparaat. Zo willen we met deze studie een belangrijke impuls geven om de werking van stedelijke diensten aangaande kind- en jeugdvriendelijkheid op elkaar af te stemmen en te stroomlijnen. Daarbij ligt er een sterke focus op het belang van sociaal ruimtelijke data als input voor duurzame ontwerpprocessen, en hoe deze uitgewisseld en structureel geïnventariseerd kan worden. Naast het bouwen aan een set instrumenten, wordt er daarom tegelijkertijd gewerkt aan de opbouw van een digitaal kennis-platform, dat onder meer het ruimtegebruik van kinderen op een locatie gebonden manier inzichtelijk maakt en daarmee toegankelijk voor een duurzame integratie binnen het beleid van de stad. Hieronder beschrijven we drie verschillende instrumenten die werden ontwikkeld aan de hand van drie uiteenlopende casestudies, alsook het concept en de doelstelling van het digitaal kennis-platform als overkoepelende tool.

Naar een geïntegreerd instrumentarium

Het instrumentarium werd opgebouwd binnen casestudies, die ieder een bepaald aspect van het ruimtelijke jeugdbeleid vertolken en samen een stad brede tool box vormen. Binnen iedere case kwam hiermee een reële problematiek aan bod, welke aan de hand van een gelijktijdig ontwikkelende methode aangepakt werd. Hiermee levert iedere casestudy een bijdrage aan de onderliggende problematiek, een methode ontwikkeld tot instrument, de implementatie hiervan binnen de case en de reflectie hierop.

Case 1: Spel-in-kaart (Schorenhof Wilsele)

Het sociale woningbouwcomplex het Schorenhof gelegen in Wilsele is gebouwd in het einde van de jaren '70 en bestaat uit 12 appartementsgebouwen met in totaal 228 flats, waarbinnen een grote verscheidenheid aan gezinssamenstellingen leeft. De Leuvense sociale huisvestingsmaatschappij Dijledal plant vanaf 2018 een 4-jaar-durende renovatie. Dit renovatie traject vormt de aanleiding voor een kwalitatieve analyse van de buitenruimte vanuit het perspectief van het kind.

De collectieve ruimte buitenruimte binnen een project als het Schorenhof vormt een belangrijk deel van de leefomgeving van de kinderen die hierbinnen of in de directe omgeving wonen. Om het perspectief van het kind niet enkel als eilanden in een project te integreren, maar een prominente plek te geven binnen het totaalconcept, ontbreekt op het moment de kennis van hoe kinderen verschillende

ruimtelijke configuraties en de organisatie hiertussen op de verschillende schalen ervaren. Deze kennis biedt mogelijkheden om op het kindgerichte eisen en wensen te formuleren welke zich richten en toe te passen zijn op het totale ontwerp van de betreffende ruimte. Deze inzichten geven nieuwe kansen voor de ontwikkeling van een vruchtbare symbiose tussen de verschillende gebruikers van deze collectieve ruimten.



Het instrument ontwikkeld binnen deze case bestaat uit een mapping techniek uitgevoerd als een spelvorm op maat van de kinderen. De spelvorm biedt de mogelijkheid om tijdelijk bestaande regels naar de hand te zetten en schept daarmee het juiste kader om de kinderen systematisch te bevragen op zowel de rationele als de intuïtieve benadering van de ruimte.

De output van het instrument biedt inzichten in de handelingen die de kinderen maken in de ruimte en de afwegingen die zij hierbij maken. De output bestaat enerzijds uit “zachte data” kwaliteiten die de kinderen geven aan bestaande ruimtelijke configuraties en anderzijds een analyse van deze data verwerkt tot kwalitatieve aanbevelingen voor de toekomstige ontwikkeling van de ruimte. Hierbinnen ontstaat een verzameling van locatie gebonden kennis van het Schorenhof, maar tegelijkertijd vallen er ook algemene lessen te trekken uit deze data die toepasbaar zijn elders binnen de stad.

Dit instrument vertrekt vanuit een multidisciplinaire samenwerking tussen diensten en de verschillende niveaus daarbinnen. De data voorkomend uit het spel heeft in potentie vele toepassingen,

voor zowel de “zachte” als “harde” diensten, de symbiose ontstaat vanuit de samenwerking vanuit het instrument. Een gezamenlijke analyse van de data waarbinnen elkaars expertise ingezet wordt maakt de verschillende perspectieven inzichtelijk en vormt een leertraject naar toekomstige gezamenlijke projecten, binnen of buiten het speelweefsel.

Case 2: Kindvriendelijkheids-schouw (centrale winkelassen)

De binnenstad van Leuven kent een aantal drukbezochte winkelassen, zoals de Diestsestraat, de Bondgenotenlaan en een deel van de Brusselsestraat. Deze worden gekenmerkt door een gemengd en intensief gebruik. Daarbij stelt de stad zich de vraag op welke manier ook dit soort grotere verbindingssassen, kindvriendelijker kunnen gemaakt worden, wat dat dan precies inhoudt, en aan welke kenmerken we de publieke ruimte daartoe moeten aftoetsen.

Daarom is er nood aan een methode om belangrijke verbindingssassen in het stedelijke weefsel op een eenduidige en tegelijkertijd efficiënte manier te scannen op fysieke kenmerken die bepalend zijn voor kindvriendelijkheid. We ontwikkelden een ‘scan’ of ‘schouw’ die eenvoudig uitvoerbaar is, waarbij de ruimtelijke kenmerken in kaart worden gebracht aan de hand van observaties, gestructureerd aan de hand van een eenduidige vragenlijst. De vragenlijst werd vormgegeven op basis van een aantal thema’s die teruggevonden werden in de literatuur. Ten eerste wordt er gescand op ‘veiligheid’: mogelijke conflicten tussen gebruik- en vervoersstromen, onleesbare of onduidelijke verkeerssituaties. Ten tweede wordt er gescand op aanleidingen voor ‘speelse interacties’: hoe prikkelt de ruimte nieuwsgierigheid, of stimuleert het de creativiteit van het kind. Zowel bestratingspatronen, meubilair en profilering kunnen hierin bepalend zijn. Een derde thematische laag zijn ‘natuurlijk elementen’, en in hoeverre kinderen daarmee in interactie kunnen gaan, wildernis kunnen ervaren, of het terrein zelf kunnen aanpassen. Ten slotte, omvat de methode een aantal vragen rond ‘identiteit en sociabiliteit’, waarbij ingezoomd wordt op activiteiten en verblijfsruimte voor verschillende leeftijdscategorieën, de mogelijkheid om je af te zonderen, of om relaties te leggen. Bij elk thema worden verschillende vragen gesteld die de schouwer moet beantwoorden wanneer hij de ruimte analyseert. De antwoorden op de vragen geven een beeld over de positieve en negatieve aspecten van de ruimte en kunnen uiteindelijk in kaart en met fotocollages worden gepresenteerd.

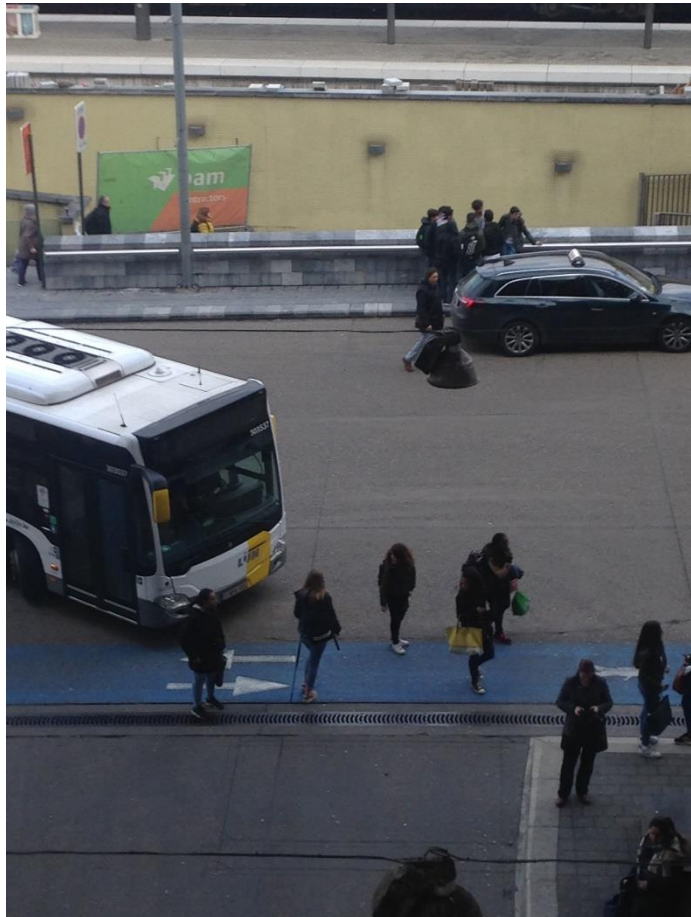
De scan is een manier om kindvriendelijkheid concreet en inzichtelijk te maken, en tegelijkertijd een ruimtelijke vertaalslag te maken door de elementen die bepalend zijn letterlijk in kaart te brengen. Daarmee ontstaat een leesbare en makkelijk uitwisselbare uitdrukkingsvorm die de brug wil slaan tussen knowhow over kindvriendelijkheid en ruimtelijke expertise, maar tegelijkertijd makkelijk uitvoerbaar is door verschillende diensten.

Case 3: Jeugd en dialoog (de stationsomgeving)

Het busstation aan het station van Leuven is een dagelijks knooppunt voor heel wat pendelaars en jongeren, die gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarmee vormt een belangrijke ontmoetingsplek voor vele schoolgaande jongeren in de regio. Het busstation vervult hierdoor niet enkel de functie van transitie ruimte, maar dient tevens ook als verblijfsruimte, een functie waarop het busstation op deze schaal niet voorzien is. Door hun grote aantal en overheersende aanwezigheid, hinderen de jongeren vaak het busverkeer en zorgen ze voor een onveilig gevoel bij andere gebruikers van het busstation. Deze ruimtelijke druk zorgt voor sociale spanningen er ontstaat een opruiende sfeer tussen de jongeren onderling en/of met handhavende diensten. Het aantal incidenten is de laatste jaren stijgende.

Binnen het stationsgebied zijn vele stedelijke diensten en partners actief. Deze diensten acteren hier allen vanuit een eigen praktijk en hebben allen een eigen opvatting rond de problematiek. Er lijkt nood te zijn aan een heldere overview, waarin zowel de sociale als de onderliggende ruimtelijke aspecten aan de orde komen.

Binnen deze case wordt door middel van bilaterale interviews een kaart ontwikkeld, die als basis kan dienen voor dialoog, het formuleren van een gezamenlijke probleemstelling en een gezamenlijke aanpak. Door interviews met stadsdiensten, eigen observaties en gesprekken met jongeren te combineren op een kaart, onderscheid te maken tussen de typerende en wederkerende voorbeelden, kan een plek vol spanning worden samengevat. Deze samenvatting, vormt dan, in een workshop, enerzijds de basis voor verder gesprek, een logboek voor verhalen en spanningen, als ook de aanzet voor oplossingsgericht denken.



Het instrument wat deze case voortbrengt, tracht de juiste voorwaarden te generen voor complexe (tijdelijke) samenwerkingsvormen tussen verschillende diensten en partners. Het relateren van de problematiek aan de ruimtelijke context, geeft een concreet kader aan de case en relateert verschillende actoren aan elkaar. Het inzichtelijk maken van de individuele opvattingen en belangen, binnen dit overzichtelijk kader, van een betreffende problematiek, vormt de basis voor een sterke coalitie, een overzicht van de kwaliteiten binnen deze coalitie en algemene focus naar het vervolgtraject.

Case 4: Digitaal platform

Naast het ontwikkelen van specifieke analyse-instrumenten werd ervan bij het begin van de opgave beslist om te werken aan een digitaal kennisplatform om kennis toegankelijk te maken en uitwisseling tussen de verschillende diensten van de stad te stimuleren. Dit gebeurde in samenwerking met digitaal ontwikkelingsbureau Spaced. Het onderzoekstraject en de uitwerking van dit platform verlopen in parallel waardoor onderzoeksresultaten onmiddellijk op het platform verwerkt konden worden, om zo op een iteratieve en interdisciplinaire manier het platform uit te bouwen en te testen.

Het platform laat toe om ‘zachte data’ uit observaties en interviews of vanuit knowhow van lokale terreinwerkers op een eenvoudige manier ruimtelijk in kaart te brengen, te groeperen, thematiseren en deelbaar te maken. Op deze manier wil het platform ervoor zorgen dat de knowhow over kindvriendelijkheid consequent wordt geïnventariseerd, en verruimt, om zo sterker ruimtelijke planvorming of ruimtelijk beleid te kunnen beïnvloeden. Met dit kennisplatform beoogt Leuven om op

stadsniveau een concrete tool op te zetten in functie van een geïntegreerde werking rond kinderen en jongeren, over de beleidsdomeinen heen. Hiermee wordt niet enkel het jeugdbeleid sterker geïntegreerd binnen het beleid van de verschillende diensten, maar wordt er een hefboom gecreëerd voor duurzame, stadsbrede uitwisseling van kennis, die bijdraagt aan het maken van stedelijke ruimte. Gaandeweg doorheen het proces groeide ook steeds sterker het besef dat de tool verder kan uitgebouwd worden en ook breder kan worden ingezet, om allerhande vormen van ‘zachte’ data te capteren en delen.

Een aantal eerste reflecties

De studie zelf is nog volop bezig en ook het instrumentarium heeft zijn definitieve vorm nog niet bereikt. Toch kunnen er gaandeweg dit traject wel de eerste reflecties gemaakt worden. Het belang van kinderen en jongeren binnen het stedelijk leven heeft de laatste jaren steeds meer erkenning gekregen binnen de verschillende beleidsniveaus. Om hier gehoor aan te kunnen geven, dienen we kinderen en jongeren te erkennen als volwaardig burger. Om de eisen en wensen van deze burgers te kunnen betrekken binnen het proces van stedelijke ontwikkeling, ontstaat er een nood aan een gevarieerd instrumentarium op maat van kinderen en jongeren. Kindvriendelijkheid vereist een dynamische wisselwerking binnen en tussen schaalniveaus, stedelijke diensten en bestuursniveaus en daarmee eerder een dynamisch dan een statisch plan, waar het klassieke speelweefsel plan voor staat. Binnen nieuw gevormde coalities kan gezocht worden naar de nodige knowhow over gedragspatronen van kinderen en jongeren in de stad en op een duurzame manier ingezet worden binnen de planningspraktijk. Gedurende deze leertrajecten, cases, ontstaan nieuwe samenwerkingsvormen waar er gelijktijdig zowel project specifieke kennis opgebouwd wordt, als algemene kennis bruikbaar voor toekomstige projecten. Het “speelweefselplan” wat zich opbouwt door, het ontwikkelde instrumentarium toe te passen op (toekomstige) cases, manifesteert zich in dit geval als uitwisselbare kennis, gebundeld op een interactief platform. Dit platform voorziet niet meer enkel in voorschriften, maar voorziet in kennis en kennisuitwisseling en tracht hiermee een “reflex” in te bouwen om kindvriendelijke ruimte een duurzame plek te laten verwerven binnen het proces van het ontwikkelen van stedelijke ruimte. Waar kinderen een verbinding vormen binnen het stedelijk leven, heeft het speelweefselplan, beschreven als hierboven, de potentie verschillende beleidsdomeinen te verbinden ten gunste van het speelweefselplan, maar wanneer breder ingezet ook daar buiten.

Referenties

Abraham M, Kleuver J de, Soomeren P van. 2010, *Buurtfunctie terug naar de speeltuin. Onderzoek onder leden en niet-leden van NUSO*. DSP-groep, Amsterdam

De Visscher S. en Reynaert D. 2013, *Kinderen en jongeren als medeburgers in een duurzame en leefbare stad*. HoGent, Gent

Ferreira I, Horst van der K, Wendel-Vos W, Kremers S, Lenthe FJ van, Brug J. 2007, *Environmental correlates of physical activity in youth - a review and update*. Obesity Reviews

Moris, M. ; Loopmans, M. 2015, *Jongeren in de publieke ruimte; Onderzoek naar lokale perspectieven*. Uit de marge & CERA

Reynaert , De Visscher, & Bouverne-De Bie, 2012, *Kinderrechten als referentiekader voor « kindvriendelijkheid » : opvattingen en discussie*, Tijdschrift voor Jeugd en Kinderrechten. Larcier, Brussel

Sallis JF, Prochaska JJ, Taylor WC. 2000, *A review of correlates of physical activity of children and adolescents*. Medicine and Science in Sports and Exercise;

Vanderstede W. 2007, *Kind & ruimte: kindgerichte planning van publieke ruimte*. Die Keure, Brugge

Meanwhile use as an act of resistance

A case study of the Brussels North District

Dieter Leyssen



Meanwhile use as atelier space on 24th floor of Brussel World Trade Centre © Alixis Gicart

Can practices of meanwhile use affect the further course of redevelopment projects? Or are they merely a strategy to “keep vacant sites warm while development capital is cool” (Tonkiss 2013, pp. 323)?

Cities should be studied not as ‘organised and functional’ but as ‘complex networks of stakes, ideas, actors and practices’ (Stengers 2000, as cited in Doucet 2015, pp. 19). In stable periods, these complex networks of actors are ‘black-boxed’ in the build form (Gieryn 2002). During redevelopment, they can be more easily accessed. Because meanwhile use takes place in this unstable period, it can have agency as a resisting force by opposing decisions and presenting alternatives.

Meanwhile use can be an act of resistance, influencing the decision taking over a redevelopment project, if certain conditions are installed: (1) use as a design process, (2) a symbiotic relationship between different agents involved, (3) urban futures of juxtaposed realities, (4) critical mass and (5) slowing down.

London School of Economics Cities Programme / 51N4E architects
d.s.leyssen@lse.ac.uk / dieterleyssen@51n4e.com

Meanwhile use as an act of resistance

A case study of the Brussels North District

Introduction

In this essay, 'meanwhile use' is examined. The question is raised whether meanwhile use can be an act of resistance in urban redevelopment projects. The critical conditions for meanwhile use are investigated. I aim to reveal how meanwhile use comes into being and how it can affect the spatial transformation of urban sites. For this, I draw from my own experience as spatial practitioner in 'Lab North', a project of meanwhile use in the Brussels North district.

In 2017, an open call was launched for temporary users of vacant office spaces in the Brussels North District. This business district characterised by office towers and large boulevards had recently fallen victim to increased vacancy and disinvestment. Since September the same year, one of the most emblematic vacant buildings of the district, the World Trade Centre is gradually opened up to over fifty small organisations, an architecture school's studio and various colloquial events. The modernist architecture of this tower stayed largely the same as designed 50 years ago. Only today, its marble-cladded hallway and globe-shaped entrance desk no longer welcome bankers and civil servants but students, artists, architects, cooks, and many others. Its elevator's polished steel walls are stuck with flyers for temporal exhibitions, healthy meals, 'body practice' or critical pamphlets with titles such as 'students as lure-hipsters!?' Whilst the contrasting aesthetics and creative atmosphere of the place are attractive, one wonders what this condition represents. Is this type of meanwhile use a symptom of post-crisis urbanism, embracing the aesthetics of scarcity and flexible live-work-learn tendencies? Is it an interim use to test out programs that can later on be integrated in a new development? Or does it merely reflect a strategy to 'keep vacant sites warm while development capital is cool' (Tonkiss 2013, pp. 323).

Meanwhile use of buildings is not new. Buildings and entire districts have always housed temporary uses, different from those they were designed for. Also today, we see increased interest in meanwhile use in the context of urban redevelopment projects. Examples can be found in cities all over the world: car parks are temporarily turned into artist studios, in-between spaces into vegetable gardens, vacant offices into galleries, etc. Within this growing collection of cases, important differences surface in terms of ideology, politics of space, activism and power relations. In each particular case, the question of who ultimately benefits from the meanwhile use can be raised.

Many authors have highlighted the catalyst role of practices of squatting and temporary use in processes of gentrification and of displacement of local communities (Metaal 2007; Suleiman 2011; Smith 1996; Zukin 2010). Margret Mayer (2013, pp. 11) highlights how practices of meanwhile use are being used as 'branding assets' by public authorities and especially the real estate market. This essay seeks to contribute to the discussion by looking at critical conditions that define cases of meanwhile use. It is an attempt to understand its more visceral registers, its empowering potential and its traps. Fran Tonkiss (2013, pp. 322) explains how meanwhile use is often simultaneously 'good and bad'. Good, because it materialises, even in ephemeral and temporal ways, principles that are critical to the 'business-as-usual'. Bad, because it enrolls, consciously or not, in a culture of 'the low- or no-cost'. (Tonkiss 2013) Doing so, it remains a weak player in the high-risk high-reward game of urban development. Can this practice be an act of resistance affecting the further course of urban redevelopment projects? More specifically, can it influence and inform the choices of citizens, policy makers, architects and developers in that project? I argue it can, when certain conditions are fulfilled.

I make this argument using literature from the tradition of critical urbanism, post-colonial theory, and actor-network theory. In the first part, I introduce the two main concepts that I use to sustain my argument: meanwhile use and resistance. Subsequently, I argue that meanwhile use can affect the future of urban sites during the ‘unstable’ moment of redevelopment. In the second part, I introduce a case study, by way of a tour along three different practices part of the meanwhile use in the Brussels North District. By analysing this specific context alongside interviews with diverse agents, some of the tactical and inter-personal dimensions are revealed. In the third part, I crystallise from the case and the literature five conditions for meanwhile use to be an act of resistance. They tap into questions within meanwhile use, such as its method and approach, as well as questions of its context, such as its economical and temporal condition. I conclude by outlining how meanwhile use as an act of resistance can make a positive contribution to urban transformation in the context the neo-liberal city.

Meanwhile use as act of resistance, an actor-network approach

Meanwhile use is defined as the ‘interim’ use of a site while it is undergoing a transformation. Permanent use is the use of a site while it is, more or less, stable. Meanwhile use is often characterised by temporal spatial interventions and events, closely related to the concept of informal urbanism in post-colonial theory (Mehotra 2011). It is associated with ephemeral structures, cheap materials and contrasting aesthetics. Permanent use on the other hand is associated with formality and thus coherent structures that require large investments. While most literature on informal use relies on records from cities in the so-called Global South, Boudreau (2017) argues that forces of ‘informalization’ are also at stake in cities of the so-called Global North. She argues that an ‘informalization of the state’ is taking place, highlighting urban forms of organisation, use and distribution of power that ‘exceeds formal institutions’ (Boudreau 2017, pp. 171).

Another binary stance that might be instructive in the definition of meanwhile use is Lefebvre’s concept of representation of space and representational space. Let us take an example from the Brussels’ case: a tower building used ‘permanently’ by business people might be associated with the representation of space, i.e. it is planned, ordered and controlled, while a temporal short-term use by students and artists is associated with representational space, i.e. appropriated, lived and as space-in-use (Lefebvre 1991, cited in Mitchell 1995, pp. 115).

Though they are helpful in defining some characteristics, both theories do not explain the reciprocal relation between meanwhile use and the permanent use. I believe this relation lies in the potential for resistance.

Resistance is defined as the force that critically interrogates a certain process, intending to have an impact on its outcome. In urban redevelopment projects, resistance takes various shapes, depending on the actors at stake. I focus on types of resistance ‘from within.’ Tonkiss (2013, pp. 317) points to the concept of ‘crack capitalism’, defined by John Holloway (2010) and further developed by Stuart Hodkinson (2012). They highlight a resistance to the increasing privatisation of urban land by practices that force ‘open the cracks in these contexts’ through ‘identifying the weaknesses, the joins, the blind spots and inconsistencies in a given strategy or settlement, and working both against and within them’ (Tonkiss 2013).

Actor-Network theory can help us understand how meanwhile use can exert such resistance. The theory recognises that objects, amongst which buildings and build environments, can have agency and are ‘things’ inside of networks, ‘always in-the-making’ (Latour et al. 2008). In this tradition, cities are studied not as ‘organised and functional’ but as ‘complex entities of stakes, ideas, actors and practices’ (Stengers 2000, as cited in Doucet 2015, pp. 19). In stable periods, these complex networks of actors and stakes are ‘black-boxed’ in the build form of the city (Gieryn 2002). During the redevelopment of

an urban site, they can be more easily accessed. Because meanwhile use takes place in this unstable period, it can have agency as a resisting force by opposing decisions and presenting alternatives.

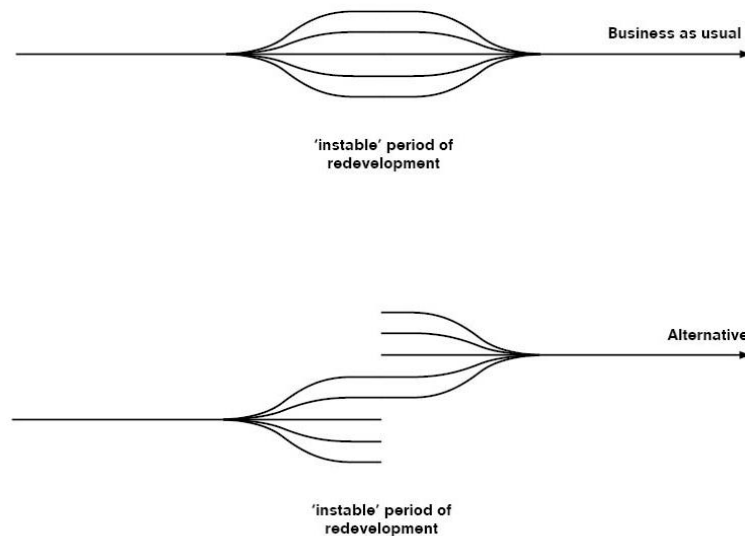


Fig 1. Comparison of role of meanwhile use as an act of resistance (beneath) and without impact (above) in redevelopment projects

It can, for instance, develop and prove the viability of its program, actors or economical model so that, in the end, the temporal use is integrated in the final building program. In the line of this argument, two types of practices are excluded from the inquiry. The first is squatting, as defined by Hans Pruijt (2013, cited in Vasudevan 2017, pp. 7) as the use of a building or site ‘without consent of the owner’ and ‘for relative (> 1 year) long-term use.’ Meanwhile use, as discussed here, happens at least with consent, if not an active support or involvement of the owner. While certain characteristics are shared, squatting differs from meanwhile use because it exerts resistance to their contexts solely from the outside. The second, ‘anti-squat’ brokerage, flourished in many European and Northern American cities after the 2008 crisis. Temporary housing, artist studios or storage got installed in buildings that could not get rented out on the traditional real estate market, while property owners got exempted from vacancy taxes. I consider anti-squat as a pragmatic solution rather than a critical practice.

The Brussels North District

The Brussels North District is a 53 ha office district in the centre of Brussels. Its utopian modernist masterplan, infamously called ‘the Manhattan-plan’, imagined an international business district that would attract large multinationals to the city of Brussels. Several multi-story office towers would come to articulate the crossroad of two highways - connecting London to Istanbul and Stockholm to Lisbon – in the centre of the district. The construction of the district caused the eviction of 3000 families of two working class neighbourhoods (Martens 2009). Ultimately, the new highways never got build and the arrival of international corporations lingered on. For years, the area became a large wasteland in the middle of the city. Finally, the government salvaged the developers by taking long-term leases on the majority of offices in the district. Today, these leases are gradually ending, leaving the district with a prospect vacancy rate of 20% (Bogdan et al. 2013; Binst 2016).

The North District ranks as one of Brussels most ‘traumatic’ developments that shaped the city since the late 19th century (Doucet 2015, pp. 39). At daytime, commuters rush from their office to the train

station. At night, it is characterised by petty criminality and prostitution. Joris Sleebus, a former city guide, saw the deconstruction happening: ‘12,000 evicted, for which alternative housing facilities got delivered only 7 years later? (...) Until now I still feel the anger and outrage’ (Interview 2017).

This negative stigma stimulates a strong asocial attitude of its users towards the district. One of the large banks located at the edge of the district even installed a shuttle service so that its employees could skip the 10-minute walk from the station to the office. Because of its central location, its large boulevards and over-sized public spaces, it became a prime location for protests and manifestations of all kinds. Finally, during the 2015 refugee crisis, the largest park in the district became a large encampment of people, waiting to access the immigration services.

Lately, the negative stigma is being countered by a series of interrelated events. First, and most importantly, the property owners were confronted by the increasing vacancy rate and started looking for alliances to safeguard the future of the district. Secondly, the increasingly vacant North District hit the radar of various citizen groups, mainly from an artistic and architectural milieu, claiming the spaces for temporal events and workshops. Thirdly, catalysed by the former two, the Brussels’ Master Architect, a position installed in 2009 that aims to steer the architectural quality in the region, showed increased interest in the future of the district. Amid their different agendas, those three actor groups agreed that the upcoming redevelopment of the district required a broad, citywide discussion.

In this context an initiative called Lab North was launched. Grown out of an academic master class reflection in February 2017, Lab North is a partnership between Brussels-based architecture office 51N4E, urban think tank AWB and a non-profit, Up4North, initiated by ten property owners in the district. Lab North’s mission is to ‘re-imagine how the district can gain back an inclusive place in the city’ (Lab North 2017). Five people, including myself, run the initiative. One of its first operations was an open call for meanwhile use of the vacant World Trade Centre I tower for a period of one year. The purpose of this call was to ‘attract a variety of actors, small or big, that can contribute to activate the area,’ (Lab North 2017). A more fundamental shift that Lab North wishes to initiate is the shift from large single tenants, often multinationals or governmental agencies, to an ecosystem of multiple users sharing space and resources. 70 candidates from out of various sectors responded the call, of which most will be moving in in January 2018. I will guide you alongside three practices that moved in from September until December 2017. By describing these ‘pioneering’ practices, I hope to expose the conditions under which the meanwhile has come into being and in what way they are acts of resistance.

We start the tour through the building with one of the practices that co-initiated meanwhile use. After the master class in February, 51N4E decided to temporarily move to the WTC in September 2017. According to Freek Persyn, founding partner, the move has to do with the fact that ‘there was absolutely no vision for the area’ (Interview 2017). In return for architectural expertise to co-construct this vision, the engaged property owner forgoes rent and communal cost for using a 1500 square meter space, formerly used by an international construction firm. 51N4E’s practice entails the making of architectural and urban projects, meetings with developers, consultants, artists and others, teaching, and various everyday activities such as of shared lunches, chitchat at the coffee machine, internal presentations, late night working sessions etc. This simultaneity creates new situations of interdependency. Persyn states: ‘we are starting to use it (the north district) as a city again’ (Interview 2017). In December 2017, 51N4E was granted with the commission for the design of the future redevelopment of the WTC into a new 140.000 m² mixed programme. Master Architect Kristiaan Borret, head in the jury for this commission, comments, ‘Because 51N4E was working on the topic, it was a good candidate for this project. The added value is plural. There is knowledge production, knowledge exchange which raises the bar for all’ (Interview 2017).

The commission of such a project allows for a more structural influence on the actual architectural production in the district ‘from within’. The brief for the commission prescribed to demolish and rebuild. With their competition design, the architects convinced the investor’s team to rethink this decision and to keep and reuse parts of the building. 51N4E’s involvement on multiple levels installed, according to Peter Swinnen, former partner of 51N4E and professor of the architecture school discussed in this essay, a positively ‘infected situation’, where the boundaries between different milieus blur and stakes meet (Interview 2017).

Let’s move up, to the 23th floor, where the Brussels campus of the University of Leuven organises their design studio in what they call the ‘WTC hub’. Under guidance of a team of international professors, more than a hundred architecture students carry out architectural and urban proposals, often related to the district. For some, temporary use is part of their day-to-day reality. Helen Van de Vloet, an architecture student in her second master witnesses, ‘every day I make my way through the city, from my shared anti-squat apartment in the European Quarter (another office district with increased vacancy), to the studio North District’ (Interview 2017). Two different ideas prevail when analysing this meanwhile use as educational space.

Firstly, the ambiguity of the students’ agency in the process is questioned. Swinnen states, ‘it is absolutely not evident that students are here’ (Interview 2017). It would not be the first time that students are used to increase the ‘coolness’ of the area and are subsequently being pushed out. The students get to discuss their role in the process of meanwhile use in a course on ‘criticism and ethics.’ Van de Vloet states, ‘in that course we are very conscious about our role here. It’s out of these courses that the notion of ‘lure-hipsters’ derived. If I wouldn’t have had that course, I would probably have had another stance regarding this situation’ (Interview 2017).

The discussion on the ‘gentrifying’ role of the meanwhile use influences the students’ work conceptually and physically. Student Elena Verelst explains how their studio aims to develop ‘an approach of “integrative gentrification”, in which they investigate how new socio-economic dynamics between different actors can be established’ (Interview 2017). As part of the studio, they developed an ephemeral structure of sticks and flags on the central roundabout of the district in which they welcomed a diverse crowd of people with snacks and drinks. Many showed up, ranging from refugees waiting at the immigration office to civil servants to local youth. One can rightfully doubt the impact this intervention will have on the relation between those groups in the long run. On the other hand, providing settings for new everyday activities does ‘encourage “a habitude of use” which means something might stick’, affecting the process of meanwhile use (Tonkiss 2013, pp. 320).

Secondly, several students mention the contrasts between their working space on the 23th floor and the reality on the ground floor. Anton Parys, architecture student, explains that, by working in a tower, he ‘realised that things can seemingly ‘work’ from this height, but do not when examined downstairs. It increases your feeling of responsibility’ (Interview, 2017). He later states ‘I never had had access to a ‘private’ space on such great height for such a long period of time. Being able to appropriate the space, affected me’ (Interview 2017).

We can draw from this practice that paradoxes of the North District today – its various stakes in value-creation and the different experiences it provokes – are revealed in the meanwhile practice. This revelation is nuanced by Swinnen: ‘I am surprised by the ‘passive comfort’ the students show in appropriating the space. I would have expected a more critical stance’ (Interview 2017).

We finish our tour on the 24th floor. On haphazard weekdays, hand-written flyers in the elevators notify a ‘Cantine’ on this floor, from noon till 2:00 pm. Joris, a cook who is passionate about healthy food, advertises for his one-man practice. ‘All ingredients are local’ and prepared in-situ in an improvised kitchen in a former office room, ‘with a marvellous view’ (Interview 2017). Next door, in

the larger space near the elevator, he receives people. The rest of the floor is filled with artist studios. He sells meals to students, professors, artists and professionals. His practice is fragile but his agency might be large, stimulating encounters between different actors part of the meanwhile use. Similar projects in European and Northern American cities also show how food is often embedded within other agendas such as ‘neighbourhood activism, reduction of non-ecological transportation, means for those in declining neighbourhoods to help themselves, education for sustainable development, and new forms of urban cohabitation’ (Clausen 2012, pp. 11, cited in Tonkiss 2012, pp. 316). Joris says he understands his practice as a test: “Here we learn how we will work in the future. We organise ourselves. We stimulate each other’ (Interview with Joris, 2017).

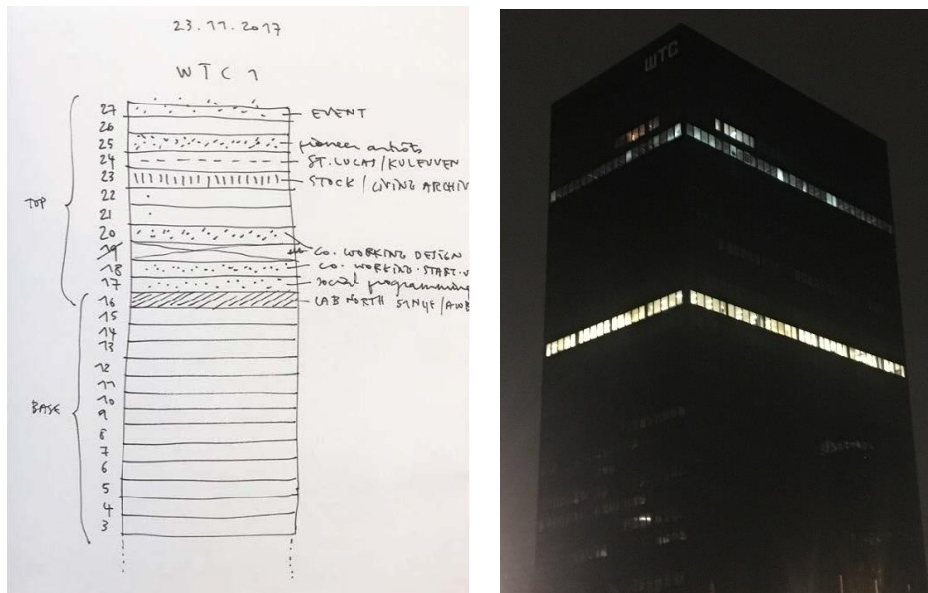


Fig 2. Sketch by Freek Persyn of 51N4E of meanwhile use of WTC1 tower (Archive of 51N4E)

Fig 3. Night view of WTC1 tower with floors with meanwhile use highlighted (Archive of 51N4E)

Conditions for resistance

Any conclusions on the impact of the meanwhile use in the Brussels North District on the long term are impossible to draw. However, we can analyse the agency of the above-described practices. Using Actor-Network theory, I argued that meanwhile use can be an act of resistance since it can influence choices made during the ‘unstable’ period of redevelopment. Five conditions can be distinguished that increase probability for this type of influencing. They represent the ‘seed beds’ for a meanwhile use that affects the future of the site (Tonkiss 2013, pp. 316).

Use as a design process

Meanwhile use entails testing out uses, different from those a building was designed for, as well as building new relations between the users and other stakeholders. For this testing to have impact on the result a design approach is required. A process in which design is central ensures that intentions and dreams for the future site can be expressed, negotiated and resisted, without being boxed by fixed expectations (Gieryn 2002). It also implies flexibility amongst the users: meanwhile use is unstable and changes rapidly. Such approach can be recognised in the voluntary haphazardness of Joris’ lunches, as well as in the ephemeral structures set up in public space by the students. Both show, in a ‘learning-by-doing’ approach, how things could be organised different without proposing a final solution.

A symbiotic relationship between agents

Those involved in the meanwhile use and those deciding over the development should establish interdependency. In the architecture studio, this interdependency is most clear. Architects using the building today ‘in the meanwhile’ are at the same time producing the design of the future development. This creates dependencies between the ‘now’ and the future, between the informal and the formal. Earlier, I characterised meanwhile use by informality and permanent use by formality. Paradoxically, actors from within traditionally ‘formal’ milieus, such as the government or real estate market, are increasingly present in ‘informal’ practices of meanwhile use. Partnerships like Lab North can enable and sustain such relation. As intermediary agent, Lab North translates and ‘rewires’ stakes from one milieu to the other. In that way, everyday concerns of users can reach the ear of developing parties and policy makers. These new interdependencies might give rise to a ‘symbiotic relationship’ between the formal and informal as called for by Mehrotra (2011), or an ‘informalization’ of formal institutions as presented by Boudreau (2017).

Urban Futures of juxtaposed realities

Today’s tensions between meanwhile and permanent use, between formal and informal, also need to be represented in the plans for the future development. For this, inconsistencies should be allowed; paradoxes should be part of, even stimulated in, the imagined future (Holston 2008). Today however, many redevelopment projects tend to imagine utopian futures in which all inconsistencies are being erased. This is also the case for some projects in the North District proposed by developers. The first urban and architectural designs by architects and architecture students involved in meanwhile use hint towards another approach. The visions produced for the long terms should themselves contain ‘cracks’ for future resistance. As rightly put by architecture student Parys, the existing contradictions in the district, call for ‘a more responsible’ design approach (Interview 2017). Paradoxes in the case’s present can be instructive when imagining its future: neat corporate architecture as opposed to the messiness of a student studio; symbolic lanes as opposed to the informal encampment by arriving refugees, etc. This condition can be summarised as imagining a radically urban future: a collection of juxtaposed everyday realities of different identities.

Critical mass

Meanwhile use can expand its agency when it reaches a critical mass of simultaneous practices. In our case, several practices are stacked in one building, resulting in an outreach to different networks of actors and stakes in the city. This condition recalls Howard Zinn’s defence for the ‘countless small actions of unknown people’ that could provoke structural change. An idea Noam Chomsky (2011) repeated in the wake of the Occupy Wall Street Movement. A multitude of simultaneous experiments on new forms production and consumption, on learning and working, might spawn other experiments increases the chances to impact the future development.

Slowing down

Redevelopment projects are often bound to strict planning, phasing and investment schemes that eliminate the time necessary for any of the previous conditions to develop. The *conditio sine qua non* would thus be to ‘slow down’ (Stengers 2015). This condition calls in no way for indulging the status quo, but rather to take time to reach out, change mind-sets, evaluate results and measure impacts. In the case of the North District, this time was created by an adverse office real estate market; supply exceeds demand, resulting in a slow pace of redevelopment of existing offices. Redevelopment into housing, a safer sector, would require re-zoning the area. Development has thus been slowed down.

Persyn states, ‘we are not working in the margin, we’re almost working in an empty field. Maybe that gives a lot of back-up to succeed’ (Interview 2017).

Points of discussion

In response to rightful concerns about risks of meanwhile use as a catalyst for gentrification and displacement – meanwhile use might affect the outcome, but for whose benefit? – I posit two points of discussion.

The first concern deals with the policy framework for meanwhile use. Urban redevelopment is largely driven by mechanisms of spatial transformation, ranging from master plans till territorial visions. In many cases, the planning of use remains under-developed. In Brussels, the government is piloting in a couple of projects with meanwhile use to anticipate on and test new programs and services. But as much as use should be stimulated, sometimes ‘it should also be contained at a certain point’ (Borret in Interview 2017). What kind of policy and planning approach can be developed that stimulate meanwhile use but also prevents pushing out other, sometimes vital part of our cities?

The second point of discussion considers the position of the activist urbanist. In many cases of meanwhile use, urban practitioners are involved. Architects, urban designers, urbanists that combine a professional with an activist role. This results in a shift in the discipline to self-organised, low- or unpaid work. Our case’s example shows how a new economy of means can mediate this shift, by trading, for instance, expertise for space. What other mechanisms of such an economy of means can be developed? They will prove crucial in sustaining the ‘countless small practices’ who run meanwhile use and provide ideas, intelligence and energy (Chomsky, 2011).

Conclusion

Under influence of neo-liberal politics and the real estate market, urban transformation has become a ubiquity in European and North American cities. Enclosed spaces, long-term vacancy, lock-down, and deconstruction are part of this process. In this essay, I argued that in this context, practices can unfold ‘from within’ that affect the future of those urban sites. Practices of meanwhile use that learn from modest, everyday experiences to imagine alternative urban futures. In order to have impact on the further course of the transformation, I advocated five conditions to be nurtured. The case revealed more in detail what shapes resistance can take. Parallel to their every-day activities, the users described push for other agendas, dealing with questions of health, more sustainable building methods and new forms of education.

References

- Binst, Jean-Marie (2016). Nog meer leegstand verwacht in de noordwijk. (Online) Available at: <http://www.bruzz.be/nl/actua/nog-meer-leegstand-verwacht-noordwijk>. (Accessed 13 November 2017)
- Bogdan&VanBroeck and Idea Consult (2013). *Ferraris*. Unpublished study for the Flemish government.
- Boudreau, Julie-Anne (2017). *Global Urban Politics. Informalization of the State*. Cambridge: Polity Press
- Chomsky, Noam (2011). *Occupy*. London: Penguin
- Clausen, Marco (2012). ‘Prinzessinnengärten’, *Make-Shift: The Expanded Field of Critical Spatial Practice*, pp. 11–12. Berlin: TU Berlin, Institute for Architecture.
- Doucet, Isabelle (2015). *The practice Turn in Architecture: Brussels after 1968*. New York: Ashgate.
- Gieryn, Thomas F. (2002). ‘What buildings do’, *Theory and Society*, Volume 31, No. 1, pp. 35-74.

- Guggenheim, Michael (2014). 'From Prototyping to Allotyping', *Journal of Cultural Economy*, 7(4), pp. 411-433.
- Holloway, John (2010). *Crack Capitalism*. London: Pluto Press.
- Holston, James (2008). 'Spaces of Insurgent Citizenship', *Making the invisible visible. A Multicultural Planning History*, Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Lab North (2017) More about the lab. (Online) Available at: www.labnorth.be. (Accessed 13 November 2017)
- Latour, Bruno and Yaneva, Albena (2009). 'Give me a gun and I will make all buildings move, an ANT's view of architecture', *Explorations in Architecture: Teaching, Design, Research*, ed. Geiser, Reto. Basel, Boston, Berlin: Birkhauser, pp. 80-89.
- Lefebvre, Henri (1991). *The Production of Space*. trans. D. Nicholson-Smith. Oxford: Basil Blackwell
- Martens, A. (2009). De hedendaagse erfenis van tien jaar onteigeningen en uitzettingen in de Brusselse Noordwijk (1965-1975). (Online) Available at: <http://brussels.revues.org/690>. (Accessed 13 November 2017)
- Mayer, Magret (2013). 'First World Urban Activism: Beyond Austerity Urbanism and Creative City Politics', *City*, 17(1), pp. 5-19.
- Mehrotra, Rahul (2007) 'Kinetic City, Issues for Urban Design in South Asia', article based on
- Mehrotra, Rahul (2007). 'Negotiating the Static and Kinetic Cities', *Urban Imaginaries*, ed. Huysen, Andreas. Durham, NC: Duke University Press.
- Metaal, Stefan (2007). 'Gentrification, an Overview', *Journal for Architecture OASE*, 73, pp. 8-28.
- Mitchell, Don (1995). 'The end of public space', *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 85, No. 1, pp. 108-133.
- Osman, Suleiman (2011). *The invention of Brownstone Brooklyn: Gentrification and the search in Postwar New York*. Oxford: Oxford University Press.
- Smith, Neil (1996). *The New Urban Frontier, Gentrification and the Revanchist City*. London and New York: Routledge.
- Stengers, Isabelle (2015). 'The Cosmopolitan Proposal', *Making Things Public – Atmospheres of Democracy*, ed. Latour, Bruno et al. Cambridge MA: ZKM and MIT Press, pp. 994-1003.
- Stuart Hodkinson (2012). 'The New Urban Enclosures.' *City*, 16(5), pp. 500-518.
- Tonkiss, Fran (2013). 'Austerity urbanism and the makeshift city', *City*, 17(3), pp. 312-324.
- Vasudevan Alexander (2017). *The Autonomous City. A History of Urban Squatting*. London and New York: Verso.
- Zukin, Sharon (2010). *The Naked City: The Life and Death of Authentic Urban Places*. Oxford, USA: Oxford University Press.

Culture eats strategy for breakfast

Wat onder de waterlijn zit, verklaart het gedrag van overlegpartners

Geert Mertens en Kaat Smets

Het gedrag van overlegpartners kan verklaard worden door de explicitering van onderliggende drijfveren via de methode van Causal Layered Analysis.

Met behulp van Causal Layered Analysis kan in toekomstige veranderingen rekening gehouden worden met gedrag.

Causal Layered Analysis leert ons over de beweegredenen van informele partners, zoals het verenigingsleven in Vlaanderen, en maakt het mogelijk hun enthousiasme en toenemende professionalisering positief in te zetten voor een robuust open ruimte beleid.

Uit eigen naam:

Geert Mertens geert.mertens@vlaanderen.be

Kaat Smets kaat.smets@vlaanderen.be

Culture eats strategy for breakfast

Wat onder de waterlijn zit, verklaart het gedrag van overlegpartners

What's beneath the surface?

Hoe gedragen partners zich in een participatief proces? Waarom nemen ze een bepaalde houding aan? Waarom zeggen ze bepaalde dingen wel, en bepaalde dingen niet? Hoe kunnen partners inzicht krijgen in elkaars gedrag zodat ze begrip krijgen voor elkaar en win-wins kunnen ontdekken?

Causal Layered Analysis (CLA) is een toekomstverkennde methode die dergelijke vragen aftast. Het is een methode die onderliggende drijfveren van partners kan blootleggen. Tegelijk heeft Causal Layered Analysis de potentie om partners tot gemeenschappelijke veranderingen te laten komen. In deze paper tonen we de mogelijkheden van CLA. We probeerden het uit voor u op een concrete case. We noteerden leerpunten die anderen op weg kunnen helpen in het toepassen van CLA.

In gedragspsychologie duikt de ijsberg op als populaire metafoor. Wat zich onder de waterlijn bevindt, verklaart het zichtbare topje van de ijsberg. Beroemd is het ijsbergmodel van psycholoog McClelland¹, dat tal van interpretaties kreeg in management, gedragspsychologie, communicatie enz. Ook CLA zoekt onder de waterlijn naar de onderliggende lagen van de ijsberg.

‘Culture eats strategy for breakfast’, een bekende uitspraak van managementgoeroe Peter Drucker, is tevens voor planningsactiviteiten een te duchten adagium. Een ontwikkelde ruimtelijke strategie kan theoretisch perfect zijn, maar het succes van de implementatie is afhankelijk van wat cultuur, gedrag en drijfveren van partners toelaten. Drijfveren van partners kunnen ‘positieve energie’ in de samenleving zijn die leidt tot inspirerende ideeën en ambitieuze doelstellingen. De drijfveren kunnen ook nieuwe spanningsvelden creëren en in het beste geval nieuwe partnerschappen.

Er is een duidelijke beweging waarneembaar ‘van onderop’: diverse actoren in de samenleving treden op het voorplan en realiseren maatschappelijke doelstellingen. Het gaat om partijen die zelf uit eigen beweging actief worden, die eigen doelen bepalen, eigen prioriteiten stellen en eigen coalities smeden. De actoranalyse uitgevoerd in het kader van het leertraject van het Open Ruimte Platform geeft een mooi overzicht van burgerinitiatieven in de open ruimte die met inspirerende ideeën aan de slag te gaan.

De actoren hebben vandaag te weinig zicht op de kansen die nieuwe samenwerkingsverbanden kunnen bieden. De samenwerking ontstaat vandaag vooral vanuit conflicten. Bewoners en recreanten eigenen zich de ruimte toe, bijvoorbeeld voor rust of ontspanning. Ze komen daarmee in het vaarwater terecht van landbouwers of waterbeheerders die de ruimte gebruiken voor professionele doeleinden. Positieve samenwerking kan ook een basis zijn om conflicten te beslechten.

¹ David Clarence McClelland (1917 - 1998), Behoeft- of motivatietheorie.

Causal Layered Analysis

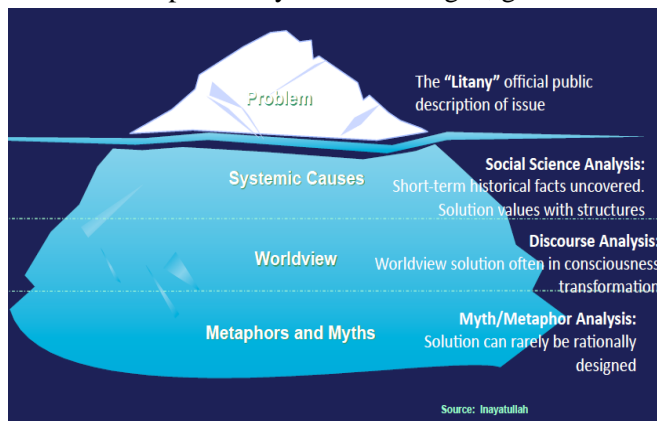
Toekomstverkenning

Causal Layered Analysis is een innovatieve methode voor toekomstverkenning. CLA is geen klassieke voorspellende methode, maar creëert de omstandigheden om veranderingen en alternatieve toekomsten te construeren. CLA is ontwikkeld door Sohail Inayatullah². De methode is ontstaan uit een brede waaier van invloeden, gaande van Johan Galtung's diepliggende beschavingscodes, Michel Foucault, de typologie van toekomststudies van Richard Slaughter, tot de lagen in het bewustzijn (spirituele denkers als P.R. Sarkar).

CLA is inmiddels toegepast in meer dan honderd workshops wereldwijd voor de ontwikkeling van nationaal, lokaal of ondernemingsbeleid voor human resources, wetenschappen, innovatie, veroudering, infrastructuurplanning, defensie, duurzaamheid, enz. Hoewel CLA sterk theoretisch is verankerd, ontwikkelt de methode zich tot vandaag continu door de concrete toepassing ervan.

Lagenbenadering in Causal Layered Analysis

CLA berust op de analyse van vier lagen, gemakshalve voorgesteld als de lagen van een ijsberg.



Het eerste niveau, de litanie is de top van de ijsberg. Dit is de dagdagelijkse en meestal officiële beschrijving van een issue. Veelal gaat het over een probleembeschrijving met mediagenieke cijfers in een krant of om gekende reacties over een issue.

Het tweede onderliggende niveau geeft de systemische oorzaken. Een klassiek verklarend onderzoek zoekt systemische oorzaken door het leggen van verbanden tussen issues, de verklaring hoe een

(vastgeroest) systeem iets veroorzaakt via sociale omstandigheden, de economische context, de historisch evolutie. Onderzoek naar systemische oorzaken zal door tegenstanders gemakkelijk bekritiseerd worden omwille van het interpretatief karakter.

Het derde niveau bestaat uit het discours dat overheerst en waarbinnen een issue zich afspeelt. Dergelijke wereldbeschouwing kan religieus, politiek of cultureel zijn.

Het onderste niveau vertegenwoordigt metaforen en mythes. Deze laag gaat over het buikgevoel dat overheerst, het dieperliggende verhaal in het onderbewustzijn of identiteit van een gemeenschap.

Op zich is CLA niet gericht op gedrag, wel op toekomstverkenning. De lagenbenadering geeft echter een enorme inkijk in verklaringen voor gedrag van actoren. Dit maakt de methode wellicht uniek. De drijfveren die aan de grondslag liggen van een bepaalde houding geraken geëxpliciteerd, en tegelijkertijd ontstaat een participatief veld om te komen tot toekomstige transformaties.

² Sohail Inayatullah, UNESCO Chair in Futures Studies, Professor at Tamkang University, Melbourne Business School, University of the Sunshine Coast, Centre for Strategy and Policy Studies Brunei, director of Metafuture.org.

Toepassingsbereik van Causal Layered Analysis

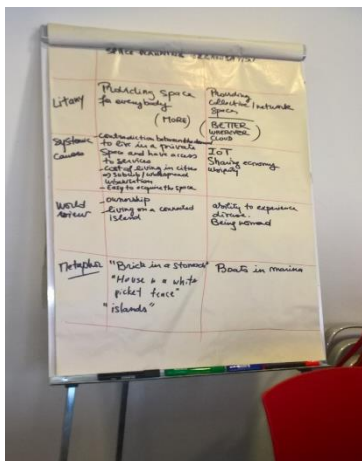
Zoals gezegd, kent CLA een ruim toepassingsbereik, zowel naar inhoudelijke thema's, als naar actoren-settings. Hoewel wereldwijd getest, zijn ons nog geen toepassingen bekend in Vlaanderen of Nederland. De hypothese die we hanteren is dat CLA uitstekend bruikbaar is in participatieve processen over ruimte of omgeving, vooral wanneer 'Wicked Problems' zich voordoen in een actorenveld dat het achterste van de tong niet laat zien.

In dit verband beschrijft Inayatullah het meest voor de hand liggende toepassingsbereik als volgt.

	Doel	Resultaat
1	In kaart brengen van de huidige en toekomstige situatie	Voorkomt blindheid voor wereldbeelden en creëert narratieven die discours-proof zijn
2	Kritisch ontwarren van een issue	Vermijdt quick-fix reflexen en zoekt naar duurzamere strategieën
3	Creëren van een gewenste toekomst	Verschuift uit de (vastgeroeste) situatie naar een wensbeeld via een versterkt visievormend proces
4	Deconstrueren en reconstrueren van een alternatief wereldbeeld	Daagt klassieke denkbeelden uit om tot alternatieve oplossingen te komen
5	Verschillende discourses verkennen en integreren tot een wensbeeld	Creëert een geïntegreerde en getransformeerde toekomst, rekening houdend met discourses
6	'Gamen' van de toekomst	Incorporeert een lerend 'spelend' traject met concrete oplossingen op basis van de vier lagen

Een concrete toepassing kan vanzelfsprekend meerdere doelen verenigen. Inayatullah beschrijft een ruime variatie aan settings en workshopformules om bovenstaande doelen te bereiken. 'CLA-Gaming' en 'Role Playing' zijn vaak gebruikte CLA-technieken binnen participatieve processen.

Try out: CLA-game 'bijkomende ruimte-inname verminderen'



In een labo-setting³ testte een gemengde groep deelnemers CLA op het issue 'bijkomende ruimte-inname verminderen'. In een Game-formule benoemden de deelnemers de vier lagen voor het bestaande issue en voor een veranderde situatie. Een role playing herhaalde de oefening vanuit diverse actor-benaderingen. De litanie van alsmaar ruimte vragen én voorzien, wordt op het systemische niveau verklaard door economische grondprijsslogica's, een suburbanisatiecultuur, het niet doorrekenen van maatschappelijke kosten. Discourses zoals individualisme, zelfbeschikkingsrecht over eigendom, het leven op een 'geconnecteerd eiland', zijn bepalend voor de metafoer 'baksteen in de maag' (White Picket Fence), als letterlijk buikgevoel voor de huidige ruimteconsumptie. Voor een getransformeerde situatie domineerden hergebruik, deeleconomie, collectiviteit, commons, densiteit en open ruimte bescherming, de systemische veranderingen en gewijzigde discourses. De gewijzigde metafoer luidde verrassend dat de overheid moet optreden als een 'Airbnb for Land'.

³ Causal Layered Analysis Masterclass, gemengd deelnemersveld (overheid, ondernemingen), CLA-game onder leiding van Sohail Inayatullah, op 3 oktober 2017, Futuribles International, Parijs.

Try out: CLA-game ‘informele open ruimte spelers’

Een tweede try-out⁴ voerde een CLA-game uit rond informele open ruimte spelers binnen een labo-setting. De open ruimte in Vlaanderen is al lang niet meer het domein van landbouwers en natuurbeheerders alleen. We zien zeker rondom de meer stedelijke omgevingen allerhande nieuwe belanghebbenden opduiken. Burgers en ondernemers gebruiken de open ruimte voor tal van doeleinden. Ze kopen en consumeren voedsel uit korte-keten-landbouw, ze recreëren, sporten en spelen. Ze zijn betrokken bij de esthetische en historische betekenis van het landschap. Ze leggen een claim op de open ruimte die soms contrasterend is met Vlaamse beleidsdoelstellingen voor de open ruimte, maar bieden vaak ook nieuwe kansen, bijvoorbeeld voor groenblauwe netwerken.

Daarom verkent het departement Omgeving sinds 2017 nieuwe partnerschappen voor het behoud en de ontwikkeling van een robuuste en veerkrachtige open ruimte. Deskresearch wisselen we af met gesprekken en co-creatiesessies met experts binnen en buiten het omgevingsdomein. Deze aanpak capteert inzichten in functie van beleidsinnovatie.

Mapping van nieuwe spannende actoren in de open ruimte

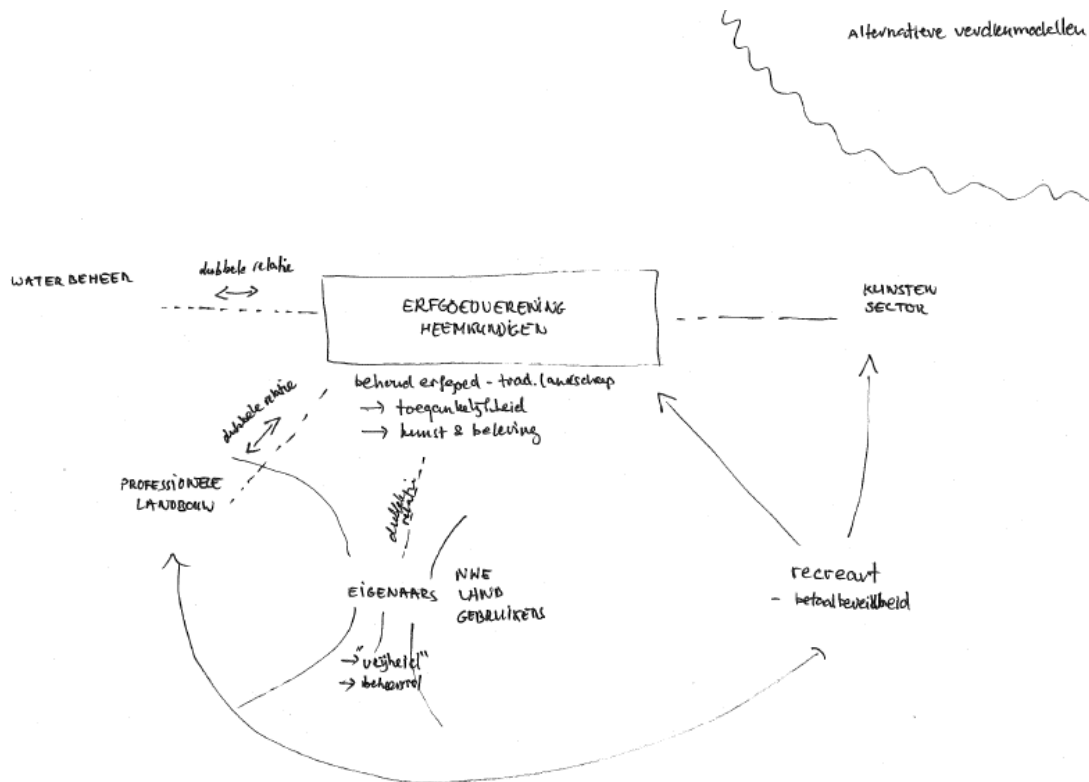
De beleidsverkenning⁵ schetst tussentijds een zeer diverse groep actoren. De actoren nemen ten aanzien van de open ruimte verschillende (rechts)posities in (eigenaar, gebruiker, belangenbehartiger) en kennen een beperkte tot uitgebreidere organisatiegraad.

De klassieke openruimteactoren zoals landbouwers en natuurverenigingen zijn zowel lokaal als Vlaams (via hun belangenverenigingen) sterk georganiseerd. Ze zijn actief betrokken als partner in het openruimtedebat op verschillende niveaus en beschikken hiervoor over een behoorlijke kennis over het omgevingsbeleid. Deze actoren worden echter met nieuwe uitdagingen geconfronteerd, waarvoor oplossingen kunnen zitten in nieuwe of vernieuwde allianties.

Daarnaast zijn er ook ‘nieuwe’ openruimteactoren waarvan de organisatiegraad en betrokkenheid een meer diffuus beeld geeft. Sommige sport- en jeugdverenigingen of kleine ondernemers zijn lokaal sterk georganiseerd. Ze roeren zich op Vlaams niveau in het openruimtedebat via klassieke instituties uit zowel het middenveld (zoals sociale partners) als overheid (zoals Sport Vlaanderen) of nieuwe instituties (zoals de Vlaamse Jeugdraad). Andere actoren zijn meer gefragmenteerd georganiseerd. Ze mengen zich lokaal enkel in het beleidsdebat als het hun directe belangen aangaat en hebben zeker op Vlaams niveau geen eenduidig aanspreekpunt.

⁴ CLA-game met role-playing op 15 januari 2018, Departement Omgeving, Vlaamse Overheid, Brussel.

⁵ Beleidsverkenning ‘Open ruimte in verstedelijkt Vlaanderen’, in voorbereiding, Departement Omgeving, Vlaamse Overheid, Brussel.



Figuur: Mapping van ‘nieuwe, spannende’ actoren in de open ruimte op 12 januari 2017, beleidsverkenning ‘Open ruimte in verstedelijkt Vlaanderen’, in voorbereiding, Departement Omgeving, Vlaamse Overheid, Brussel.

Het is in die laatste groep spelers waar vaak innoverende ondernemers en betrokken burgers actief met inspirerende ideeën aan de slag gaan met de open ruimte. Nederlandse bestuurskundigen⁶ spreken in dit verband vaak over een ‘positieve energie’ in de samenleving. We menen dat CLA de drijfveren van deze innoverende spelers aan de oppervlakte kan brengen zodat ze elkaar kunnen versterken in gebiedsgerichte projecten met een belangrijke veranderingsopgave (biodiversiteit, klimaatadaptatie, enz.)

What’s in it for me?

In de tweede try-out legden we via een CLA-game het achterliggende systeem, de discoursen en de metaforen bloot die gepaard gaan met het issue ‘Voorzieningen voor sport en recreatie in de open ruimte’. Het CLA-game hield zich aan een ‘afgebakend’ en specifiek issue. Het gaat niet over ‘zacht’ recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, spelen, enz.) of ‘harde’ recreatievoorzieningen vertegenwoordigd door een sector (campings, sportterreinen, pretparken, enz.). Het issue is gericht op particulieren en verenigingen die de open ruimte (meestal landbouwgebied) gebruiken om een paard te stallen, een clublokaal in te richten, een parking aan te leggen enz. Vaak functioneren deze activiteiten in een juridische of planologische ‘schemerzone’. Veelal worden ze gedoogd omdat ze visueel weinig storend zijn, geen noemenswaardige hinder geven of beperkt zijn in ruimtebeslag. De optelsom van deze kleine (al dan niet tijdelijke) activiteiten geeft echter een betekenisvol effect voor een ruimere regio. Ze kunnen positieve effecten genereren zoals een verbeterde doordringbaarheid van de open

⁶ Planbureau voor de Leefomgeving en Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (2014) Leren door doen, overheidsparticipatie in een energieke samenleving, Den Haag: NSOB

ruimte voor fauna en flora of verhoogde belevingskwaliteit voor gebruikers en bezoekers. Maar ze kunnen even goed druk uitoefenen op de betaalbaarheid en beschikbaarheid van gronden of mobiliteitsdynamiek genereren. Via role playing probeerden we in de huid van verschillende actoren te kruipen, ieder met een andere (rechts)positie ten aanzien van de open ruimte. De rollen bestreken eigenaars, actieve gebruikers, passieve gebruikers en belangenbehartigers.

Het CLA-game kweekt bij alle spelers bewustzijn over elkaars drijfveren en belang. De basisgedachte is nieuwe combinaties van eigenaars en (ook stedelijke) gebruikers te zoeken om gezamenlijke doelstellingen voor de open ruimte te realiseren in relatie tot individuele ambities. Een hier aanpalende vraag is hoe ‘klassieke’ actoren een belang kunnen ontdekken in het aangaan van partnerschappen met ‘nieuwe’ actoren. Hierdoor ontdekken de spelers participatief “what’s in it for me”. Dit impliceert dat iedere open ruimte gebruiker begrijpt hoe zijn belang geïntegreerd geraakt in het algemene belang.

Verenigingsleven als opstap naar verandering

Een van de voornaamste resultaten van het CLA-game is de positieve aanwending van de kracht van een sterk aanwezig verenigingsleven in Vlaanderen. Internationaal vergeleken, nemen veel Vlamingen (en Nederlanders) deel aan het verenigingsleven, dat doorheen de tijd vrij stabiel blijft op vlak van aantal verenigingen en deelnemers⁷. Vrijetijdsinvulling heeft lokale culturele bindingen, soms een ietwat verwaterde verzuilde achtergrond, en is sociaal verankerd in tal van clubs en verenigingen. Metaforen zoals “Samen een pint gaan pakken” en “Bij elke sport hoort een pint” zitten sterk verankerd in het DNA van de Vlaming. Vaak is het verenigingsleven sterk plekgebonden: veel stadsdelen en dorpen hebben nog een eigen jeugdbeweging, eigen voetbalclub, eigen kaartclub enz.

Onderzoek naar lokale binding en inzet van dorpsbewoners door het Nederlandse Sociaal en cultureel Planbureau (2015) toonde het belang van lokale binding aan. Het verbindt mensen met elkaar en hun woonomgeving. Hoewel het leven van mensen zich steeds meer buiten de directe omgeving van hun woning ging afspelen, hechten mensen zich erg aan de kwaliteiten van hun woonomgeving en gaan ze hun behoefte aan binding invullen door hun woonomgeving betekenis te geven met mentale vormen van binding. Bewoners die zich betrokken voelen bij hun woonomgeving, zetten zich vaker in voor de leefbaarheid en de omgevingskwaliteit (bv. natuur en historisch erfgoed). Ook voor nieuwkomers is een sterk verenigingsleven in de buurt een troef: het kan een springplank vormen om sociale netwerken uit te breiden.

Vele verenigingen in Vlaanderen worden financieel ondersteund, zonder al te veel randvoorwaarden te stellen. Slogans zoals “Iedereen heeft recht op ontspanning!” en “Sporten is gezond!” tonen een systeemdenken aan dat diep cultureel geworteld zit. Als vanzelfsprekend moeten alle lokale verenigingen ruimte krijgen om hun activiteiten te ontplooiën. Maar hun ruimtelijke impact neemt toe. Wat ooit ontstaan is als een kleinschalige activiteit op een restperceel of in een vrijgekomen loods, is vaak uitgegroeid tot een omvangrijke infrastructuur met een grote impact op de omgeving. Het zijn al lang geen bouwvallige clublokalen of geïmproviseerde infrastructuur meer die verenigingen kenmerken. Daarenboven ligt het delen van ruimte voor veel clubs erg moeilijk. Een eigen plek wordt als belangrijk aanzien omwille van de identiteit (“van ons”).

⁷ <http://www.statistiekvlaanderen.be/statistiek-cultuur>

Maar juist die sterke verenigingsgraad in Vlaanderen kan een oplossing in zich houden. Ze getuigen van een groot enthousiasme bij vrijwilligers die zich elke keer opnieuw inzetten voor hun belangen, maar ook van bestuurders die mede onder invloed van de professionalisering binnen de socio-economische sector er met kennis van zaken tegenaan gaan. Tegelijk zijn verenigingen vaak afhankelijk van een groene, landelijke omgeving en hebben ze alle baat bij een kwalitatieve omgeving. Hier liggen zeker kansen weggelegd om verenigingen te responsabiliseren en hen te laten bijdragen aan een zorg voor een robuust en veerkrachtige open ruimte.

Lessons Learnt

De try-outs en kritische literatuur over CLA⁸, leiden tot enkele leerpunten voor een toekomstig gebruik van CLA.

- De inzetbaarheid van CLA voor een ruim gamma onderwerpen en actoren-settings wordt bevestigd. Voor het thema 'Omgeving' lijken de (6) doelen die CLA vooropstelt haalbaar, met als voornaamste resultaat rake analyses, visievorming die rekening houdt met dieperliggende lagen en concrete win-wins. Dit maakt CLA nog niet tot een omvattende of geïntegreerde toekomstverkennde methode, maar veeleer een tool om te helpen in een geïntegreerd proces.
- CLA geeft zeer snel, zeer veel inzicht in een bepaald issue. Daarmee lijkt CLA efficiënt inzetbaar en met een hoge dynamiek.
- In een actoren-setting die CLA toepast, lijkt de mogelijkheid te ontstaan om vanuit vele actor-inzichten over een issue (zoals Omgeving) te spreken. Hierbij incorporeert CLA een lerend karakter waarbij actoren zelf kunnen ontdekken wat hen zelf drijft, wat hen bindt, wat het belang van eenieder is, en hoever ze in onderhandeling over win wins kunnen gaan. Goede CLA-begeleiding lijkt hierbij noodzakelijk om te zorgen voor openheid van actoren, want dieperliggende oorzaken (zoals bijvoorbeeld geldgewin) worden niet altijd even gemakkelijk prijsgegeven.
- Een analyse van de vier CLA-lagen werkt verrassend gemakkelijk. De stap naar verandering is kritischer. Een goede CLA-begeleiding kan hierin helpen, alsmede de aanwezigheid van actoren die zich bewust zijn van de integreerbaarheid van de inzichten van de aanwezige actoren. Tot verandering komen, lukt maar in zoverre er een redelijk evenwichtige samenstelling is van actoren met verschillende inzichten, en in zoverre ze een gemeenschappelijk issue herkennen.
- Een toepassing op een abstract onderwerp lijkt vrijblijvender en tot veeleer vage transformatie te leiden, dan een toepassing op een specifiek, concreet en goed afgebakend onderwerp.
- Om tot verandering te komen, moet de actoren-setting kunnen vaststellen in welke laag gegraven moet worden om veranderbare elementen te ontdekken. Een discours zal in vele gevallen moeilijk te wijzigen zijn. De vraag stelt zich dan hoe het discours van een actor toch incorporeerbaar is in een verandering of win. Een verandering van de metafoor wijst onmiskenbaar op een fundamentele omslag.

⁸ Riedy C. (2007), An Integral extension of causal layered analysis, Sydney,

Conclusie – How to avoid that culture eats strategy for breakfast?

Culture eats strategy for breakfast? Daar hoeven we ons niet bij neer te leggen! Hoe meer we rekening kunnen houden met de onderliggende drijfveren van partners, hoe minder beleidsstrategieën dode letter blijven. Causal Layered Analysis (CLA) komt uit onze try-outs alvast als kansrijke methode om dieper in de ziel van ons partnerschap te graven.

Om CLA toe te passen heb je niet veel middelen nodig, wel goede begeleiding. CLA hoeft zeker niet als ‘stand alone’ methodiek gezien te worden. De explicitering van de onderliggende lagen en het aanwenden van de lagen in veranderingsstrategieën, kunnen gerust geïntegreerd worden in overlegprocessen. Vaak komt het erop neer een geschikte procescontext te creëren, gerichte vragen te stellen en met kennis van de onderliggende mechanismes te zoeken naar synergie. CLA leert partners wat de marges zijn van verandering en hoe ver iedere partner kan gaan om een antwoord te vinden op de vraag: “what’s in it for me?”.

Een gevolg van het gebruik van CLA is dat narratieven opnieuw op de voorgrond treden. Het samen blootleggen van systemen, discoursen en metaforen, noodzaakt het creëren van een gemeenschappelijk verhaal. Het koppelen van verschillende belangen en percepties in een breed partnerschap zal altijd een delicate oefening blijven, maar door CLA te integreren in een proces, maak je er een lerend verhaal van.

Referenties

- Architecture Workroom Brussels & KU Leuven onderzoeksgroep PLEN (2016), Leertraject in kader van het Open Ruimte Platform, Brussel
- Library at: <http://www.metafuture.org/>
- Planbureau voor de Leefomgeving en Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (2014), Leren door doen, overheidsparticipatie in een energieke samenleving, Den Haag: NSOB
- Sociaal en cultureel Planbureau, Nederland (2015), Dichtbij huis: lokale binding en inzet van dorpsbewoners, Den Haag
- Sohail Inayatullah (2017), Prospective and Strategic Foresight Toolbox, Causal Layered Analysis, Paris.
- Sohail Inayatullah (2009), Causal Layered Analysis: An Integrative and Transformative Theory and Method, in: Jerome Glenn and Theodore Gordon, Futures Research Methodology, Version 3.0., The Millennium Project, Washington D.C.
- Sohail Inayatullah (2015). Ensuring Culture Does Not Eat Strategy for Breakfast, What Works in Futures Studies. *World Future Review*, 7(4), 351-361.
<http://dx.doi.org/10.1177/1946756715627373>
- Sohail Inayatullah (2005), The Causal Layered Analysis (CLA) Reader, Theory and Case Studies of an Integrative and Transformative Methodology, Taipei.

De ruimtelijk professional als gewoontedier

Opinie

Ive Van Bouwel

Stellingen:

- 1) De ruimtelijk professional heeft zich een top-down manier van denken eigen gemaakt waardoor ze hun ruimtelijke verhalen niet meer verkocht krijgen aan de burgers. Een integrale samenwerking met het domein van sociale marketing biedt kansen om vanuit de sterke ruimtelijke verhalen ook effectief een gedragsverandering te realiseren.
- 2) Er is in het planproces nood aan een nazorgfase waarbij na realisatie van een nieuwe ruimte het gebruik wordt gemonitord zodat indien nodig bijstellingen kunnen gebeuren. In deze nazorgfase is een interactie met het vakgebied van de gedragswetenschappen van groot belang.

Stad Turnhout, Coördinator projecten stedelijke ontwikkeling
Campus Blairon 200, 2300 Turnhout
ive.vanbouwel@turnhout.be

De ruimtelijk professional als gewoontedier

De PlanDag 2018 stelt dat ‘mensen zich zelden gedragen zoals een ruimtelijk professional het bedenkt’. Moeten we hieruit concluderen dat we te maken hebben met een club van ruimtelijk professionals die zich in een ivoren toren heimelijk bezig houden met de opmaak van wereldvreemde plannen?

Zo erg is het gelukkig nog niet gesteld, maar toch merken we inderdaad wel dat er een kloof is tussen de denkwereld van de planners en die van de eindgebruikers.

Dit schrijven gaat dieper in op een tweetal oorzaken die gekoppeld zijn aan de gewoontes van de ruimtelijk professional waarbij enkele suggesties worden gedaan om de kloof met de eindgebruikers naar de toekomst toe te verkleinen.

Top-down versus bottom-up

Top-down denken met de papelepel ingegeven

Wanneer ik het heb over gewoontes van de ruimtelijk professional, gaat het onder andere over hun top-down manier van denken. Deze karakteristieke redeneringslogica wordt reeds vanaf de opleiding stedenbouw en ruimtelijke planning met de papelepel ingegeven.

Zo werden zeker in de vroegere opleidingen modernistische figuren als Le Corbusier, Haussman, Howard, ... onder de noemer theorie en geschiedenis van de stedenbouw als het ware verafgood als grote voorbeelden voor de ruimtelijke planning. Deze modernistische beweging had een sterke top-down-benadering als handelsmerk en trachtte met een sterke fascinatie voor de functionaliteit van gebouwen de ‘maakbare maatschappij’ vorm te geven middels architectuur en planning.

Deze top-down-stijl van het modernisme heeft ook zijn sporen nagelaten in het latere instrumentarium dat de aankomende ruimtelijk professionals voorgeschoteld krijgen: gewestplannen, structuurplannen, beleidsplannen, masterplannen, stedenbouwkundige voorschriften, enz. Zo toont het feit dat de gezamenlijke taal voor veel ruimtelijk professionals het plan van bovenaanzicht is, haast beeldend hun top-down manier van denken aan.

En hoewel in de nieuwe opleidingen toch wel stevige aanzetten van een bottom-up approach aanwezig zijn, ligt vanuit hun top-down manier van denken toch nog te veel de focus op de typologie en vormgeving van gebouwen waardoor de connectie met de menselijke schaal is kwijt geraakt.

Het zijn vooral de eindgebruikers die dit het sterkste ervaren: ze ondergaan als het ware ruimtelijke planning. Ze komen meestal in aanraking met de ruimtelijk professional onder het mom van vergunningen (wat mag en wat mag niet) en vaak nog in toelichtende boodschappen wat er met hun omgeving gaat gebeuren.

Het resultaat is dan ook dat de ruimtelijk professional een andere taal spreekt dan de eindgebruiker met een haast Babylonische spraakverwarring als gevolg. Een symbolisch voorbeeld hiervan is de woondroom van Jan Modaal in de klassieke verkaveling versus de ruimtelijke doelstelling om te verdichten en kleinschaliger te gaan wonen in of nabij steden. En hoewel de ruimtelijk professional via

zijn top-down-redeneringen dit duurzame verhaal perfect kan stofferen, slagen ze er met hun skills niet in om de burgers hiervan te overtuigen.

Daarom dat er nood is aan een nieuwe discipline uit de gedragswetenschappen die er voor zorgt dat de gedragswijziging die nodig is binnen deze belangrijke ruimtelijke doelstellingen er ook effectief komt: de sociale marketing!

De bottom-up-kansen van sociale marketing

Sociale marketing is op dat vlak zeker niet nieuw: zo was het ontstaan van de verkavelingsdroom in de vorige eeuw ook een soort van sociale marketingcampagne. Onder andere onder impuls door de christendemocraten werd gekozen voor een bepaald woonmodel – ze wouden vermijden dat iedereen naar de stad trok uit vrees voor socialisme – en werden alle omstandigheden zo geoptimaliseerd dat dit woonmodel waargemaakt werd. Zonder iemand te verplichten gingen mensen weg van de stad wonen in verkavelingen waarbij de bereikbaarheid door koning auto gewaarborgd zou worden. Deze woondroom wordt tot op vandaag nog steeds onderhouden door tv-programma's als huizenjagers of tv-makelaar.

Nu de ruimtelijk professional vaststelt dat dit woonmodel achterhaald is en er voor zorgt dat iedereen dagelijks vast staat in de file, ons allemaal onnoemelijk veel geld kost en zelfs mee zorgt voor de opwarming van de aarde, wordt er volop een pleidooi gehouden voor kleinschaliger wonen in en nabij steden. Hiervoor is een gedragswijziging bij de burgers van cruciaal belang. Maar hier botst de ruimtelijk professional op zijn grenzen en krijgt hij deze verhalen niet verkocht.

Wat maakt het dan dat sociale marketing wél de sleutel tot een gedragsverandering op lange termijn zou kunnen zijn? Sociale marketing vertrekt in tegenstelling tot de plannersaanpak vanuit een door-en-door klant georiënteerde aanpak en tracht op die manier het gewenste maatschappelijke doel na te streven. Hun basis is met andere woorden: doelgroep, doelgroep en nog eens doelgroep.

Een succesvolle campagne vraagt dan ook een correcte segmentering en een diepgaande kennis van de doelgroep(en). Men moet tot in het detail weten wat een bepaalde doelgroep belangrijk vindt, voor welke normen en waarden hij staat, wie zijn keuzes beïnvloedt, wat de perceptie is van de voor- en nadelen van het huidige gedrag, wat hem weerhoudt van het andere gedrag, enz. Sociale marketing begint bij de erkenning dat elk gedrag – hoe onverstandig of onwenselijk dan ook – zijn reden heeft. Deze kennis moet achterhaald worden. Op die manier kan men per doelgroep een eigen benadering ontwikkelen die de doelgroep zal aanspreken (Verduyck, 2017). Het is hoe dan ook een werk van lange adem maar loont zeker de moeite waard.

Daarom dat het belangrijk is dat de ruimtelijk professional zich bij belangrijke dossiers zoals de verdichtingsopgave laat bijstaan door sociale marketeers om samen tot de gewenste gedragswijziging te komen. Een mooi voorbeeld van een dergelijke integrale combinatie van planning en sociale marketing wordt terug gevonden in de duurzame mobiliteitsaanpak in Stockholm en Lund in Zweden.

Finaal merk ik nog graag op dat de ruimtelijke (tegen)beweging van bottom-up-burgerinitiatieven wél volop de kaart van sociale marketing trekt. Neem nu het voorbeeld van burgerbeweging ringland met hun bekende concept op het bierkaartje: helder en verstaanbaar voor iedereen. Ook hun crowdfundingacties om hun studies te financieren zijn een vorm van sociale marketing.

De opvolging van het effectieve gebruik van de geplande ruimte

Sociale achtergrond als onbewust toetsingskader

Zowel bij het uitwerken van belangrijke ruimtelijke vraagstukken als bij de opmaak van plannen komt ook een tweede gewoonte van de ruimtelijk professional aan bod. Zo gebruiken de ruimtelijk professionals hierbij niet enkel de skills uit hun opleiding of professionele loopbaan, maar speelt ook hun sociale afkomst een belangrijke rol. Deze sociale achtergrond zorgt voor een referentiekader dat bij de uitwerking van plannen als een soort onbewuste toetssteen gebruikt wordt: hoe zou ik zelf of iemand uit mijn kennissenkring de ontworpen ruimte gebruiken?

Aangezien tot nu toe de meerderheid van de ruimtelijke planners uit de witte middenklasse komt, zorgt dit toch wel voor een geframed toetsingskader. Uiteraard probeert de planner met tal van participatieformules een bredere groep bij de opmaak van de plannen te betrekken, maar ook daar merken we dat zeker in de kleinere steden en gemeenten te vaak in dezelfde poel gevist wordt. En in de praktijk maken zelfs weinig lokale beleidsmakers zich hier zorgen over aangezien deze bereikte groep grotendeels overeenkomt met hun doelpubliek van de jonge tweeverdieners.

Nochtans is de groep van effectieve eindgebruikers een stevige transitiebeweging aan het doormaken met tendensen als verarming, verkleuring, vergrijzing, ... Dit heeft dan ook tot gevolg dat we moeten vast stellen dat steeds meer en meer mensen met verschillende sociale achtergrond en dus ook een ander referentiekader rond lopen waardoor de ruimte vaak ook anders gepercipieerd en gebruikt wordt.

Pleidooi voor de nazorgfase in het planproces

Het gevolg is dat vandaag de dag vele plannen met een betrekkelijk enge scope gefinaliseerd worden om nadien zo snel mogelijk richting uitvoering te gaan. Het wordt dan ook eens zo frappant als vastgesteld wordt dat na realisatie er nog nauwelijks opvolging is wat er met die ruimte gebeurt. Hier ligt namelijk dé kans om de ruimte bij te sturen op het effectieve gebruik en lessen te trekken naar toekomstige projecten. Maar in de praktijk merken we dat na realisatie nieuwe ruimtes als het ware opgeslorpt worden in de bestaande ruimte en bijgevolg ook in de bijhorende dagdagelijkse werking.

Terwijl de ruimtelijk professional intussen voldaan begint aan een volgende ruimtelijk project, wordt de nieuwe ruimte in gebruik genomen. Pas als er specifieke klachten of problemen naar boven komen, wordt dit terug bekeken door de gemeentelijke diensten. Opvallend hierbij is dat deze problemen dan vaak terecht komen bij zgn. eerstelijns werkers met een sociale achtergrond zoals straathoekwerkers, buurtspotters, maatschappelijk werkers, die hierdoor ook een betere kijk hebben op het effectieve gebruik van de ruimte. Aangezien vele van de ruimtelijk professionals net als deze eerstelijns werkers onder dezelfde koepel van stad of gemeente werken, liggen hier kansen om via een integrale werking de planvorming en praktijk dichterbij elkaar te brengen.

Daarnaast hou ik toch ook graag een pleidooi om in het planproces een nazorgfase te implementeren waarbij monitoring en sociologische analyses een inzicht geven in hoe de geplande ruimte effectief gebruikt wordt en waar er al dan niet moet worden bijgestuurd. Aan deze nazorgfase kan dan bijvoorbeeld een flexibel afwerkingsbudget voorzien worden dat gekoppeld is aan noodzakelijke aanpassingen die naar boven komen uit de monitoring. Ik ben er van overtuigd dat dit ons heel wat inzichten zal opleveren over de veranderende noden en gebruiken van de ruimte.

Op dat vlak kan het revolutionaire werk van de Deense architect Jan Gehl als basis gebruikt worden (Gehl, 2016). Reeds vanaf het midden van vorige eeuw deed Jan Gehl niets anders dan het observeren van het gebruik van de publieke ruimte. Hij begon in tegenstelling tot vele ruimtelijke professionals niet met het kijken naar de gebouwen, maar naar de mensen. Vele algemene principes die vandaag de dag gebruikt worden bij het inrichten van publieke ruimtes zijn dan ook van zijn studies afkomstig. Zijn basis is dan ook dat je bij het plannen start met het in kaart brengen van de beleving van de gebruikers, om op basis daarvan de publieke ruimte in te richten om finaal vorm te geven aan de gebouwen. In de praktijk hanteren vele ruimtelijk professionals helaas nog steeds de omgekeerde logica.

In deze manier van observeren biedt de nieuwe big-data-revolutie mogelijkheden waarbij je met slim verzamelen en combineren van data heel wat info over het gebruik van publieke ruimtes te weten kan komen. Maar aangezien cijfers niet alles zeggen is een vertaalslag en aanvullende expertise van gedragswetenschappers een absolute noodzaak.

Conclusie

Dit alles beschouwend kan gesteld worden dat de ruimtelijk professional uit zijn sectorale koker moet treden en vanuit een integrale benadering de hand moet uitreiken naar onder meer de gedragswetenschappen om terug een sterkere connectie met de eindgebruikers te krijgen.

Referenties

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

Verduyckt, L. (2017), *De brug tussen ruimtelijk beleid en ruimtegebruik. Een exploratief onderzoek naar het potentieel van brede communicatie en sensibilisering van de individuele burger voor een verhoogd ruimtelijk rendement*, KU Leuven

THEMA: BEELD(VORMING) EN CULTUUR

Inspirator

Sander van der Ham, Stipo & Stichting Thuismakers Collectief

Schets thema

Beeld en cultuur bepalen in belangrijke mate ons gedrag. Hoe kunnen we beeldvorming en culturele inzichten inzetten om ruimtelijke en maatschappelijke opgaven aan te pakken?

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

Bijdragen: *Het experiment. Een verbeeldende kijk op ouder worden* – Isabelle Loris en Peter Vervoort

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding. Conceptstudie voor het Genks 'Multiproductief Kolenspoor' – Jan Schreurs

Beyond the Urban. The creative potential of the periphery – Tine Segers

Film & de horizontale metropool. Hoe draagt de Vlaamse film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte – Annelies Staessen

Het experiment

Een verbeeldende kijk op ouder worden

Isabelle Loris^{1,2} & Peter Vervoort²

Stellingen

Mensen zijn onvoldoende gesensibiliseerd over de problemen met het ouder worden, in het bijzonder m.b.t. hun woonomgeving;

Ouderdomskwalen hebben een impact op onze mentale en sociale gezondheid en vragen om aangepaste woonomgevingen.

¹ Universiteit Gent

Afdeling mobiliteit en ruimtelijke planning
Sint-Pietersnieuwstraat 41 bus 2, 9000 Gent
Isabelle.Loris@ugent.be

² Departement Omgeving

Vlaamse Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
isabelle.loris@vlaanderen.be
peter.vervoort@vlaanderen.be

Het experiment

Een verbeeldende kijk op ouder worden

Inleiding

Om inzichten te verkrijgen in de woonvoorkeuren en gedrag van ouderen worden meestal enquêtes afgenomen die polsen naar de woonwens of woonvoorkeur bij de ouderen (zie o.a. Smetcoren et al. (2014)). Zelden wordt gepeild naar de gewenste woonomgeving. De interviews worden afgenomen bij ouderen om bijvoorbeeld hun verhuisbereidheid te kennen. Het onderzoek waarop dit artikel gebaseerd is, gaat niet uit van de woonwens van ouderen, maar wel van de woonwens bij volwassenen die zich inbeelden dat ze ouder zijn (woonaspiraties op oudere leeftijd) omtrent hun woonomgeving. Deze aanpak zou de bewustwording bij deze groep omtrent de woonomgeving op hun oude dag, kunnen verhogen.

De pensioenleeftijd is in België opgetrokken tot 67 jaar. We nemen deze grens over om de doelgroep van ouderen af te bakenen. Het op pensioen gaan is immers een mijlpaal die velen onder ons zich kunnen inbeelden, eerder dan een exacte leeftijd. Vanaf die leeftijd speelt ook zorg een belangrijkere rol.

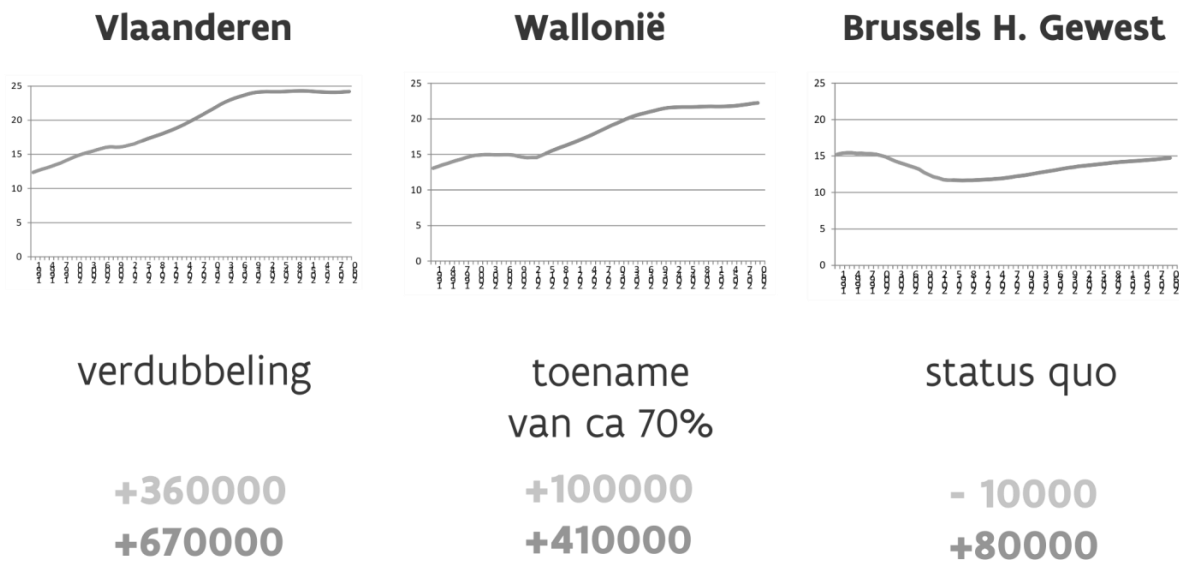
Dit artikel koppelt de demografische veranderingen (groeïende bevolking, vergrijzing, gezinsverdunding...) aan leefbaarheid, kwaliteit en welzijn. Welke soort woonomgevingen en woningen heeft Vlaanderen nodig in de toekomst? In hoeverre zijn die voorradig? Kunnen bestaande woonomgevingen aangepast worden aan toekomstige noden?

Trends in vergrijzing en verzilvering

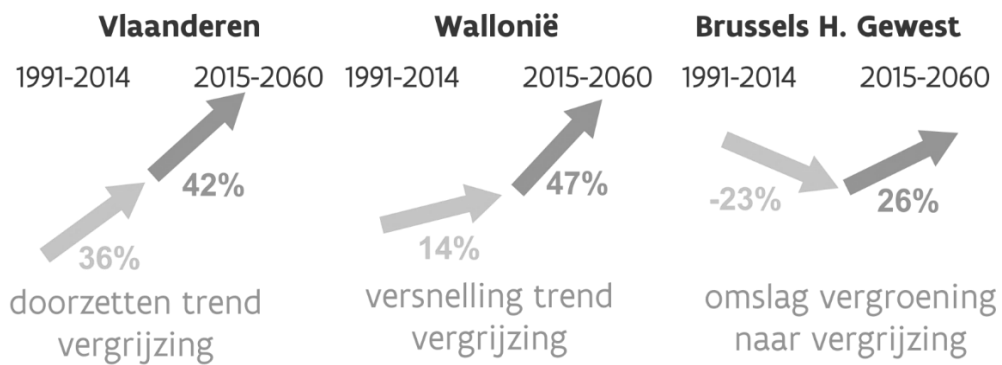
Ten opzichte van de periode 1991-2014 wordt een verdubbeling van het aantal ouderen voorspeld voor de periode 2015-2060 (FPB, 2015). Waar de aangroei de afgelopen 25 jaar nog ca. 360.000 personen betrof, zal dit oplopen tot 670.000 mensen in de komende 45 jaar in Vlaanderen (Figuur 2). Procentueel gezien zal de groei van de groep ouderen nog sterker toenemen in Wallonië (+70% t.a.v. 1991) met een verviervoudiging van het aantal ouderen, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar gedurende de jaren 1990 een daling van het aandeel ouderen was waar te nemen dit aandeel weer zal toenemen tot op niveau van begin jaren 1990. Figuur 2 en Figuur 3 geven de trends tussen de drie Belgische gewesten weer. In Vlaanderen zet de trend van vergrijzing zich door, in Wallonië is er een trendversnelling en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er een omslag van vergroening naar vergrijzing (Figuur 2).

De groei van het aantal ouderen weerspiegelt zich ook in de leeftijds piramides van de drie gewesten. In het algemeen verschuift de piramideachtige verdeling naar een urneachtige figuur: vooral de mensen op middelbare leeftijd schuiven door naar de oudere groep (Figuur 4). Uitzondering erop vormt het Brussel Hoofdstedelijk Gewest, dat ook in de toekomst nog een sterk piramideachtige structuur van de bevolking zal kennen. Binnen de bevolkingspiramides speelt zich nog een tweede fenomeen af, m.n. dat van verzilvering. Dit is veroudering binnen de ouderen en gaat dan over het aandeel 80+ers in de groep van 67+ers. Dit is een fenomeen dat zich vooral aan de kust voordoet (t.g.v. pensioenmigratie) (Vandekerckhove, De Luyck, Volckaert, De Witte, & De Decker, 2014).

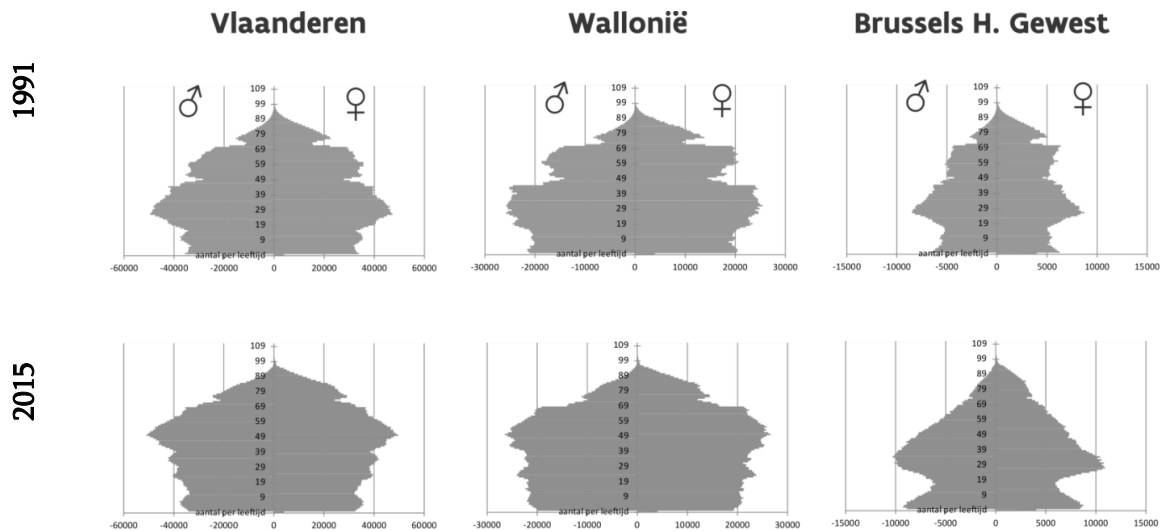
Figuur 2: vergelijking tussen de gewesten van de evolutie van het aandeel ouderen (67+ers) in de bevolking in de periode 1991-2014 (waarnemingen) versus 2015-2060 (prognoses). Bron: verwerking data van het Federaal Planbureau (2015).



Figuur 3: vergelijking tussen de gewesten van de evolutie van het aandeel ouderen (67+ers) in de bevolking in de periode 1991-2014 (lichtgrijze lijn) versus 2015-2060 (donkergrijze lijn). Bron: verwerking data van het Federaal Planbureau (2015).



Figuur 4: Shift in leeftijdspiramide in de drie gewesten. Bron: Verwerking van data van het Federaal Planbureau (2015).



Vergrijzing in de maatschappij

Het beeld van vergrijzing in de maatschappij is divers maar over het algemeen positief benaderd. Velen zien nog voordelen in het ouder worden en de ouderen. Het streven naar langer leven, gezonder leven en een meer productiever leven wordt door veel overheden en instanties gezien als een doel. De noden van ouderen worden steeds vaker als een prioriteit van de overheid aanzien (o.a. wat betreft de woonaspiraties). Per legislatuur wordt voorzien in een *ouderenbeleidsplan* en een *Vlaamse Ouderraad* (Vandeurzen, 2016).

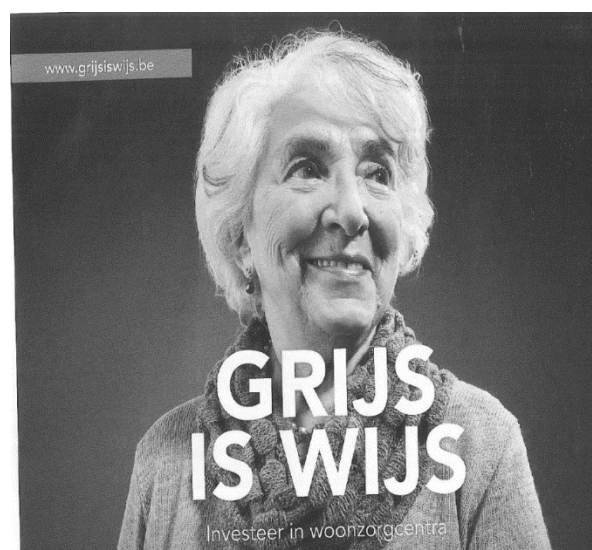
Oud zijn is plezant

We leven langer dan vroeger. Gemiddeld gezien worden vrouwen ongeveer 84 jaar oud en mannen 79 jaar oud. Ten opzichte van de jaren 1950 is de levensverwachting (bij geboorte) gestegen met ongeveer 15 jaar (Statbel, 2016). Er blijven dus nog veel jaren over om van je pensioen te genieten. In de media wordt oud zijn dan ook op die manier voorgesteld: lachende koppels die eindelijk tijd hebben voor hun hobby's, kunnen genieten van de spelende kleinkinderen of hun dagen vullen met citytrips (figuur 4). Oud zijn is plezant, je hebt altijd vakantie!

Figuur 5: berichtgeving naar aanleiding van de Visie 2050. Bron: Het Nieuwsblad 22/9/2015.



Figuur 6: advertentie van Skyline Europe



Maar klopt dit wel? We leven wel langer dan vroeger, maar blijven we ook langer gezond? En dan niet enkel fysiek, maar hoe zit het met onze mentale en sociale gezondheid¹? We krijgen kanker, ademhalingsproblemen, zijn incontinent, hebben last van hart -en vaatziekten, zijn moeilijk ter been, vereenzamen, kunnen moeilijker zien en horen, enzovoort. De helft van de mensen die in België omwille van ouderdomskwalen euthanasie vragen, zijn niet terminaal. Het lijden van ouderen is dan het gevolg van meerdere kleine of grote aandoeningen, die de algehele gezondheid aantasten. (Federale Controle- en Evaluatiecommissie Euthanasie, 2016) We worden dus ouder, maar het blijft zeker niet zo plezant als we wel zouden willen.

Oud zijn is een opportuniteit

Senioren worden alsmaar meer als een groep gezien die een belangrijk deel van onze samenleving uitmaakt. Aangepaste zorgvoorzieningen spelen daarop in. De laatste jaren zie je dan ook steeds vaker advertenties opduiken om te investeren in ouderenzorg en ouderenhuisvesting (vb. serviceflats, woonzorgcentra).

Oud zijn is een zorg

De rusthuisbewoners vormen een sociaal kwetsbare groep. Drievierde van de bewoners zijn vrouwen. De gemiddelde leeftijd bedraagt 85 jaar bij de vrouwen en 79 jaar bij de mannen. Vier op vijf rusthuisbewoners in Vlaanderen zijn zwaar zorgafhankelijk (Socialistische Mutualiteiten, 2016). Door de

¹ De WHO definieert gezondheid als: "een toestand van volledig lichamelijk, geestelijk en sociaal welzijn en niet slechts de afwezigheid van ziekte of andere lichamelijk gebreken. (World Health Organisation, 1948)"

vergrijzing zal de ouderenzorg de komende jaren veel extra investeringen vergen, zowel in de thuiszorg (vanuit het idee van ‘aging in place’) als in de residentiële zorg (vanuit de idee van ‘moving in time’). Niettemin beantwoordt de sector aan een maatschappelijke vraag. De bezettingsgraad blijft, met meer dan 99 %, hoog, zowel in de woonzorgcentra als in serviceflats (Zorgnet Vlaanderen, Corilus, & Belfius, z.d.). Dat is noodzakelijk om woonzorgcentrum financieel leefbaar te houden. Beleidsmatig wordt sterk ingezet op vermaatschappelijking van de zorg: de stap naar een residentiële zorgvoorziening wordt pas gezet wanneer zorg in de thuissituatie niet meer mogelijk is (Smetcoren et al., 2014).

Oud zijn is voor later

Bij ouderen merken we een ontkennings- en ontwijkingsgedrag: senioren worden niet graag geconfronteerd met maatregelen die ze associëren met ziekte en beperkingen. Ook ontbreekt sensibilisering omtrent diverse woonalternatieven voor het woonzorgcentrum: kangoeroewonen, samenhuizen, inwonen bij de kinderen, serviceflat,

Woonaspiraties op latere leeftijd

Op vlak van beleid wordt nog dikwijls de klemtoon gelegd op de woning zelf (woningkwaliteit, betaalbaarheid, eigendom versus huur, ...) en minder op de woonomgeving van ouderen (sociale en fysieke leefomgeving). De buurt wordt belangrijker aangezien ouderen zich er meer gaan aan hechten. Alhoewel ouderen zich bewust zijn van veranderende noden, geven vooral de oudste leeftijdscategorieën (65+) aan minder geneigd te zijn om te verhuizen dan de jongeren (76% zeker niet verhuizen tegenover 31% bij de tot 35-jarigen). Hoe ouder de bewoners, hoe groter de kans dat ze zeer tevreden zijn met hun buurt. Daarnaast blijkt dat omgevingskenmerken het minste doorwegen bij de beslissing om te verhuizen (Pannecoucke & De Decker, 2015). Ze blijven ook het liefst van al zelfstandig thuiswonen in vergelijking met andere woonvormen zoals samenhuizen, inwonen bij de kinderen/kangoeroewonen, serviceflat of woonzorgcentrum (Smetcoren et al., 2014).

Uitdagingen naar de ruimtelijke ordening: hoe sturen op gedrag?

Dat met het ouder worden de onaangepastheid van de woning groter wordt is niet te verwonderen. Woningen worden maar al te vaak nog gebouwd voor (jonge) gezinnen. Met het ouder worden kan ook de mobiliteit afnemen. Verplaatsingsmogelijkheden via het openbaar vervoer worden dan ook belangrijker, zeker op het platteland waar de auto-afhankelijkheid groter is (Pannecoucke & De Decker, 2017). De onaangepastheid van de woonomgeving blijkt ook uit het gegeven dat de nabijheid van basisvoorzieningen, zoals de bakker of kruidenier, van belang is maar niet steeds aanwezig. Denk maar aan krimpregio's waar voorzieningen wegtrekken uit de kleine dorpen. Ook de inrichting van de woonomgeving kan beletten dat ouderen zich buitenshuis begeven (wegens aanwezigheid van criminaliteit, leegstand, vandalisme, ...). De omgevingskenmerken van de woonbuurt hebben met andere woorden een grote invloed op je mentale en sociale gezondheid. Een woning kan je nog verbouwen, maar tijdig verhuizen en een sociaal leven opbouwen op locaties die ook op oudere, minder mobiele leeftijd zelfstandig wonen toelaten, blijkt veel moeilijker.

De woonwensen, wat betreft de woning (type), is meestal wel gekend; de gewenste woonomgeving des te minder. In dit onderzoek peilen we juist naar dat aspect: in welke woonomgeving zie ik mezelf wonen eens ik op pensioen ben (67+) of hoogbejaard (80+er) ben?

Methodiek en beelden

Kwalitatief onderzoek door middel van verbeelding

Naar aanleiding van een studiedag van het departement Omgeving in 2015, met onder meer een workshop over vergrijzing in Vlaanderen, werd het aanwezige publiek gevraagd deel te nemen aan een experiment. Uit de groep in de zaal werden 43 personen bevroegd, gelijk verdeeld over vier groepen (zie verder). Deze groepen zijn een doorsnee van de bevolking (mannen, vrouwen, leeftijd geschat op 18 à 60 jaar) maar echter een niet-wetenschappelijk representatief staal (geen kinderen, geen hoogbejaarden, enkel Nederlandstaligen, mensen geïnteresseerd in het topic); de deelnemers werd dus niet gevraagd naar leeftijd, geslacht of andere gezins- of persoonskenmerken.

Opzet is dat de deelnemers zich mentaal verplaatsen in een situatie ver in de toekomst, m.n. wanneer ze gepensioneerd zijn of zelfs hoogbejaard. Bijkomend worden ze ingedeeld in bejaarden die nog actief zijn (goed ter been) of zorgbehoevend zijn. Om hen in te leven in die rol werd voorafgaand aan de stemming een humoristisch inleeffilmpje² getoond. Daarna begint het experiment. Telkens wordt een dilemma voorgelegd: een paar van beelden, met combinatie uit de framing (situatie en plek) en uit de setting (jong-oud versus actief-hulpbehoevend)

Het publiek bestaat uit volwassenen met kennis van of minstens interesse in ruimtelijke ordening en vraagstukken rond vergrijzing. Ze hebben ook een korte inleiding gekregen rond de mogelijke ongemakken van ouder worden. De hypothese waarvan we vertrekken is dat mensen die voldoende geïnformeerd zijn omgevingen in de dorpskern of stadskern een betere score zouden geven. Bovendien verwachten we dat deze locaties beter scoren naar mate de personages ouder en meer hulpbehoevend zijn.

Gekozen situaties en woonomgevingen

Framing: drie invalshoeken worden belicht, m.n.

1. Zorg
2. Ontspanning
3. Voorzieningen m.n. winkelen

De keuze viel op deze drie omdat het aspecten zijn waarvan we denken dat ze op latere leeftijd van belang zijn in de leefomgeving.

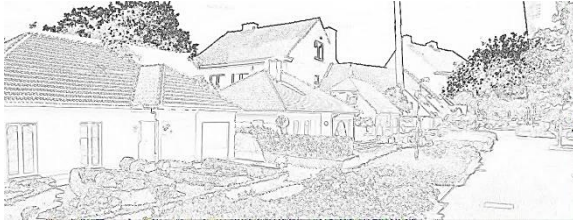
Deze invalshoeken doen zich telkens voor in vier verschillende woonomgevingen:

1. Verkaveling
2. Lint
3. Dorpskern
4. Stad

De keuze viel op deze vier woonomgevingen omdat deze vaak voorkomen in de Vlaanderen en herkenbaar zijn voor de deelnemers. Ze kunnen er zich iets bij voorstellen. Niettemin werd hen telkens een typebeeld voorgesteld dat deze omgevingen verbeeldt.

² Welke ongemakken of belemmeringen komt u tegen op weg naar de winkel of bezoek aan vrienden? In dit intermezzo toonden we een experiment van De Proefkonijnen (BNN) die in de huid van ouderen kruipen. Een opwarmertje voor het experiment met het publiek.

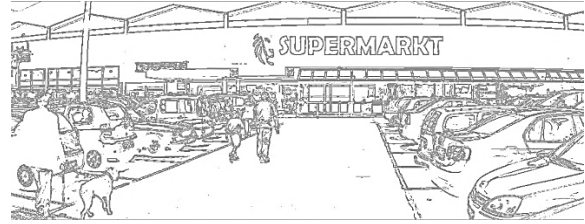
De gekozen beelden³ zijn:



verkaveling



dorpskern



lint



stad

Setting: het publiek van 43 mensen wordt willekeurig ingedeeld in één van de vier groepen. Doorheen de stemming (dilemma's) moeten de deelnemers zich blijven inleven in de situatie van de groep waarin ze ingedeeld werden. Hiervoor kregen ze elk een geheugenkaart met de afbeelding op en een kleur volgens de groep. De vier groepen zijn (aantal bevraagden):

1. Jonge en actieve ouderen (10)
2. Jonge en hulpbehoevende ouderen (11)
3. Oude en actieve ouderen (11)
4. Oude en hulpbehoevende ouderen (11)

De gekozen beelden om zich in te leven zijn de volgende⁴:



Actieve
jonge oudere
67j < < 80j



Hulpbehoevende
jonge oudere
67j < < 80j



Actieve
oude oudere
> 80j



Hulpbehoevende
oude oudere
> 80j

Per thema worden in drie stemrondes telkens dilemma's (beelden) voorgeschoteld waarbij men elke keer moet kiezen tussen de ene of de andere woonsituatie, i.c. woonomgeving (Figuur 6). In totaal gaat het om 18 combinaties. De voorgelegde vraagstelling is: “kies je favoriete leefomgeving”, “waar zie ik me later wonen?”, gegeven de context (groep waartoe je behoort).

³ Idem. Bewerkte beelden.

⁴ Afkomstig van diverse websites

Achterliggend wordt gespeeld naar de bereidheid voor *ageing-in-place* en *moving-in-time*. Ageing-in-place houdt in dat de leefomgeving zodanig wordt ingericht en gebruikt zodat men kan ouder worden op de huidige woonlocatie. Zorgdiensten en andere voorzieningen worden dan aan huis gebracht (vb. verpleging, gezelschap, huishoudhulp, belbus, ...). Moving-in-time maakt de omgekeerde beweging. Hier anticiperen mensen op het ouder worden door een aangepaste woonomgeving of woning te zoeken (vb. geen trappen of drempels, nabijheid van openbaar vervoer, voorzieningen en winkels, ...).

Figuur 6: Combinatie van beelden⁵ van framing, plek en setting



Resultaten van het experiment en bespreking

Gekeken vanuit de diverse groepen of vanuit het type woonomgeving krijgen we de resultaten zoals weergegeven in tabel 1 en 2.

Cijfers per groep

Zeer uitgesproken keuzes komen niet naar voor. Niettemin komen keuzes voor die eerder tegenovergesteld zijn aan de verwachtingen. Zo scoort de woonvoorkeur bij actieve 67-jarigen het hoogst op woonlint. Actieven, of het nu jonge ouderen zijn of oude ouderen, kiezen het meest om in een stadscentrum te wonen (30 à 33%). Dit zou je eerder verwachten bij de hulpbehoevenden, maar die kiezen dan weer eerder voor de verkaveling als ideale woonomgeving. Het woonlint scoort wel het minst goed bij hulpbehoevende ouderen. Mogelijk wordt de impact van het hulpbehoevend zijn op de mentale en sociale gezondheid onderschat of wordt het sociale netwerk binnen een verkaveling toch beter ingeschat dan we zouden verwachten. Onze hypothese dat mensen die nadenken over hun woonomgeving als ze op hoge leeftijd hulpbehoevend zijn, een uitgesproken voorkeur hebben voor dorpen of stadskernen, wordt op basis van deze beperkte verkenning niet bevestigd.

⁵ Collage van (bewerkte) beelden afkomstig van diverse websites

Tabel 1: Cijfers per groep. Bron: eigen berekeningen.

67 jaar	34,18%	verkaveling
hulpbehoevend	27,55%	dorp
	14,80%	woonlint
	23,47%	stadscentrum

80 jaar	34,86%	verkaveling
hulpbehoevend	29,14%	dorp
	12,00%	woonlint
	24,00%	stadscentrum

67 jaar	16,11%	verkaveling
actief	23,70%	dorp
	26,54%	woonlint
	33,65%	stadscentrum

80 jaar	27,37%	verkaveling
actief	24,21%	dorp
	18,42%	woonlint
	30,00%	stadscentrum

TOTAAL	27,72%	verkaveling
	26,04%	dorp
	18,26%	woonlint
	27,98%	stadscentrum

Cijfers per type woonomgeving

Dezelfde cijfers, maar dan gegroepeerd per type omgeving is weergegeven in tabel 2. Hieruit blijkt dat het woonlint gemiddeld voor de ingebeeelde ouderen minder goed scoort. De andere woonbuurten hebben gelijkaardige scores.

Tabel 2: cijfers per type woonomgeving. Bron: eigen berekeningen.

verkaveling	
65 jaar hulpbehoevend	34,18%
65 jaar actief	16,11%
80 jaar hulpbehoevend	34,86%
80 jaar actief	27,37%
TOTAAL	27,72%

woonlint	
65 jaar hulpbehoevend	14,80%
65 jaar actief	26,54%
80 jaar hulpbehoevend	12,00%
80 jaar actief	18,42%
TOTAAL	18,26%

dorp	
65 jaar hulpbehoevend	27,55%
65 jaar actief	23,70%
80 jaar hulpbehoevend	29,14%
80 jaar actief	24,21%
TOTAAL	26,04%

stad	
65 jaar hulpbehoevend	23,47%
65 jaar actief	33,65%
80 jaar hulpbehoevend	24,00%
80 jaar actief	30,00%
TOTAAL	27,98%

Conclusie

Het (ruimtelijk en woon-) beleid moet aandacht hebben voor de problemen die zich kunnen voordoen bij het ouder worden. Mogelijke gevolgen moeten bespreekbaar worden en mogen zich niet beperken tot huisvesting in woonzorgcentra of het andere uiterste, m.n. thuiswonen of *aging in place*. Ouderen worden best gesensibiliseerd dat ze tijdig keuzes maken zodat ze niet gedwongen worden tot er geen keuze meer is. De aangepaste woonomgeving maakt onverminderd deel uit van die keuze.

Referenties

- Federale Controle- en Evaluatiecommissie Euthanasie. (2016). *Zevende verslag aan de wetgevende kamers, jaren 2014-2015*. Retrieved from http://overlegorganen.gezondheid.belgie.be/sites/default/files/documents/7_euthanasie-verslag_2014-2015-nl.pdf
- FPB. (2015). *Bevolkingsvooruitzichten 2014-2060*. Retrieved from: http://www.plan.be/databases/database_det.php?lang=nl&ID=35
- Pannecoucke, I., & De Decker, P. (2015). *Grote Woononderzoek 2013. Deel 7. Woontevredenheid en woongeschiedenis*. Retrieved from Leuven: https://steunpuntwonen.be/Documenten_2012-2015/Onderzoek_Werkpakketten/gwo-volume-2-deel-7-eind.pdf
- Pannecoucke, I., & De Decker, P. (2017). *Woonsituatie en -dynamieken bij ouderen: blijven of verhuizen?* Retrieved from Leuven: https://steunpuntwonen.be/Documenten_2016-2020/Onderzoek_Werkpakketten/WP_6_Verhuisbewegingen_en_ruimtelijke_dynamiek_op_de_woningmarkt/WP6a_RAPPORT
- Smetcoren, A.-S., Dury, S., De Donder, L., De Witte, N., Van Regenmortel, S., Kardol, T., & Verté, D. (2014). Denken over later ? Attitudes van ouderen ten opzichte van verschillende woonvormen in Vlaanderen. *RUIMTE EN MAATSCHAPPIJ*, 6(2), 14-38.
- Socialistische Mutualiteiten. (2016). *Rusthuisbarometer*. Retrieved from [https://www.zorgneticuro.be/sites/default/files/general/Rusthuisbarometer_2016_v3_5\(WEB\).pdf](https://www.zorgneticuro.be/sites/default/files/general/Rusthuisbarometer_2016_v3_5(WEB).pdf)
- Statbel. (2016). *Sterftetafels-en-levensverwachting*. Retrieved from: <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/sterfte-en-levensverwachting/sterftetafels-en-levensverwachting>
- Vandekerckhove, B., De Luyck, N., Volckaert, E., De Witte, N., & De Decker, P. (2014). *Ook de aangespoelden blijven. Woon- en zorgperspectieven van pensioenmigranten aan de kust.: Garant*.
- Vandeurzen, J. (2016). *Beleidsbrief Welzijn, Volksgezondheid en Gezin 2016-2017*. Retrieved from Brussel: <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2016-2017/g941-1.pdf>
- World Health Organisation. (1948). *Constitution of the World Health Organization WHO basic documents*. Geneva.
- Zorgnet Vlaanderen, Corilus, & Belfius. (z.d.). *Vzw-woonzorgcentra in Vlaanderen - Financiële analyse: boekjaren 2010-2013*. Retrieved from https://www.belfius.be/common/NL/multimedia/MMDownloadableFile/PublicSocial/Expertise/Social_Profit/MARA_2010-2013.pdf

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding

Conceptstudie voor het Genks 'Multiproductief Kolenspoor'

Jan Schreurs

Stellingen

Verbeelding doet haar werk in stadsvernieuwing 'beter' indien er sprake is van collectieve verbeelding.

Het 'plan' en de omgang ermee zijn, zoals overtuiging en gedrag, met elkaar verbonden, doch op een ingewikkelde manier, waarin 'denk-beelden' een belangrijke rol spelen.

Interdisciplinaire ondersteuning, gedragen door ontwerpend onderzoek, is een rijke basis om collectieve verbeelding te stimuleren, te schragen en te delen.

Stakeholders moeten overtuigd worden, maar moeten zich ook aangesproken/geraakt voelen, en zichzelf zien als deel van de wending.

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding

Conceptstudie voor het Genks 'Multiproductief Kolenspoor'

Gedrag gedragen door verbeelding

Inspelen op keuzes en gedrag

'Ja, het is een goede zaak dat dieselbrandstof duurder wordt dan benzine. Dat zal de verkoop van dieselwagens remmen en ten goede komen van het milieu.' Zo ongeveer klonk de mening van een tankende autobestuurder op de dag dat de prijzencurven van benzine en diesel elkaar voor het eerst sneden. 'Maar je bent hier wel een dieselauto aan het voltanken!?' antwoordde de interviewende reporter. 'Tja ...'.

Tja, een overtuiging wordt niet altijd onmiddellijk of onverkort omgezet in gedrag. Diverse factoren nestelen zich tussen wat men wil doen en wat men doet. Bijvoorbeeld: noodzakelijke investeringen (mijn auto is nog niet afgeschreven...), regels (ik kan als salariswagen enkel een diesel kiezen...), infrastructuren (er is geen veilig fietspad naar de school, dus heb ik een auto nodig om de kinderen te brengen...), gewoonten (ik sta er niet bij stil dat ik ook de fiets kan nemen...), contextuele beperkingen (ik heb nog geen tijd gehad om een andere auto te kiezen...). In algemene termen kan gesteld worden dat culturen, (infra)structuren en routines in belangrijke mate bepalend zijn voor onze dagelijkse gedragingen (Coppens et al., 2014).

Wat geldt voor dit eenvoudige voorbeeld van de keuze tussen vervoersmodi, geldt a fortiori voor meer complexe situaties. Overtuigingen en gedragingen behoren tot twee verschillende systemen, met eigen wetmatigheden. Het ene volgt niet zonder meer uit het andere. In termen van de PlanDag-agenda beamen we: "Vaak gaapt er een gat tussen 'het plan' en hoe mensen daadwerkelijk met de ruimte omgaan" (PlanDag, 2018). Vrij vertaald: plan en omgang ermee, overtuiging en gedrag zijn met elkaar verbonden, doch op een ingewikkelde manier. Om die reden maken we een kanttekening bij de redenering achter het PlanDag-thema. Dat keuzeprocessen van mensen bepalend kunnen zijn voor het slagen van ruimtelijke projecten en beleid onderschrijven we volgaarne, maar dat bewuste keuzen onverkort in gedrag terug te vinden zijn betwijfelen we. Niettemin blijft de nieuwsgierigheid naar hoe we beter kunnen inspelen op keuzes en gedrag pertinent en belangrijk. Het is dan ook onze kernvraag. Maar in plaats van ons oor te luisteren te leggen bij gedragswetenschappers als 'sociologen, antropologen, gedragseconomen, criminologen' en gedrag te analyseren, kijken we voor de gelegenheid liever naar hoe multidisciplinaire teams omgaan met 'sociale, emotionele en cognitieve factoren' om gedrag te beïnvloeden.

Stadsvernieuwing via project- en conceptsubsidies

Stadsvernieuwing is controversieel. De grootschalige, voorzieningen- en infrastructuurgerichte 'saneringen' van de jaren 60 -70 werden afgelost door kleinschalig-menselijk maatwerk in de jaren 70-80, op zijn beurt afgelost door sociaal-emancipatorische investeringen in de jaren 80-90, die een alternatief kregen in projectmatige coproductie sinds het begin van de eeuwwisseling. 'De eeuw van de stad' werd in 2003 afgekondigd in het Witboek met de ondertitel 'Over stadsrepublieken en rastersteden' (Boudry, et al., 2005). Stadsvernieuwing werd in Vlaanderen een zaak van de administratie Stedenbeleid. Multidisciplinaire reflectie leidde tot amendering van de projectmodus (Loeckx, 2009). Sindsdien zijn kwaliteitscriteria richtinggevend; vindt co-productie (stedelijk beleid, ontwerpers, stakeholders, private actoren) realiseerbare antwoorden; en voeren steden de regie over een groeiend aantal spraakmakende projecten en processen.

Een aantrekkelijk instrument daarvoor is de projectsubsidie. Op voorwaarde van kwaliteit, co-creatie en lokale regie kunnen 35 steden substantiële bedragen ontvangen van de Vlaamse overheid om stadsvernieuwingsprojecten – “innoverende projecten die een hefboomfunctie vervullen voor een stadsdeel en de algemene leefkwaliteit van het stadsdeel wezenlijk verhogen” (Vlaams Stedenbeleid) – een goede kans op slagen te bieden. Kernaandachtspunten daarbij zijn: een scherpe projectdefinitie, de nodige capaciteiten om deze om te zetten in daadwerkelijke realisaties, en een relevante ontwikkelingscoalitie en –organisatie.

Om vernieuwende, maatschappelijk gedragen en duurzame antwoorden te vinden voor stedelijke vraagstukken, kent Stedenbeleid ook conceptsubsidies toe. Deze dienen als stimulans om steden een regierol te leren opnemen in de herkadering van nog zwak gearticuleerde stadsvernieuwingsituaties. Dergelijke situaties hebben nood aan innovatieve concepten aan de hand waarvan toekomstige mogelijkheden en de nodige middelen tegelijkertijd worden afgetast en ter discussie gesteld. Geholpen door deskundige begeleiding van een multidisciplinair team, en ondersteund door het Regieteam van Stedenbeleid, ontwikkelen steden een nieuwe kijk op toekomstige veranderingstrajecten. De contouren ervan worden naargelang het geval uitgetekend in een oriënterende projectdefinitie, een visionaire nota, een programma voor het stadsdebat, een set handleidingen... De historiek van conceptsubsidies toont een evolutie van ontwerpmatig aftasten van mogelijke ruimtelijke ingrepen naar vooral sociaal-ruimtelijk onderzoeken van mogelijke antwoorden op maatschappelijke uitdagingen, aan de hand van concrete plekken en cruciale coalities. De conceptstudies zijn zowel locus voor het bedenken van lokale stedelijke transformaties als broedplaats voor het continu herdenken van stedelijke vernieuwing.

Stadmaken is verbeelding delen

De stadsvernieuwingsinitiatieven waar Stedenbeleid de schouders mee onder zet laten diverse sporen na in het lokaal beleid. Conceptsubsidies helpen tot meer voldragen projectdefinities komen voor stadprojecten en helpen vermogens op te bouwen om deze uit te werken en te realiseren.

Stadsprojecten verrijken dank zij projectsubsidies het stedelijk weefsel met cruciale toevoegingen, katalysatoren en hefbomen voor ontwikkeling. Wie ter plaatse afstapt merkt echter ook dat de goede intenties niet altijd op overtuigende wijze zijn terug te vinden in de praktijk. Bestaan er kansen tot structurele verbetering?

Een conceptstudie, in regie van een stad en onder auspiciën van het Stedenbeleid, is geen routine-operatie. Drie processen moeten succesvol verstrengeld worden: kwalitatieve denksporen uitzetten voor een innovatieve transformatie van een cruciaal stedelijk onderdeel; deze herkadering (*reframing*) van een lokale situatie verankeren in een complex proces; op termijn tot realisaties komen die er toe doen, zowel voor de zich engagerende coalitie, als voor de stakeholders nu én later. In het zoeken naar geschikte aanpakken moet men zich vragen stellen. Hoe anticiperen op altijd dreigend kwaliteitsverval? Hoe beletten dat de initiële intenties verwateren in de – altijd lange – doorlooptijd van definitief ontwerp, uitvoeringsdossiers, en realisatie? Hoe het geheugen van het project intact houden bij vervanging van de oorspronkelijke projectleider? Hoe de geformuleerde ambities behoeden voor verschuivingen op het politieke toneel? Hoe afgesproken kwaliteitsstandaarden beschermen tegen winstbejag? ... Een effectieve standaardaanpak voor al deze dreigingen en drempels is onbestaande. Maar het is – gesteund door ervaring met meerdere conceptsubsidieprocessen en ondersteund door literatuur – onze overtuiging dat het cultiveren en inzetten van ‘collectieve verbeelding’ soelaas kan bieden.

Verbeelding wordt meestal in verband gebracht met creativiteit. Verbeelding staat daarbij voor het vermogen zich iets voor de geest te halen. Verbeelding is ook het proces van het (her)oproepen van indrukken. We zetten het begrip zowel in voor het zich voorstellen van afwezige of (nog) onbestaande

objecten, personen of situaties, als voor het representeren ervan. Innoverende stadsvernieuwingsprojecten en conceptstudies hebben er bijgevolg sowieso mee te maken in het bedenken en voorstellen van nieuwe toekomsten. Ons standpunt is dat die verbeelding haar werk in stadsvernieuwing ‘beter’ doet in de mate er sprake is van collectieve verbeelding. Stadsvernieuwing is ‘stadmaken’. Drie vragen zijn daarbij cruciaal: Wat willen we? Wat kunnen we willen? Wat gaan we doen? Die vragen hengelen respectievelijk naar culturele verbeeldingskracht, onderzoekende ontwerpkracht en politieke besluitkracht (Brugmans, 2016). Die krachten drijven herkerende – want vernieuwende – ideeën aan, geproduceerd bij gratie van verbeelding van vele en diverse actoren. Met het oog op potentiële transformaties spelen in die her-kadering “*imaginaries* – verbeelde voorstellingen van de toekomst” een cruciale rol (Hajer, 2016: 78). Zowel de overtuiging dat verbetering mogelijk is, als het engagement om daarop in te zetten moeten bij velen ingang vinden, want transitie vergt een daadwerkelijke koersverandering van velen. Lokale actoren mentaal in beweging krijgen is één zaak; hen vanuit verschillende perspectieven in dezelfde richting doen kijken is vervolgens een moeilijker opdracht. Vermits de manier waarop we onze omgeving verbeelden bepaalt hoe we de realiteit zien, conceptualiseren en maken (Corner, (1999) 2014) is het belangrijk aandacht te hebben voor die verbeelding. Ze kan immers individuen verbinden met collectiviteiten en hen oriënteren naar een ruimer milieu. *Imaginaries* (Hajer, 2016), *eidetic operations* (Corner, 1999), *technographies* (Frasconi, 1990) staan voor benaderingen met vergelijkbare doelen: een verbindende dimensie verlenen aan en door collectieve verbeelding van denken, voelen en maken. Met andere woorden: indien we in het kader van een conceptstudie nieuwe kaders aanmaken, zouden die best zorgen voor een gedeelde visie, “een gemeenschappelijke kijk op de wereld die gemeenschappelijke praktijken en een breed gedragen gevoel van rechtmatigheid en doelgerichtheid mogelijk maakt”, een “denk-beeld” (Hajer, 2016: 78).

Welke actoren kunnen dergelijke alternatieven verbeelden? Welke voorstellingswijze is bij machte de betekenis en de ambitie van de gewenste veranderingen klaar uit te drukken? Welk beeldend vermogen kan helpen om die ideeën voor verbetering om te zetten in effectieve realisaties?

Van ijzeren weg naar multiproductief spoorⁱ

Behoefte, vraag, verlangen

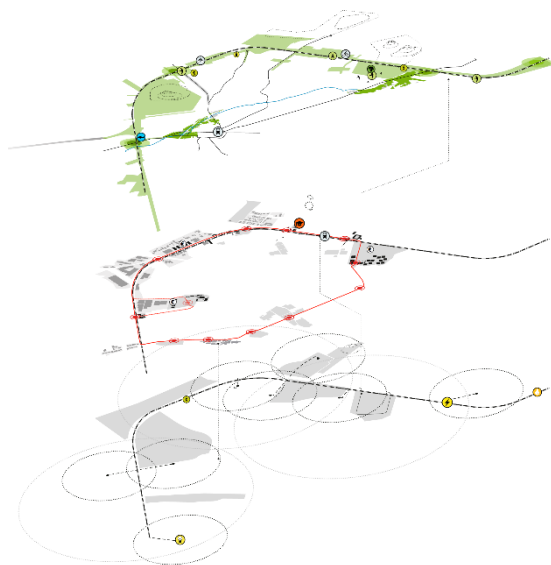
De vorig jaar afgeronde conceptstudie ‘Multiproductief Netwerk Kolenspoor’ vertrekt van een *objet trouvé* – een oud treinspoor – en gaat op zoek naar nieuwe toekomsten. Die toekomsten zouden best direct inzetbaar zijn voor die oude infrastructuur, want deze is versleten en grotendeels in onbruik; ze moeten vooral ten dienste staan van de gehele stad, die in crisis verkeert door de dubbele sluiting van de steenkoolmijnen (1987) en van Ford Genk (2014) en behoefte heeft aan nieuwe ontwikkelingsperspectieven.

Bedenken wat een ‘multiproductief netwerk’ is of kan zijn – dat is de opdracht – is het antwoord geven op een nog niet gestelde vraag. De vraag welke toekomst bij Genk-in-crisis past kan op het ogenblik van de conceptstudie-formulering nog niet (duidelijk) worden gearticuleerd. Er lijken eigenlijke minder vragen te zijn dan antwoorden. Immers: ‘iedereen Genkt’ (dat is het lokale beleidsleitmotief) en dus blijft Genk tot nader order ‘typisch Genk’ (dat is voor inwoners een kwaliteitslabel). Het traject naar een pertinent gearticuleerde vraag, en vandaar naar een heldere projectdefinitie voor *the next city* Genk, verloopt in dergelijke omstandigheden noodgedwongen via experimenteren op basis van intuïtieve *what if*-concepten. Beeldt je deze ijzeren weg eens in als lineair park; of als mobiliteitslabo; of als warmtewisselaar, of als... De te stellen vraag – hoe kunnen we de toekomst van Genk denken, ontwikkelen en veilig stellen? – werd door het stadsbestuur verwoord als hoop: “Het kolenspoor [...] met de oude mijnsites die er langs liggen, lijkt capaciteit te hebben als

structurele drager voor toekomstige stedelijke ontwikkeling” (Genk, 2014). Die hoop is de uiting van een verlangen, dat ontstaat door de implosie van de mijnnijverheid en door de extractie van de Fordfabrieken. Zoals we weten is ieder verlangen sowieso moeilijk onder woorden te brengen. De verwachting dat een ver-beeldende conceptstudie daar betekenisvol toe kan bijdragen – zowel inhoudelijk als procesmatig – is dus op zijn plaats.ⁱⁱ

Verbinden, verplaatsen, verzamelen

Inhoudelijk levert het aftandse spoor dat de steenkoolmijnen onderling én met de haven verbond een prachtige opportuniteit voor veerkrachtverhogende principes zoals herbruik, connectiviteit en circulariteit. Hergebruik kan het golvende beekvalleienlandschap recreatief ontsluiten. Zachte vervoersmodi inzetten op het bestaande traject kan de overmatige automobiliteit helpen bijstellen. Het teloorgegane energielandschap heruitvinden kan de gedecimeerde economie ten goede komen. Die herconceptualisering van de bestaande kolenspoorruimte vormt de kern van diverse onderzoeken, in de conceptstudie uitgevoerd door het multidisciplinaire team ‘plusoffice – DELVA – Social Spaces’ (plusofficearchitects, et al., 2016). Die *reframing* leidt tot het formuleren van drie thematische trajecten: ‘landschapsbelevingspark’, ‘productielus’ en ‘kringloopmachine’. Voor alle drie is het Kolenspoor de katalysator, de drager en de uitdrukking. Aan het kolenspoor ontspringt de suggestie van trajecten, de herinnering aan beweging, de hint naar economie. Zonder de spoorruimte zijn een verbinding tussen belevingsplekken, een veelzijdige collector, en een korte connector tussen productie en consumptie onmogelijk. Als belichaming van verbinding, verplaatsing en verzameling is het spoor ook een krachtig teken van een multiproductief netwerk.

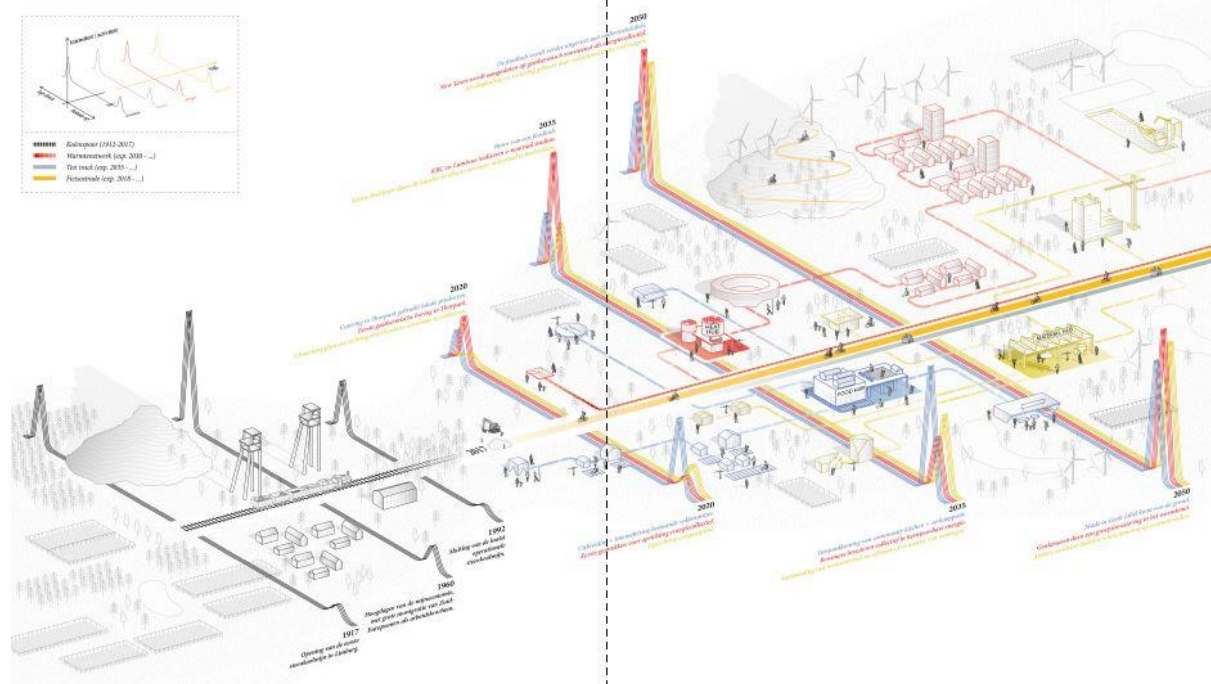


Drie thematische trajecten vertellen elk een eigen verhaal (met een eigen klemtoon) vanuit karakteristieke ruimtelijke en productief-economische processen en voegen op die manier een concrete laag toe aan het toekomstverhaal van het kolenspoor. (Einddossier conceptstudie, 2016: 29)

© plusoffice-DELVA-UHasselt

Voortbouwend op het onderzoek naar nieuwe ‘trajecten’ die aan de oude infrastructuur kunnen gekoppeld worden, wordt de metafoor van het spoor met stations ingezet als kapstok voor verdere uitwerking. Het aangezette ‘multiproductief netwerk’ krijgt werkstations op de trajecten, met name voor voedsel, materialen en energie. Naar analogie met stations die overstappen mogelijk maken van spoor naar omgeving, zijn werkstations bedoeld als hubs die ontsluiten, verbinden en op elkaar betrekken: producten met producenten en consumenten, kleine en beginnende ondernemers met grote, gevestigde spelers, plekken met stromen, maar vooral ook de drie trajecten onderling.

Van monofunctioneel tot multiproductief



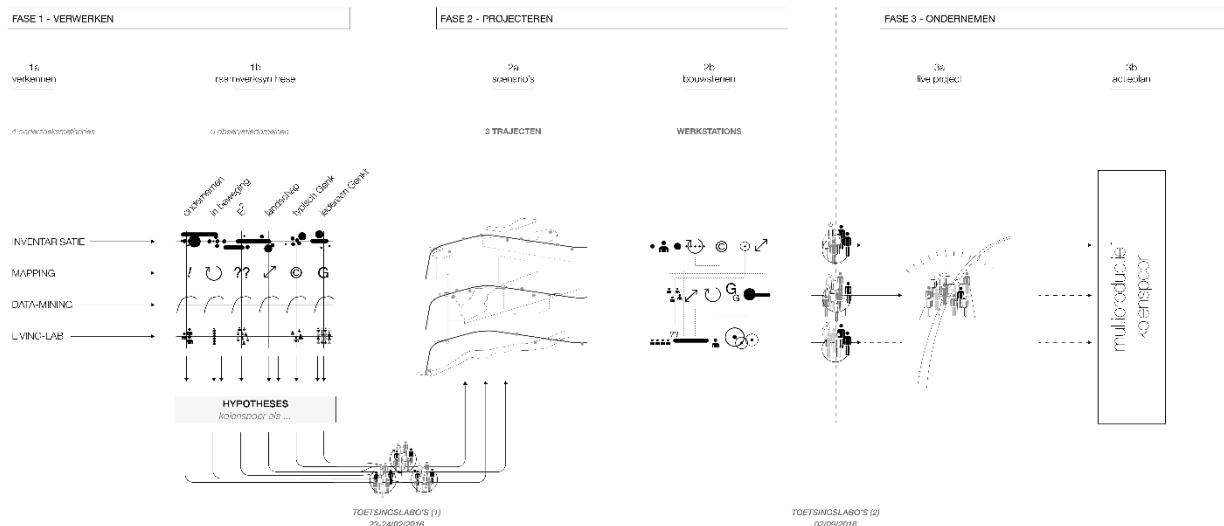
© plusoffice-DELVA-UHasselt

Werkstations zijn productieve plaatsen waar kleine en grote initiatieven samenvloeien tot een nieuw project dat enkel kan bestaan door de som van de verschillende delen. De werkstations zitten zo in elkaar dat ze kunnen beginnen als klein initiatief, enkele partijen die op een stukje grond iets gaan doen. Na verloop van tijd vormen zij steeds meer een cruciale schakel in de relatie tussen Kolkspoor en stad, en tegelijkertijd een poort tussen stad en buitengebied. Het zijn in die zin ook letterlijk 'stations'. (Einddossier conceptstudie, 2016: 57)

Verbeelden, ontwikkelen, testen

Gedirigeerde grootschalige monocultuur (steenkoolmijnen) en plaatsgebonden gesloten productielijnen (Fordfabrieken) deden het Genkse economische en sociale weefsel twee maal de das om. Het multiproductief netwerk beoogt het tegendeel. Ieder thematisch traject zet spelers in uit meerdere registers. Het traject Landschapsbelevingspark zet bijvoorbeeld in op fietsinfrastructuur, transversale mobiliteitsstructuur, recreatieve infrastructuur, groene structuur, voedselinfrastructuur. Dat trekt een bonte verzameling aan, van amateurs en professionals, uit diverse sectoren en met uiteenlopende expertises, in verschillende coalities, met vele onderlinge knopen en verbindingen, die dankzij de experimenteeruimte van dit onderzoeksproces ook concreter werden.

De aanpak van de conceptstudie is gestructureerd in drie fasen. Het start met de gedelibereerde verwerking van meersoortige gegevens (inventarisatie en analyse van bestaande studies, mapping van fysische en sociale fenomenen, data-mining met nadruk op productiestructuren en explorerend living lab) tot zes voorlopige hypothesen. Dan volgt de kritische decompositie en ontwerpende hercombinatie ervan, en selectie van 3 synthetische hypothesen met hun projectie op trajecten (thema's als scenario's) en werkstations (als bouwstenen). Tenslotte volgt de ondernemende uitwerking daarvan tot live projecten en actieplannen.



© plusoffice-DELVA-UHasselt

De drie fasen worden aan elkaar geschakeld door twee reeksen ‘Toetsingslabo’s’ waarin de hypothesen worden samengelegd (ook letterlijk, als deelprojecten op een collectief tapijt), besproken en hersmeed, en afgetoetst met betrokken of te betrekken stakeholders. In de eerste reeks toetsingslabo’s zijn de geformuleerde en met de stuurgroep besproken hypothesen gesynthetiseerd tot drie integrerende scenario’s. De verbeelding ervan in termen van trajecten met werkstations is een uitnodiging om een diversiteit aan initiatieven te projecteren op en rond het spoor, en bijgevolg om vele verschillende stakeholders aan te spreken en met elkaar in contact te brengen, en samen te laten denken en ontwerpen. De tweede toetsingslabo’s ontwikkelden de werkstations als concretisering van alternatieve sociaal-ruimtelijke toekomst voor het kolenspoor. Mensen uit het Genkse productieve veld herdachten, verwerkten en testten deze hypothesen samen. Met het oog op het bouwen van een robuust draagvlak voor concrete acties, waren combinaties van diverse spelers en initiatieven het streefdoel. Acties vond men nodig om tot beleid te komen, maar vooral ook om lokale initiatiefnemers te inspireren en te prikkelen.



© boumediene belbachir

Actieplannen voor de drie werkstations bieden handvatten voor de realisatie van deze stations, en wat de te nemen stappen zijn doorheen de tijd om de initiatieven realiteit te laten worden, en de nieuwe coalities die gesmeed zijn tijdens dit project bijeen te houden. Op deze manier ontstaat een methodiek die ook toepasbaar is voor toekomstige – wellicht nu nog onbekende – initiatieven of thema’s. (Eindossier conceptstudie, 2016: 67)

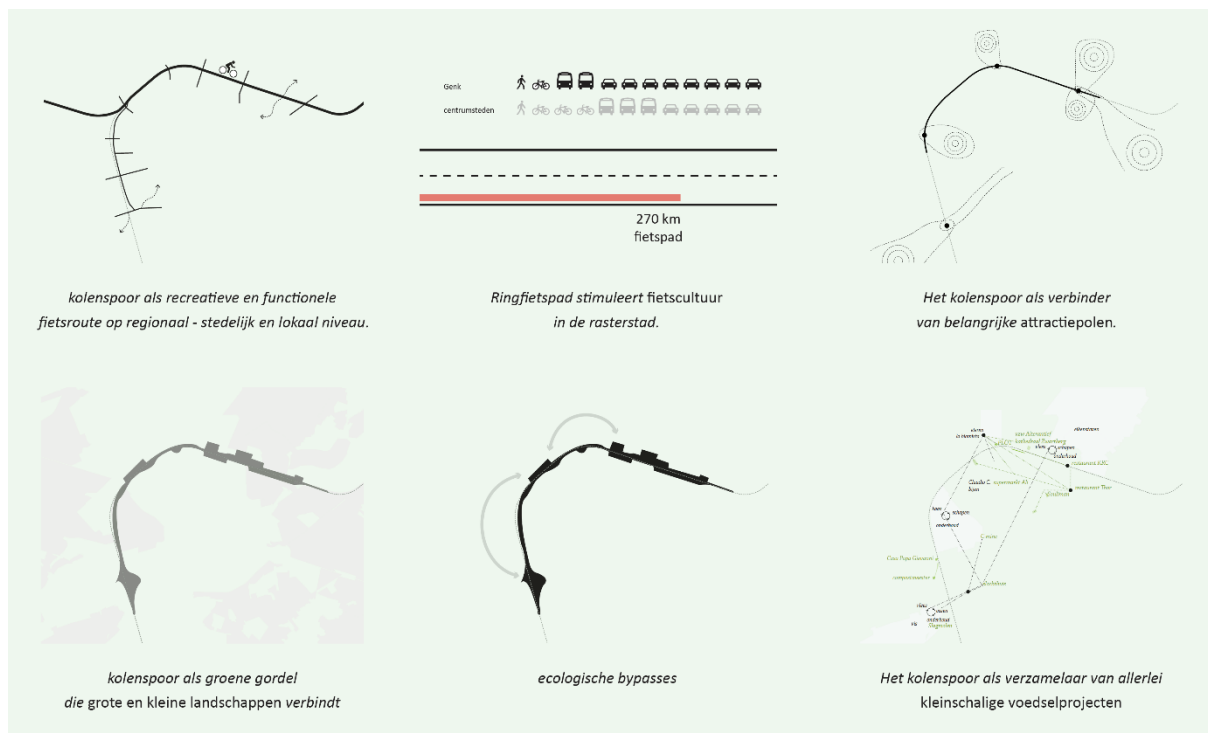
Verbeeld, gedeeld, gedragen

Inscriptio, pictura, subscriptio

De drie voorgestelde thematische trajecten her-kaderen de bestaande, versleten en verlaten infrastructuur. Ieder thema houdt een scenario in. Stel: we willen het spoor als belevingsroute (of verbindingstraject, of verzameltraject), hoe kunnen we dat bereiken? Op die wijze zijn de trajecten evenveel uitnodigingen om mee in te stappen voor een collectieve denkoefening. Samen denken en her-denken gebeurde op herhaalde ogenblikken, op verschillende locaties (stadhuis, living lab De Ander Markt, te velde, ...), met onderscheiden groepen. De werk- en stuurgroepen enerzijds, de toetsingslabo's anderzijds, vormden de structurerende agenda voor dit co-creatie proces.

De trajecten & werkstations worden op meervoudige wijze verbeeld tot 'denk-beelden'. De titel (het thema) trekt de aandacht want verbeeldt een mogelijke toekomst, met actuele kwesties als inzet, met het verleden als aanzet. De namen 'landschapsbelevingspark', 'productielus' en 'kringloopmachine' klinken tegelijkertijd vertrouwd en vreemd in de gegeven context. Ze bieden aldus houvast voor ideeën en reacties maar blijven open voor (her-)interpretatie. Ze openen daardoor een arena voor suggestie, reflectie, discussie, overweging... en organiseren groepsgesprekken.

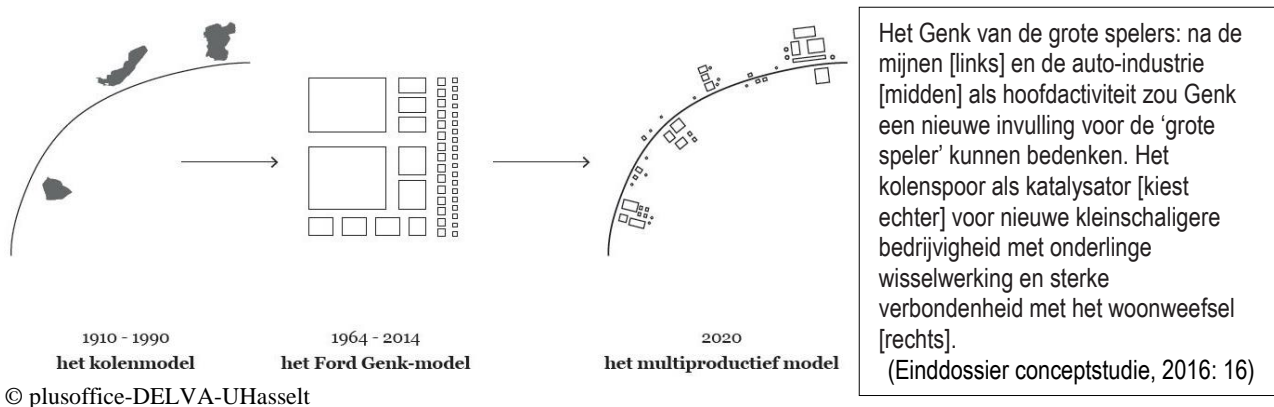
Grafisch is iedere geschematiseerd thema een kapstok voor een facetachtige uitbeelding van verschillende aspecten. Bijvoorbeeld kunnen de 6 schematische tekeningen die verwijzen naar het traject Landschapsbelevingspark gelezen worden als verschillende verhalen die het raamverhaal van het traject opladen. Ze verbeelden dat ieder traject mogelijks vele trajecten is of kan worden, en actualiseren daardoor het multiproductieve aspect opnieuw. Die veelvuldigheid kent samenhang én diversiteit. De 6 verhalen uit deze 'groene ringfiguur' klitten gevoelsmatig en functioneel samen tot een cluster 'recreatie, fiets, groen, ecologisch, kleinschalig'. Echter, 'attractiepolen, landschap, ringfietspad, projecten' houden elkaar eerder op sectorale afstand, maar zetten zich tevens meteen klaar om aan andere trajecten te worden aangehaakt, hetgeen de multiproductiviteit weer versterkt...



© plusoffice-DELVA-UHasselt

Het uitzonderlijke karakter en rijke geschiedenis van het kolenspoor als kans voor een fascinerende en betekenisvolle groene ringfiguur die de belevingswaarde van Genk versterkt en grote en kleine productieve initiatieven met elkaar verbindt. (Einddossier conceptstudie, 2016: 31)

Samen produceren de 3 trajecten en hun werkstations een veelheid aan beeldende ideeën. De combinatie van intrigerende benamingen, relatief eenvoudige schema's en bondige bijschriften maakt de denk-beelden toegankelijk en memoriseerbaar, en bijgevolg makkelijk deelbaar en verspreidbaar. Deze vorm helpt telkens ook om een essentiële betekenis te vatten, zonder die expliciet te benoemen. De ideeën en hun voorstellingswijzen produceren een 'esthetiek van onzichtbaarheid', een 'zien' van het wezenlijke (Corner, 1999: 247). De focus op het spoor als publiek domein dat verzamelt en verbindt spreekt vele en diverse stakeholders aan. De overlapping van meerdere 'trajecten' op één spoor voegt daaraan argumenten toe zoals efficiëntie, slaagkans, samenwerking, intensiteit, en is aantrekkelijk voor uiteenlopende maak-actoren. De thematische verwijzingen naar het bucolische Limburgse landschap, de heroïsche historische productiecapaciteit, en de hoopgevende nieuwe kringloopmachine werken bovendien op het gemoed en dus op de actiebereidheid.



Het multi-traject, multi-sector, multi-actor voorstel, waarin het samenbrengen van verschillen dominant is levert bovendien onverholven kritiek op de eerdere, monofunctionele productiestructuren en –culturen die Genk in verlegenheid brachten. De beeldende uitwerking van deze kritische gedachte suggereert de mogelijke transitie naar een multiproductieve constellatie, waarin samenbrengen, meervoudig verbinden en onderling versterken de belangrijkste modi zijn van een veerkrachtige ontwikkeling. Het is een cruciaal denk-beeld (cfr. Hajer, 2016: 78) voor de wending.

Denk-beelden delen

De genoemde karakteristieken helpen om de denk-beelden te delen: gelede vorm, aanspreken van zowel ratio als affect, en kritische attitude prikkelen velen. Het feit dat het College van Burgemeester en Schepenen de opdrachthouder van de conceptstudie de bijkomende opdracht gaf om een 'liftnota' aan te leveren is een sterke indicatie dat het stadsbestuur het delen van de denk-beelden meer dan genegen is. Concreter gelegenheden tot delen van meningen liggen in het proces van de conceptstudie. Idee-ontwikkeling en –toetsing gebeurden in nauwe samenwerking met het Living Lab De Andere Markt, dat over een langere periode diverse groepen aanspreekt, activeert en verbindt (waarbinnen bijvoorbeeld een tapijt werd gemaakt als verbeelding van het nieuwe Kolenspoor). Het multiproductief netwerk concretiseert verbindingen tussen knopen van de Rasterstad, het overkoepelend concept voor de stadsontwikkeling, en nodigt bijgevolg uit tot debat over dit pregnant toekomstbeeld. Meer aanleidingen om de ontwikkelde denkbeelden te (helpen) delen is de band van de conceptstudie met ruimere initiatieven zoals: de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) gestart in november 2014, waarbij de conceptstudie naadloos aansloot; de selectie voor de Internationale Architectuur Biennale Rotterdam (IABR 2016) waar het vooral peers bereikte; de activering van coördinerende werking binnen het strategisch project Kolenspoor dat volgde op de conceptstudie, tevens in het zog van het territoriaal ontwikkelingsprogramma T.OP Limburg, enzovoort.

Gedrag verwacht

Het zou arrogant zijn om te beweren dat nieuwe keuzes definitief verankerd zijn en gedragsveranderingen een feit. Anderzijds kan men vaststellen dat velen niet onberoerd bleven: dat de burgemeester een korte overtuigende nota vroeg om de kernideeën effectief te kunnen delen, dat de schepenen inter-sectoraal mee debatteerden, dat mogelijke coalities zichtbaar werden in de toetsingslabs, dat nieuwe contacten werden aangezet en gesprekken over samenwerking werden gevoerd, dat sommige coalities reeds de handen uit de mouwen staken om voedselcoöperatieven op te starten of testbouwsels te maken als voorafbeelding van de werkstations... Velen 'zien' dus iets in de voorgestelde trajecten. Ze zien een gezamenlijke her-kadering van de mogelijkheden van een unieke publieke ruimte. Ze voelen dat nieuwe samenwerkingsvormen effectieve verandering vermogen. Ze verwachten een breed gedragen andere toekomst. Ze incorporeerden de aanmaak van denk-beelden. Of de denk-beelden zullen blijven enthousiasmeren, of meer stakeholders zich zullen engageren, of ze allen zin zullen hebben om in dezelfde richting te evolueren, of de spanning het zal blijven halen van de inspanning ... is niet zeker, maar het verlangen om te handelen heeft duidelijker contouren gekregen! Gedragsverandering vaart er zeker wel bij.

Referenties

- Boudry, L., et.al. eds., 2005. De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden. Witboek. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Brugmans, G., 2016. It's the Culture, Stupid! In: G. Brugmans, J. van Dinderen, and M. Hajer eds., 2016. IABR-2016-The Next Economy. Rotterdam: Internationale Architectuur Biennale Rotterdam, pp. 113-123.
- Corner, J., 1990. Eidetic Operations and New Landscapes. In: J. Corner and B. Hirsch, eds., 2014. The Landscape Imagination: Collected Essays of James Corner 1990-2010. New York: Princeton Architectural Press, pp. 241-255.
- Coppens, T. et al., 2014. Strategische allianties en territoriale pacten voor een duurzame Vlaamse ruimte: visie van het expertenforum Ruimte Vlaanderen. Gent: Academia Press.
- Frasconi, M., 1990. A New Angel/Angle in Architectural Research: The Ideas of Demonstration. *Journal of Architectural Education* 44(1), pp. 11-18.
- Genk, 2014. Aanvraagformulier voor een Conceptsubsidie, ingediend door stad Genk, 26 maart 2014
- Hajer, M., 2016. Overstag: denk-beelden van de stad en de veranderende rol van het ontwerp. In: G. Brugmans, J. van Dinderen and M. Hajer eds., 2016. IABR-2016-The Next Economy. Rotterdam: Internationale Architectuur Biennale Rotterdam, pp. 76-82.
- Loeckx, A. ed., 2009. Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen. Ontwerpend onderzoek en capacity building. Amsterdam: SUN.
- Plandag 2018. <http://plandag.net/thema/>
- plusofficearchitects, DELVA landscape architects, & LIVING LAB DE ANDERE MARKT, 2016. Multiproductief kolenspoor Genk. (Einddossier van conceptstudie, uitgevoerd i.s.m. Stad Genk, Stedenbeleid Vlaanderen).
- Vlaams Stedenbeleid. Over stadsvernieuwing.
<http://stedenbeleid.vlaanderen.be/investeringsfonds/stadsvernieuwing/over-stadsvernieuwing>

-
- ⁱ De besproken conceptsubsiëring voor het Kolenspoor in Genk bespreekt slechts een deel van complexere processen die ook andere schaal- en bestuurniveaus behelzen. Deze paper is gebaseerd op een afgerond deelproject, waaraan de auteur deelnam als lid van het Regieteam Vlaams Stedenbeleid.
- ⁱⁱ De volgende beelden en bijhorende ingekaderde citaten zijn selecties uit het eindrapport, en vormen er een analogon voor vermits het grafisch aandeel overweegt ten opzichte van het tekstuele.

Beyond the urban

The creative potential of the periphery

Tine Segers

Er is niet één platteland, één begrip van het dorp. Om te kunnen plannen hebben we een gedifferentieerd en genuanceerd beeld nodig van wat er ‘achter de stad’ ligt.

Creatieve praktijken maken ruimte en beïnvloeden het gedrag op plekken, zonder verbonden te zijn aan institutionele kaders.

‘Ruimte maken’ gebeurt via complementaire praktijken: een context verkennen, werken met respect voor het aanwezige, observeren en kritisch reflecteren.

Universiteit Hasselt
tine.segers@uhasselt.be

Beyond the urban

The creative potential of the periphery

Steden zijn in trek. Ze zijn het centrum van ongekende groei, tomeloze verjonging, innovatie en creatieve ontwikkelingen. (Rantisi, 2006, Florida, 2014) Ruimtelijke praktijken focussen zich dan ook al decennia op ‘stad maken’, als oplossing voor de globale uitdagingen. Steden beslaan 3% van het aardoppervlak (UN), en met een groeiende wereldbevolking zijn ze de plek voor oplossingen voor de toekomst.

Voor velen is wat buiten een stedelijke omgeving valt -de dorpen en het platteland- een plek van stilstand. In de beeldvorming bestaat een idylle van het ongerepte landschap, een plek voor rust of reflectie, maar ook een zweem van artistieke armoede en culturele kaalslag omheen. Rijkdom, vooruitgang en clusters van innovatieve industrieën worden gelinkt aan de graad van urbanisatie (Bourdieu, 1983, Rantisi, 2006). Een lage verstedelijkingsgraad en het afnemen van verstedelijking - stedelijke of regionale krimp- staat gelijk aan achteruitgang: sluiten van voorzieningen, afbouwen van openbaar vervoer, leegstand,.. Het platteland is de context die op vele plekken vergrijst en krimpt (Oswalt, 2005) Toch doen we hiermee het platteland tekort.

Achter de stad

De opdeling tussen de stad en ‘wat erachter ligt’, vraagt om een specifieke verhouding van de stad tot de dorpen en het platteland. (Woods, 2000) Aan de ene kant staan de dorpen en het platteland voor even grote uitdagingen als de steden. Het zijn de aangewezen plekken voor voedselproductie, energiewinning, biodiversiteit en recreatie voor de dichter bevolkte gebieden. (Woods, 2000) Dit brengt urgente ontwerpvragestukken met zich mee. Aan de andere kant blijven ook leefomgevingen en gemeenschappen op zichzelf die constant in verandering zijn, waarbij het plannen en ontwerpen aan het platteland en de dorpen nog vaak met te weinig kennis en vanuit een perspectief van verlies worden benaderd. (Thissen, Loopmans, 2013) Dit zijn uitdagingen waar zowel toegepaste als autonome makers zich in vastbijten.

Deze paper bespreekt het platteland en de dorpen aan de hand van drie creatieve praktijken en hun houding ten opzichte van de context: het Nederlandse Office for Metropolitan Architecture (OMA), de Duits-Britse public realm artist Kathrin Böhm en Belgisch kunstenaar Gert Robijns. Het zijn praktijken die zelf een boost krijgen van platteland, of die de periferie van nieuwe impulsen voorzien en complementair zijn wat betreft aanpak. Hoe gaan ze tewerk? Wat leren ze over de context? Hoe gedragen ze zich ten opzichte van nieuwe vraagstukken? Tot slot, wat leren ze voor plannen voor de toekomst van de periferie? De paper bevat het persoonlijk verslag van een publieke avond in maart 2018 waarop de drie praktijken een aan tal standpunten presenteerden en in gesprek gingen over hun praktijk. (Cornelis Serveert, 2018)

Het creatieve potentieel van de periferie: drie praktijken

De drie creatieve praktijken situeren zich in uiteenlopende disciplines, van toegepaste ontwerppraktijk tot autonome kunsten. Elk van de praktijken – of personen - neemt een ander standpunt in ten opzichte

van de periferie en het platteland als context. OMA onderzoekt als buitenstaander globale ruimtelijke transformatie en dynamieken die zich op het platteland afspelen. Kathrin Böhm engageert zich voornamelijk voor langere processen op eenzelfde plek. De plek vormt de basis voor de uitkomst van haar artistieke proces. In een gedeeld maakproces, transformeert haar eigen positie van buitenstaander naar iemand die (tijdelijk) deel wordt van een context. Degene die het meeste in de context staat waar hij werkt en als kunstenaar op reageert, is Gert Robijns. Hij woont en werkt in Borgloon. Zonder het overzicht te hebben, verkent hij de context van zijn dorp en zijn streek van binnenuit. Alle drie de praktijken hebben hun eigen aanpak, drijfveren en doelen.

OMA – Countryside

Terwijl de ruimtelijke praktijken zich sinds het begin van de 20^e eeuw steeds meer zijn gaan focussen op het maken van steden, kaarten Rem Koolhaas en OMA de snelle en ongemerkte transformatie van het platteland aan met een tentoonstelling in het Guggenheim in 2019. Volgens de United Nations woonde in 2016 iets meer dan de helft van de wereldbevolking in een stedelijke omgeving. OMA is juist geïnteresseerd in de plekken van die andere helft. De andere 97% van ons aardoppervlak. Het onderzoek omvat een brede inventarisatie om de politieke, economische en culturele processen op het platteland in verschillende delen van de wereld te begrijpen.

Stephan Petermann is onderdeel van de harde kern van OMA waar hij meewerkt aan een onderzoek naar de toekomst van het platteland. Tijdens de publieke avond verkent hij vijf stellingen uit hun lopende onderzoek aan de hand van foto's van bedrijfsbezoeken, wandelingen, en ontwerpen door studenten van de Harvard Graduate School of Design en de Chinese Academie voor Schone Kunsten. Zo stelt hij dat er een toenemende traagheid is in de transformatie van steden. Het reeds gebouwde bepaalt de marges voor het heruitvinden van de stad, en die marges vernauwen. Het platteland daarentegen transformeert sneller, onverwachter en grootschaliger. Bijvoorbeeld een nieuw datacenter in de VS dat uit het niets wordt opgetrokken, heeft gemakkelijk de grootte van het historisch centrum van Siena (Italië). Ten tweede, het platteland bestaat uit een architectuur zonder mensen. De datacenters of distributiecentra zoals die van Amazon, of datgene wat er gebouwd wordt in regio's met een grootschalige, geautomatiseerde landbouw, is door weinig mensen in gebruik en zeer generiek. Een andere trend die hij ontwaart is een landbouw zonder verspilling: optimale condities voor voedselproductie worden gecreëerd met een gecontroleerd binnenklimaat, de juiste belichting en een slim programmeerbaar systeem. De productiviteit van de landbouw hangt daarmee niet meer samen met de oppervlakte aan vruchtbaar land. Nederland is bijvoorbeeld ondanks zijn kleine landoppervlakte, vele malen productiever per hectare op vlak van tomaten dan eender waar ter wereld. Deze tomaten worden geproduceerd in gecontroleerde en programmeerbare kassen. Ten vierde bekijkt hij de verhouding van mens tot wild en verkent hij het principe van bufferzones om dierenwelzijn, natuurontwikkeling en toerisme te laten samengaan. En tot slot constateert hij grootschalige (vastgoed)ontwikkeling van het platteland, met name in China waar men overgaat tot compacte stadsontwikkeling om plattelandsgemeenschappen te huisvesten. Het platteland is op al deze plekken, geen plek van stilstand. Het wordt dus tijd ons romantisch perspectief aan te passen aan deze realiteiten.

Kathrin Böhm – My villages, The International Village Show, Drinks

Wat als je ‘het landelijke’ lostrekt van zijn geografische context ‘het platteland’? De praktijk van Kathrin Böhm verkent de potentie van ‘het landelijke’ of ‘het rurale’, als ruimte voor en van culturele (kunst)productie. Als onderdeel van het collectief ‘*Myvillages*’, samen met Wapke Feenstra en Antje Schiffers, allen opgegroeid in een rurale gemeenschap, onderzoekt ze de relatie tussen stedelijke en landelijke praktijken en realiteiten. Ze is zich zeer bewust van de kwalijke verhouding tussen het landelijke en de artistieke productie. Met name de projectie vanuit het stedelijke naar het landelijke, vanuit het ‘centrum’ naar de ‘periferie’. Ze roept op om tijd te nemen voor ‘het landelijke’, maar niet met het doel ze te ‘veroveren’, of enkel te ‘verkennen’. Met haar artistieke praktijk wil ze deze plekken een andere optie bieden.

Velen van de processen die ze lokaal opzetten, leidt tot een eindresultaat waarin de plek en de inwoners ervan co-createur worden. Het eindresultaat is dan geënt op de gedeelde waarden en identiteit van de plek, de gemeenschap en publieke ruimte. Een voorbeeld hiervan is de porseleinen lepel die ze ontwierp met vrouwen in haar thuisdorp. De kans voor de vrouwen om in het proces andere rollen op te nemen, bijvoorbeeld die van coproducent, laat zien dat het verder gaat dan het gebruiken van ambachten of inspiratie die er op een plek te vinden zijn. Daarmee verandert ook haar eigen rol in het creatieproces; er ontstaat een nieuwe vorm van auteurschap.

Het resultaat van deze processen, brengt ze naar de culturele infrastructuur in steden of neemt ze mee naar een volgende plek via de *International Village Shop*. *The International Village Shop* is een groeiend netwerk van ‘culturele’ producten met een sterke lokale verankering (variërend van bestek en aardewerk tot zeep, zaden of etenswaar), waarbij de resultaten van collectieve en interculturele producties reizen naar andere dorpen of steden. De producten worden een manier om te praten over de plek waar ze vandaan komen.

Een ander project waar ze bij betrokken is, vindt plaats onder de noemer *Company Drinks*. Dit is een publiek programma waarin ze Londenaars uitnodigen gewassen te groeien en oogsten en er dranken van te maken. Iets wat zestig jaren geleden een gewoonte was voor Oost-Londenaren. Ze brachten hun zomer door in Kent om er te oogsten en produceren. *Company Drinks* wil geen nieuw economisch rendabel model van stadslandbouw naar voren schuiven – het is geen efficiënt proces – wel wil ze inwoners terug vertrouwd maken met een lokaal landschap, de ingrediënten die het voortbrengt, de kennis over recepten, het ambacht van oogsten en het maken van een lokaal product.

Het ‘landelijke’ is voor Kathrin en companen een gebied voor artistiek denken en doen. Een manier om zich buiten de default van het stedelijk, mono-culturele territorium van de hedendaagse kunst te begeven en aandacht te besteden aan een onderbelicht onderwerp dat we vaak ongenueanceerd behandelen.

Gert Robijns – Het dorp, Reset en Reset Haspengouw

De interesse van Gert Robijns voor de periferie of het platteland, is anders. Gert Robijns is een beeldend kunstenaar uit het Haspengouwse dorp Borgloon. Veel van zijn artistieke werken richten zich op de omgeving en de fysieke relatie (van de toeschouwer) met die omgeving. In verschillende van zijn werken, vertrekt hij van de waarneming van alledaagse fenomenen, een context, een ding. Hij

plaatst objecten in reeksen naast elkaar of brengt ze in een andere context, draait ze om, abstraheert of isoleert ze. Hij nodigt de toeschouwer uit het werk actief te ervaren, linken te leggen en op een andere manier naar het bestaande te kijken.

Dat de kunstenaar vandaag woont en werkt in Borgloon, een dorp in de buurt van de stad Sint-Truiden en gelegen in een regio die bekend staat om zijn fruitteelt, is onderdeel van een persoonlijke zoektocht. Als kind groeide hij er op en wilde hij er weg. Na Brussel, Charleroi, Berlijn en New York, ligt het centrum van zijn activiteiten nu opnieuw in Borgloon.

Zijn eerste interventie in de regio was ‘*Het Dorp*’ in 2011. Hij bouwde het centrum van zijn dorp, de kerk en pastorie van Borgloon, na op de landingsbaan van een voormalig militair vliegveld in Sint-Truiden. Hij bouwde een metalen skelet op schaal, bekleedde de voorkant en verfde het wit. Een abstractie van het dorp - de periferie - bracht hij tien kilometer dichterbij de stad - het centrum - Sint-Truiden.

In 2015 zette hij zijn werk in de regio verder, hij kocht het huis van zijn grootouders, brak het deels af en bouwde het 10 centimeter van het originele huis weer op: *Reset*. Deze gebouw-sculptuur is een plek voor mensen die ruimte willen om na te denken. Zelf vertrok hij uit zijn geboortestreek om te kunnen nadenken, vandaag stelt hij zijn dorp open voor andere kunstenaars als werk- en tentoonstellingsplek. Met *Reset Home* creëert hij een plek buiten het institutionele artistieke netwerk.

Momenteel werkt hij aan een project dat zich expliciet op het platteland richt. *Reset Haspengouw* legt een link tussen de landbouwindustrie en het platteland rondom Borgloon. Te midden van de fruitboeren observeert, absorbeert en reageert hij op lokale en globale tendensen en waarnemingen. Het is een serie van serres waarin hij een microklimaat creëert, natuurfenomenen als dauw nabootst, bemestingskorrels uit hun context haalt,... Momenteel bestaat het project in miniatuurvorm, als een voorstel om het project 1 op 1 te bouwen. Zijn werk biedt een manier om naar Haspengouw te kijken.

Creatieve praktijken en ‘ruimte maken’?

Het beeld dat we krijgen van wat er achter de stad ligt, door de drie praktijken naast elkaar te zetten, is een beeld van een platteland in verandering. Een landschap van Amazonboxes en serverfarms, van vertical farmers villages en indoor farming, van wildlife en natuur, van gemeenschappen en dorpen, en vrije ruimte voor initiatief. Wat duidelijk wordt door de grootschalige, plotse veranderingen zoals Stephan Petermann die beschrijft, is dat deze transformatie meestal geïnitieerd kan worden door private partijen. Bij gebrek aan planning en visie op deze plekken zullen de veranderingen hier inderdaad sneller en onaangekondigd plaatsvinden, minder voorspelbaar en grootschaliger dan in steden. Dit kan een plek ten goede komen in het geval van iemand als Gert Robijns – hoewel zijn ingrepen in het landschap van kleine schaal zijn –, of het kan een plek ontcrachten van zijn ‘sense of place’, in het geval van distributiehubs of serverfarms.

De gemeenschappen in de dorpen daarentegen veranderen vaak ongemerkter. (Thissen, 2013) Om hiermee te werken, moet je je tijd nemen. En het ene dorp, is het ander niet. Zo blijkt uit de uiteenlopende objecten in de *International Village Show*. Met de meeste planningscapaciteit in de steden, is er, net zoals Kathrin Böhm aankaart met de artistieke stedelijke mono-cultuur, een noodzaak

aan een meer genuanceerd en gelaagd begrip van ‘het platteland’ of ‘de dorpen’. Het naast elkaar plaatsen van verschillende plekken, het delen van kennis rond het platteland en de dorpen en een praktijk opbouwen die als doorgeefluik functioneert tussen het stedelijke en het landelijke en omgekeerd, is daarbij van groot belang.

De drie praktijken werken op hun manier aan de toekomst van de plekken waar ze werken. OMA hoopt met hun onderzoek de ontwerpers en ruimtelijke professionals bewust te maken van de uitdagingen en ontwerpogaven van het platteland. Het ontwerpend onderzoek dat getoond wordt door Stephan Petermann, suggereert ook vooral een nieuw soort opdrachtgeverschap: distributiecentra als nieuwe tempels, natuurparken met plekken op maat van dierenwelzijn en biodiversiteit gecombineerd met aandacht voor menselijke beleving en toerisme,...

En hoewel de praktijken van Kathrin Böhm en Gert Robijns ruimtelijke kwaliteit niet als doel stellen van hun praktijk, toch dragen zij vandaag al bij aan de kwaliteit en de transformatie van de plekken waar ze werken. Gert Robijns door installaties te maken, door toeschouwers te confronteren met een fysieke context, door mensen uit te nodigen op plekken. Kathrin Böhm genereert dan weer door haar werk een gedeeld begrip van een plek. Als ruimtelijke professionals valt er te leren van hun kennis van het platteland en de dorpen, maar ook van hun aanpak en hun methodes.

Gedrag en ruimte in de periferie

Richard Florida (2002, 2014) legde de parallel tussen de ‘creative class’ en de vooruitgang in steden (en kwam daar recent op terug). Vandaag zie je een aantal van diezelfde klasse weer voorbij de steden kijken. Het naast elkaar bestaan van deze praktijken in éénzelfde ruimte -‘het platteland’- toont alleszins uiteenlopende mogelijkheden aan waarop je een plek kan benaderen. Ze spreken elkaar niet tegen, en sluiten elkaar niet uit, maar ze richten zich op andere gedragsveranderingen. Gert Robijns en Kathrin Bohm beïnvloeden door hun praktijk, bewust of onbewust, het gedrag van mensen op een plek en ze creëren een relatie met een publiek buiten die plek. Iets wat in de context van het platteland, die volgens OMA veel meer ingrijpender gestuurd wordt door beslissingen van mensen die niet op die plek geworteld zijn, ten goede komt. OMA richt zich dan weer voornamelijk op het gedrag van de ruimtelijke professionals.

Vanuit het idee dat de uitdagingen voor de toekomst – stedelijk of niet – groot zijn, de materie complex en de snelheid waarmee we ze zullen moeten aanpakken sneller zijn dan planners meestal kunnen bewerkstelligen, kunnen we de aanwezigheid van de ‘creative class’ in de dorpen en op het platteland, en de linken die ze proberen te leggen met de stedelijke context, alleen maar toejuichen. De creatieve klasse zal er, net zoals in steden, misschien niet de oplossing zijn voor de toekomst, noch hoeven ze geïncorporeerd te worden in het plannen. Hun ervaring en methodes voor het leren begrijpen van een plek kunnen inspireren. De kennis die de creatieve praktijken opbouwen helpen ons met een betere framing van de context – en hopelijk met het maken van betere beslissingen. Bewust of onbewust, bepalen en beïnvloeden deze praktijken mede het gedrag ten opzichte van ruimte.

Referenties

- Bourdieu, P. (1983). "The field of cultural production, or: The economic world reversed." Poetics **12**: 311-356.
- Company Drinks (2018), Retrieved 05-04-2018, from <http://companydrinks.info/about/>
- Cornelis Serveert (13 maart 2018). "A-Z Night #6: Beyond the urban – the creative potential of the periphery" De Nieuwe Zaal, Hasselt
- Florida, R. (2014). The rise of the creative class revisited, INGRAM PUBLISHER SERVICES US. Originele publicatie (2002)
- Koolhaas, R. (2012). "Countryside" Retrieved 01-04-2018 from <http://oma.eu/lectures/countryside>
- Myvillages (2018), Retrieved 05-04-2018, from <http://myvillages.org/index.php?a=about>
- Oswalt, P. ed. (2005). Shrinking Cities, Volume 1: International Research, Hatje Cantz.
- Rantisi, N., Leslie, D., Christopherson, S. (2006). "Guest editorial: Placing the creative economy: scale, politics, and the material." Environment and Planning **38**.
- Robijns, G. (2012), Retrieved 05-04-2018, from <http://www.gertrobijns.com/>
- Thissen F., Loopmans M., (2013). "Dorpen in Verandering." Rooilijn **46**(2): 80-89.
- Van Beek, J. (2018) A-Z Night #6 Beyond the urban – The creative potential of the periphery.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2016). The World's Cities in 2016 – Data Booklet (ST/ESA/SER.A/392).
- Woods, M. (2010). Rural - Key ideas in geography. Abingdon, Taylor & Francis. 1-15.

Credits: Deze paper is gebaseerd op A-Z Night #6: Beyond the Urban – The creative potential of the periphery. De A-Z Nights zijn een initiatief van Z33, Architectuurwijzer, PXL MAD School of Arts, Luca School of Arts campus C-mine en UHasselt Faculteit Architectuur en Kunst. Deze avond werd samengesteld in samenwerking met Veerle Devreese en Pien Visser – Projectstudio Cornelis Serveert naar aanleiding van het onderzoek van Tine Segers – UHasselt. Inhoudelijk verslag werd gemaakt door Jozefien Van Beek.

Film & de horizontale metropool

Hoe draagt film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte?

case study: de Vlaamse steenwegen?

Annelies Staessen

Stellingen

- Film als invloedrijk medium kan ingezet worden om een ander perspectief te bieden op de culturele context en gedrag in de Vlaamse horizontale metropool.
- Verder onderzoek naar de cinematografische weergave van de Vlaamse verstedelijkte ruimte in tal van andere films kan bijdragen tot het maatschappelijk debat over de omgang met de ruimte.

Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke planning – Universiteit Gent
Technicum T2
Sint-Pietersnieuwstraat 41, B2
9000 Gent
annelies.staessen@ugent.be
09 331 32 57

Film & de horizontale metropool

Hoe draagt film bij aan veranderende percepties, besluit- en beleidsvorming over de Vlaamse ruimte? case study: de Vlaamse steenwegen?

Instrumentarium

Na een halve eeuw suburbanisatie vormt de Vlaamse ‘horizontale metropool’ een complex vraagstuk voor zowel planners, architecten als beleidsmakers. Deze ruimtelijke professionals worstelen al jaren om grip te krijgen op de ongecontroleerde suburbanisatie. Terwijl in de dagelijkse praktijk, die sterk beïnvloed wordt door de culturele context en gewoonteregels, de versnippering van de open ruimte ongehinderd verder gaat.

Het huidige aangescherpte beleid, met sterke nadruk op de verdichtingsopgave, en de bijhorende stedenbouwkundige plannen lijken weinig effect te hebben. Dagelijks verdwijnt in Vlaanderen zes hectare open ruimte, waarmee de suburbanisatie gewoon doorgaat. Deze praktijk zorgt ervoor dat het cliché, het stereotype beeld van de Vlaming met de ‘baksteen in de maag’ overeind blijft. De bestaande omgang met de ruimte houdt geen rekening met de schaarse open ruimte die opgeofferd wordt, de afstanden die men moet afleggen, vaak in lange files, de hoge infrastructuurkosten, Het discours van de stedenbouwkundige die het ruimtebeslag wil terugdringen vindt blijkbaar onvoldoende aansluiting bij de gedragspatronen om breed gedragen te worden.

Mogelijk komt dit doordat stedenbouwkundigen geen inzicht hebben in de werkelijke beweegredenen. Blijkbaar is er nog onvoldoende kennis van de alledaagse leefwereld bij planologen waardoor de omgang met de ruimte door burgers en ontwikkelaars veelal afwijkt van het vooropgestelde ‘plan’. Het ontbreken van inzicht in de dagdagelijkse omgang met de ruimte zorgt ervoor dat planologische maatregelen blijkbaar (een groot) draagvlak missen en dus niet tot uitvoering komen.

De vraag hoe we tot een beter begrip van de cultuur en gedragspraktijken kunnen komen dringt zich op. Het huidige instrumentarium van de planologie mag dan wel erg uitgebreid zijn, toch blijkt het net op dit vlak ontoereikend. Veel methoden vertrekken vanuit onderzoeksmateriaal op basis van planmatige gegevens, statistiek, GIS-kaarten, citizens science met interviews en enquêtes, ontwerp onderzoek, terreinbezoeken, Toch blijken deze middelen het ‘echte’ Vlaamse leven niet te kunnen vatten waardoor ze tekort schieten om vraagstukken ruimtelijk planologisch goed aan te pakken.

Film kan misschien een beter perspectief bieden op dagelijkse leefwereld en bijdragen om tot een meer genuanceerd beeld van de Vlaamse suburbane context te komen. Door de manier waarop een filmmaker bepaalde gebieden in beeld brengt, onthult hij immers niet alleen de eigenschappen van het gebied zelf, maar ook de betekenis ervan voor de personages van het verhaal. Dit onderzoek gaat in op de vraag of film een medium kan zijn om kennis en inzicht te verwerven in de intrinsieke kenmerken, de beleveniswaarde en de typische dynamiek van het Vlaamse verstedelijkte landschap en zo de planologische opinie kan nuanceren.

Bovendien kunnen de visualisaties in films waarschijnlijk ook bijdragen tot het maatschappelijk debat over de omgang met de ruimte. Misschien schuilen er potenties in de cinematografische weergave van de Vlaamse verstedelijkte ruimte om publieke opinie te beïnvloeden en op die manier een groter draagvlak voor planologische besluitvorming te creëren.

Om te onderzoeken hoe film kan bijdragen aan een meer genuanceerd beeld wordt de weergave-analyse van steenwegen als case study ingezet. In de context van uiteengelegde stedelijkheid ontwikkelde het fenomeen ‘de steenweg’ een bijzondere positie. Door de duidelijke manifestatie van de Vlaamse verstedelijking – verspreid en ongeordend zonder veel ruimtelijke kwaliteit - langs deze verkeersaders, wordt dit fenomeen doorgaans erg negatief benaderd door ruimtelijke professionals. Nochtans lijken bewoners en gebruikers ongestoord in hun gedrag en omgang met deze ruimte, waarbij net de variatie, flexibiliteit en dynamiek geëxploiteerd worden. Door persistente negatieve framing van de verspreide verstedelijking en meer specifiek de steenwegen verliezen ruimtelijke professionals wellicht de typische dynamiek en kwaliteit van deze gebieden uit het oog. Dit verschil in perceptie belemmert dan ook een adequaat en efficiënt beleid.

Betekenis van film voor ruimtelijke percepties

Daar percepties, de denkbeelden over de stad en de ruimte, invloed hebben op de evoluties van die steden en ruimtes is het belangrijk net die verschillen en overeenkomsten te onderzoeken. Cordula Rooijendijk definieert ‘stedelijke percepties’ als de verzameling van ‘stedelijke beelden’ en ‘stedelijke ideaalbeelden’. Hierbij wordt hoe de huidige stad eruitziet, wat dus deels gebaseerd is op feiten, gevat in de stedelijke beelden terwijl de stedelijke ideaalbeelden alle ideeën omvatten over hoe de stad eruit zou moeten zien. De ideaalbeelden vormen de basis voor het menselijk handelen en bepalen ‘hoe de huidige stad wordt beoordeeld en in hoeverre deze dient te worden aangepast. Ideaalbeelden zijn het kompas voor gedrag.’ (Rooijendijk, 2005, p.469-470)

Het bronmateriaal uit de film vormt voor dit onderzoek de basis om de stedelijke percepties te onderzoeken. De projecties van regisseurs zijn stedelijke beelden, gebaseerd op beeldmateriaal uit de feitelijke omgeving, maar door de bewerkingen – montage, kadrering, belichting, ...- worden ze tegelijk ook ideaalbeelden. De filmmaker construeert een specifieke wereld, een stedelijke perceptie, die de positie en het functioneren van de omgeving in relatie tot het verhaal, de encenering, illustreert. De filmische verbeelding wordt hier beschouwd als perspectief op de omgang met de ruimte, meer bepaald het gebruiks- en beleveniskarakter van de ‘nevelstad’.

Bovendien wordt de manier waarop we een beeld vormen van de wereld en hoe we ermee omgaan erg beïnvloed door films. Als medium is film erg breed en gemakkelijk toegankelijk, waardoor het bereik van films aanzienlijk is en ze dus mogelijk ook invloed hebben op de publieke opinie en gedrag. Er zijn tal van voorbeelden hoe film een bijdrage kan leveren aan het veranderen van publieke percepties. Zo heeft België sinds 2000 het ‘Rosettaplan’, een startbanenplan waarvan de naam verwijst naar de fictiefilm ‘Rosetta’ van de gebroeders Dardenne uit 1999. De wet en het plan om werkende tieners te beschermen en/of een bijkomende opleiding te verschaffen kwam er naar aanleiding van de schrijnende strijd van de jonge werkloze vrouw in de film.

Ook internationaal zijn er concrete en minder concrete voorbeelden hoe cinema niet alleen bewustwording kan initiëren maar zelfs het gedrag van mensen beïnvloedt. In de documentaire film ‘Supersize me’ uit 2004 toont Morgan Spurlock toont met zijn ‘fast food-dieet’ bij McDonald’s de fysieke en psychologische schade van dergelijk menu. De film was een groot succes en amper zes weken na de première op het Sundance filmfestival elimineerde McDonald’s zijn supersize-porties. De directe impact van ‘An inconvenient truth’ uit 2006, waarin Al Gore de consequenties van ‘global warming’ duidelijk in beeld brengt, was reeds het voorwerp van verschillende studies met uiteenlopende resultaten. De bewustwording over klimaatverandering na het zien van de film vertaalt zich in gedragsverandering en een toename aan koolstofcompensaties. Maar er zijn ook voorbeelden van minder positieve effecten. Zo ondervond de natuur en vooral het koraal aan het strand Maya Bay

op het Thaise Koh Phi Leh, wereldberoemd door de film 'The Beach' met Leonardo DiCaprio, veel schade door jarenlang intensief toerisme, waardoor de autoriteiten onlangs besloten het strand af te sluiten voor vakantiegangers.

De veronderstelling dat de invloed van film aanzienlijk is, betekent dat ook de stedelijke percepties uit de film doorwerken op de publieke opinie en gedrag. Bovendien verbeelden Vlaamse films met veel aandacht gebieden van de diffuse 'horizontale metropool'. Deze paper is een eerste verkenning van de cinematografische ruimte als reflectie op de planologische omgeving.

Beknopte evolutie vanuit ruimtelijk perspectief

De conditie van diffuse verstedelijking waardoor Vlaanderen gekenmerkt wordt is grotendeels het resultaat van een langzame evolutie waarbij een sterk mobiliteitsnetwerk gecombineerd met een gebrek aan planning, territoriale verstedelijking van een van oudsher verspreide nederzettingenstructuur mogelijk maakte.

Al sinds de middeleeuwen werd het landschap in Vlaanderen gecultiveerd en opgedeeld in kavels waardoor het grondgebied al snel een versnipperde eigendomsstructuur en heterogeen grondgebruik kende. RURALE GEHUCHTEN, kleine dorpen en steden ontwikkelden zich verspreid over het landschap en kregen bovendien na de Belgische onafhankelijkheid een verregaande autonomie. (De Meulder e.a., 1999, p.81)

Met de aanleg van stedelijke verbindingssassen, de steenwegen, werden de meest belangrijke provinciesteden reeds in de late 18^{de} eeuw met elkaar verbonden. Ook de realisatie van een dicht spoorwegennetwerk volgde al snel tijdens de industrialisatie en de lokale buurtspoorwegen (vanaf 1884) maakten de fijnmazige transportinfrastructuur compleet. Gestimuleerd door de wet op goedkope spoorabonnementen vestigden Vlamingen zich in nabijheid van trein- en tramhaltes en pendelden naar het werk. De eerste volkshuisvestingswet van 1889 was dan ook gericht tegen een dreigende plattelandsvlucht door middel van individuele eigendomsverwerving van een nieuwbouwwoning voor de arbeider. Dit instrument uit katholieke kring beoogde op die manier ook sociale opstanden in de steden te voorkomen. (De Meulder en Dehaene, 2002, p.42)

Na de Tweede Wereldoorlog zal de Wet De Taeye (1948) dit beleid bestendigen en genereuze bouwpremies voorzien voor kandidaat-bouwers, zonder ordenende restricties. Er kon dus gebouwd en gewoond worden waar en hoe men wilde. (Coppens en Lauwers, 2012, p. 51) Deze subsidies, samen met de democratisering van het autobezit maakten van de klassieke steenweg een aantrekkelijke woonlocatie. Gemakkelijk bereikbaar, voldoende parkeergelegenheid en doorgaans zicht op open ruimte waren de voordelen van wonen langs de steenweg en initieerden de typisch Vlaamse lintbebouwing. Dit betekent dan ook het startschot van een ongecontroleerde inname van het gebied langs de verbindingswegen waardoor de ruimte stelselmatig dichtslibt zonder (veel) ruimtelijke kwaliteit.

Het dichte wegennet werd verder aangelegd, verbreed en geasfalteerd en vanaf midden jaren '60 in de 20^{ste} eeuw uitgebreid met een omvangrijk snelwegennetwerk. Hiermee werd de definitieve suburbanisatie mogelijk: niet alleen de rafelige linten werden geleidelijk verder volgebouwd maar ook het rurale achterland werd aangesneden. (De Meulder en Dehaene, 2002, p.35) Allerhande baanwinkels – grootwarenhuizen, tuincentra, doe-het-zelfzaken, meubelpaleizen, modeketens, ... - vestigden zich langs de steenwegen terwijl het achterliggende gebied verkaveld werd voor villawijken. Het landschap met een in oorsprong reeds verspreide nederzettingenstructuur evolueerde op die manier geleidelijk tot het nagenoeg volledig verstedelijkte landschap dat we vandaag kennen.

De uitgespreide ruimtelijke inname van het gebied werd niet geremd door regelgeving. Het sturend karakter van de gewestplannen die als instrumenten voorzien waren in de eerste wet op de stedenbouw uit 1962 bleef lange tijd eerder beperkt (Boussauw en Boelens, 2014, p.45). De goedkeuring van de gewestplannen liet lang op zich wachten (tot 1980), de woonzones en zones voor woonuitbreiding in de gewestplannen werden erg genereus afgebakend en lokale besturen konden bovendien nog decennialang afwijken door middel van lokale bestemmingsplannen en verkavelingsvergunningen. De ‘opvulregel’ uit 1972 is een dergelijke uitzonderingsbepaling op de algemene voorschriften van de gewestplannen. Hierbij werd toegestaan om te bouwen in buitengebied, ondanks de bestemming van het gebied, indien het ging om het opvullen van open ruimte van maximaal 70 meter tussen twee gebouwen. Ook deze regel werd erg soepel en courant toegepast, bleek al snel meer regel dan uitzondering, en werd een stimulans in de ontwikkeling van linten langs de steenwegen. Ook de uitvoering van het ambitieuze Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) uit 1997 bleek al snel te lijden onder een vergelijkbare reeks moeizame besluitvormingsprocessen (Boussauw en Boelens, 2014, p.49-50) en kon ook geen trendbreuk realiseren.

In ruimtelijke planning domineerde langzaam aan een negatieve perceptie van dit fijnmazige netwerk van peri-urbane gebieden. Het ideaalbeeld van het compacte of dichte stadsmodel werd traditioneel vooropgesteld in de beschrijving en waardering van de Vlaamse ruimte door ruimtelijke professionals (architecten, planologen, ...) en beleidsmakers. Bijgevolg werd het diffuse stadslandschap dat helemaal niet beantwoordde aan die norm, vooral in architectuur-, stedenbouwkundige en planologische milieus weinig positief benaderd. Renaat Braem uitte reeds in 1968 kritiek op de Belgische wildgroei in zijn manifest ‘Het lelijkste land ter wereld’. Na een jarenlange ‘laissez faire, laissez passer’-politiek, is er ook op bestuursniveau nood om door middel van planning te komen tot een meer geconcentreerde ruimtelijke schikking.

De negatieve gevolgen van deze zeer verspreide verstedelijking worden duidelijk zichtbaar langs de Vlaamse steenwegen. In oorsprong zijn de steenwegen louter een verkeerskundige verbinding tussen twee steden, ze negeren daarbij landschap en landbouw, maar door uitbreiding met stedelijke activiteiten – wonen, commerciële functies,... - sublimeren er zich veel problemen. De weg zelf kent naast uren file veel verkeersongevallen, terwijl de rommelige ontwikkelingen langs de weg de kosten voor nutsleidingen (rioleringen, waterleiding, gas, bekabeling, ...) de hoogte in jagen en bovendien diensten als postbedeling, huisvuilophaling en thuiszorg ook erg duur worden. De lintbebouwing heeft de natuur verdrongen en de pollutie tast de biodiversiteit verder aan. Vooral planners en beleidsmakers concentreren zich op dergelijke demografische, economische en ecologische problemen als structurele files, fijn stof, vervuiling, lawaaihinder, veiligheidsproblemen, chronische overstromingen, pollutie,... De minpunten van ons grootschalig en tegelijk versnipperd ruimtegebruik waren eveneens de uitgangspunten voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Departement Omgeving, 2017) dat vandaag aan de orde is. Mobiliteitsproblemen, CO2-uitstoot, overstromingen en zelfs hittestress – waarbij de volksgezondheid te lijden heeft onder de opwarming van de verharde zones in steden, dorpen en woonlinten - worden aangehaald naast de maatschappelijke impact van ons verspreid wonen. Want bijvoorbeeld ook de economie zou gestimuleerd worden door een hogere densiteit. (Departement Omgeving, 2017, p.10). Al met al overheerst er in de planologische wereld een steevast negatieve perceptie van de steenweg.

Enkele cinematografische perspectieven

Cineasten hanteren een heel andere blik. Waar planologen, onderzoekers en ontwerpers vertrekken van kaartmateriaal, gebruiken regisseurs en cineasten hun camera's om uitspraken te doen, bijvoorbeeld over sociale kwesties, maar ook over de gebouwde of onbebouwde omgeving. Bovendien kunnen de ruimtes die belangrijk zijn dikwijls over het hoofd gezien worden door beleidsmakers en planners net frequent in beeld gebracht worden. Vanwege weinig planmatig of politiek interessant verdwijnen deze 'blinde vlekken' gemakkelijk van de radar, waardoor die plekken veelal een triviaal, informeel, open, ongedetermineerd gebruik kennen. Vaak zijn het plekken, zoals restruimtes tussen infrastructuur of binnengebieden tussen garageboxen, met een sterke, verbeeldende sfeer en expressie. Het gebruik van beeldmateriaal, geproduceerd in een andere context dan de planologische, namelijk die van de Vlaamse fictie en documentaire, geeft ons de mogelijkheid om het traditionele stedenbouwkundig en planologisch discours te verruimen met aandacht voor de dagelijkse leefwereld en gedragspatronen.

Een eerste verkenning van de cinematografische ruimte als reflectie op de planologische ruimte vertrekt van drie films met de steenweg als centraal thema. Deze kleine en eerder arbitraire selectie van films heeft niet de ambitie volledigheid na te streven. Het is eerder de bedoeling hiermee enkele specifieke exploraties van het Vlaamse landschap op verschillende momenten te onderzoeken. De hieronder beschreven films werden niet alleen op een ander tijdstip gemaakt, ook in genre verschillen de films van elkaar, meer bepaald documentaire en fictie. Uiteraard zijn er fundamentele verschillen tussen de documentaire film en fictiefilm wat betreft opzet, registratie, inscenering, impact ... Daar waar de documentaire of non-fictiefilm een op feiten gebaseerd deel van de werkelijkheid laat zien, verbeelden fictiefilms verhalen die (grotendeels) verzonnen of gedramatiseerd zijn. Toch blijft ook de documentaire een subjectieve weergave van de realiteit en is het dus interessant beide genres hier nader te bekijken. De korte toelichting per film hieronder gebeurt in chronologische volgorde.

Rijksweg N°1 - Jef Cornelis - 1978

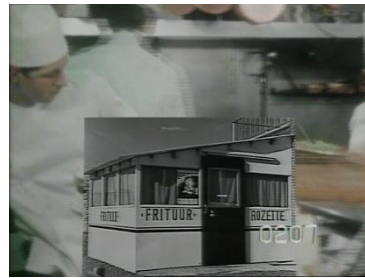
De documentaire 'Rijksweg N°1' uit 1978 werd gemaakt door Jef Cornelis op basis van een scenario geschreven door kunst- en architectuurtheoreticus Geert Bekaert, en uitgezonden op televisie. In zeven hoofdstukken belicht de film verschillende aspecten van de rijksweg die Brussel met Antwerpen verbindt tussen de brug van Kontich en de brug van Walem. Het drukke verkeer is er op dat moment stilgevallen door de komst van de snelweg in de jaren '70, waardoor het landschap er verlaten bij ligt. Vooral in de eerste hoofdstukken wordt de desolate sfeer benadrukt door 'verstilde' beelden: figuurlijk want er lijkt geen spoor van leven te zijn, er komen slechts enkele mensen en heel sporadisch wat verkeer in beeld, maar ook letterlijk want er is ook geen achtergrondmuziek. Beide, menselijke aanwezigheid en achtergrondmuziek, worden gradueel doorheen de film opgebouwd. Ondanks deze verlaten sfeer scheidt 'Rijksweg N°1' een duidelijk beeld van een steenweg met erg typerende bijhorende ontwikkelingen. De ongeordende rand met zijn '*Villa's - 'het prototype van de rand' - bedrijfsgebouwen, tankstations, toonzalen, bordelen, baancafés, restaurants en woningen*' krijgt in de documentaire extra aandacht in een apart hoofdstuk. Na de visuele opsomming van wat de rand van de steenweg inhoudt, is er ook aandacht voor de tekens – '*elk gebouw een teken dat stad of dorp niet bestaat*'. Door te focussen op details zoals bloemenperken, brievenbussen, afsluitingen, neergelaten rolluiken, ... benadrukt de regisseur dat er geen gemeenschappelijk leven is langs deze weg: '*de weg is geen plaats, de weg is verbinding van ene plaats naar andere*'.



tankstation (still, 13:45)



bordeel (still, 15:12)



frietkot (still, 16:43)

Daarna verschijnt ‘het gebied’ achter de rand voor de lens, er wordt ook gefilmd vanop een parallelweg langs de achterkanten en koterijen, gevolgd door het randgebied, waar de rijksweg en ‘het gebied’ elkaar ontmoeten in de rand. *‘Het gebied is verloren, de rand vreet het aan’*



parallelweg (still, 9:09)



reuzen (still, 35:13)



spelende kinderen (still, 37:38)

Pas op het einde komt de mens echt in beeld: op zondagmiddag is de weg vrij en zien we achtereenvolgens parachutisten op de weg landen, een wandelend koppel, de boerenkar, racewagens, twee reuzen, wagens, boeren met hun koeien en spelende kinderen de weg innemen. De slotscène van de film is opgenomen in een café: mensen praten, drinken en biljarten. Dit in contrast tot de ‘doodse’ interieurbeelden die eerder aan bod kwamen. Toen werd telkens het zicht op de steenweg van binnenuit getoond met voor het raam erg statische scènes van een gedekte restauranttafel zonder mensen, een prostituee voor het raam onder het rode neonlicht, bloemen op een vensterbank, ...



restaurant (still, 11:41)



bordeel (still, 11:32)



vensterbank (still, 11:11)

De film is in meerdere opzichten interessant. Zo is het een historisch document van een specifiek moment van deze steenweg. De drukke weg die Brussel met Antwerpen verbindt werd op dat moment minder gebruikt door de aanleg van de autosnelweg in de jaren 70. *‘Rijksweg N1 tussen de brug van Kontich en de brug van Walem is een weg die de weg kwijt is’* wordt aan het begin van de documentaire gezegd. Ondertussen is ook deze steenweg terug een drukke verbindingsweg. Maar er is ook het scenario van Geert Bekaert die een duidelijk kritisch standpunt inneemt: de rommelige rand die de open ruimte aanvreet wordt aangekaart, het gebrek aan een ‘echte plaats’ met

gemeenschapsleven wordt benadrukt, Helemaal in overeenstemming met de kritiek van Braem. En toch wist Cornelis de weg en het bijhorende landschap met veel empathie in beeld te brengen. De afstand door die de hoge camerabeelden creëren samen met de verstilde sfeer zorgen voor een bijna surreëel beeld van de archetypische steenweg.

Steve + Sky – Felix van Groeningen - 2004

‘Steve en Sky’, het regiedebuut van Felix Van Groeningen (De helaasheid der dingen, The broken circle breakdown) uit 2004, vertelt het liefdesverhaal van kleine crimineel Steve en interim-prostituë Sky dat zich volledig afspeelt langs de steenweg. De film won de Plateauprijs voor Beste Belgische film in 2004.

Naast de twee protagonisten neemt de steenweg, meer bepaald de Kortrijksesteenweg tussen Deinze en Sint-Martens-Latem net buiten Gent, in deze film de derde hoofdrol op zich. Het is een aparte wereld waarlangs het leven zich afspeelt zonder enige verwijzing naar het traditionele stadscentrum. Sky werkt als raam-prostituëe in één van de vele bordelen en later als danseres in de stripclub aan de steenweg, terwijl Steve er motorfietsen steelt en verhandelt. Als ontspanning zwemmen ze in het modelzwembad van de baanwinkel langs de weg of loopt Steve rondjes op het rondpunt.



zwembad (still, 1:20:11)



rondpunt (still, 1:03:50)

Ondanks de rauwheid waarmee dit alles in beeld gebracht wordt, straalt de film ook een haast surreële poëzie uit. Vergelijkbaar met de verbeelding van Jef Cornelis, voelt ook hier het drukke (verkeers)landschap bij momenten erg desolaat aan. We ervaren de harde realiteit van een wereld die zich afkeert van zijn origine. De straatzijde volledig afgesloten terwijl de ingang bijna onvindbaar langs de achterzijde gesitueerd is, aangeduid met een gigantische pijl. Het korrelige beeld met gesatureerde kleurzetting versterkt de indruk van de alledaagse lelijkheid van de omgeving die mede daardoor erg realistisch geportretteerd wordt.



(still, 25:50)

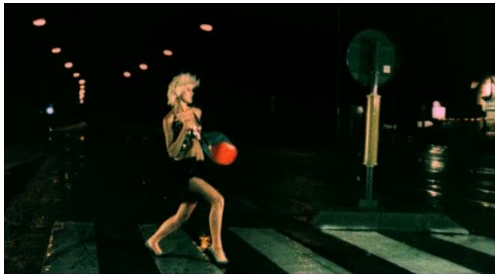


(still, 24:16)

Daartegenover staat de poëzie van het sprookjesachtig en teder verhaal over de liefde tussen twee kleurrijke figuren in een al even kleurrijke omgeving vol neonverlichting. De soundtrack van Soulwax geeft hierbij een extra dimensie aan deze prent die als het ware drijft op muziek. De song ‘Beats of

love’, vermeld als subtitel van de film, vat de relatie vol twijfels tussen Steve en Sky mooi samen. Sky zingt het lied doorheen de film regelmatig mee met haar walkman.

Deze dualiteit vindt zijn apotheose in het contrast tussen de eindeloze opeenvolging van baanwinkels, bordelen, woningen, interieurzaken, Chinese restaurants, tankstations, ... waaraan Steve voorbij scheurt op zijn moto, ondersteund door pompende beats, en Sky die zonder muziek over het zebrapad danst. Beide beelden worden afgewisseld tot de twee elkaar rakelings kruisen.



(still, 1:30:04)



(still, 1:30:41)

In de aaneenschakeling van functies langs de steenweg, die ook duidelijk aanwezig is in de opsomming in ‘Rijksweg N°1’, krijgt het tankstation in deze film een speciale plaats. De film begint en eindigt met dezelfde anekdote over een vader en zoon die ruzie hebben aan een tankstation. Tijdens de openingsscène horen we dit verhaal op de voice-over zonder beeld. De verfilming krijgen we pas tijdens de slotscène te zien terwijl Sky hetzelfde verhaal op haar manier vertelt. Het tankstation als archetype van de steenweg.

Ook in deze film wordt de steenweg bijna poëtisch in beeld gebracht. Ondanks de rauwe, troosteloze omgeving spreekt er toch een zekere schoonheid en poëzie uit de beelden. Ook de prominente rol van de steenweg, geportretteerd met een hoog gehalte aan realisme, is opmerkelijk. Er is in de film geen sprake van een stadscentrum, de personages hebben genoeg aan de steenweg.

Steenweg – reeks van verschillende regisseurs – 2016

Passe-Partout – Tim De Keersmaecker / Extreme – Fien Troch / Between the devil and my deep blue skin – Eva Küpper / Luxe Limburgse Sunshine Hand Car wash – Bart Maes / Cornered in Molenbeek – Sahim Omar Kalifa

‘Steenweg’ is een vijfdelige documentairereeks naar een idee van Bart Maes waarbij niet de steenweg op zich maar het leven langs deze verbindingswegen in beeld gebracht wordt. Elke aflevering, telkens door een andere regisseur, focust op een andere subcultuur gelokaliseerd in de marge van de steenwegen. De sans-papiers, de raamprostitutees van een typisch steenwegbordeel, de leden van de beruchte motorbende ‘Blue Angels MC’, de immigranten uit de krakkemikkige carwash en het cliënteel van de kapperszaak in hartje Molenbeek, allen gebruiken ze de steenweg om hun plaats te vinden. Een plaats waar buitenstaanders doorgaans aan voorbij rijden omdat ze geen deel uitmaakt van hun leefwereld. Plaatsen en culturen die zich niet alleen letterlijk in de marge van de steenwegen situeren maar ook in de marge van de maatschappij.

In de eerste aflevering ‘Passe-Partout’ zien we hoe sans-papiers voor dag en dauw publicitair papier rondragen. Zonder verblijfsvergunning kunnen ze niet meer doen dan met hun gammele bestelwagen in typische Vlaamse wijken reclamebladen huis-aan-huis rondbrengen. De uitzichtloze situatie van de Congolese Samuel contrasteert met de omgeving waarin hij moet werken. Op zoek naar een beter leven heeft hij door de jarenlange procedure nog steeds geen plaats in onze maatschappij. De deuren van al die huizen blijven letterlijk voor hem gesloten.



Passe-Partout (still, 09:39)



Passe-Partout (still, 07:03)

‘Extreme’ is de titel van de tweede aflevering en verwijst naar de naam van het baanbordeel ‘American Bar Extreme’ dat gerund wordt door de Griekse Elena. Met uitzondering van een uitstap naar het restaurant wat verder op de steenweg of de trip met de trein naar Brussel speelt het leven van de meisjes zich grotendeels binnenskamers af. De documentaire toont hoe ze leven en werken in het duister, letterlijk en figuurlijk. De steenweg levert klanten aan maar verder keert het bordeel zich van zijn omgeving af.

Ook de leden van de motorclub ‘Blue Angels MC’ uit de derde episode ‘Between the Devil and my Deep Blue Skin’ leven in een gesloten wereld. In een integer portret krijgen we een inkijk in hun broederschap. Voor de leden van de beruchte motorclub fungeren de steenwegen als ideale ruimte om van het clubhuis naar het baancafé te razen. Op de motor zien ze er vrij en ongenaakbaar uit, maar zonder hun verweerde leren jassen zien we hoe ook zij worstelen met het leven. De film focust hierbij op de 50-jarige Jos die tegen kanker vecht en bouwt aan de moeizame relatie met zijn zoon.



Extreme (still, 12:07)



Between the Devil and my Deep Blue Skin (still, 22:01)

De ‘lowcostcarwash’ aan de Kuringersteenweg in Hasselt met zijn werknemers uit alle hoeken van de wereld is het onderwerp van de vierde aflevering ‘Luxe Limburgse Sunshine Hand Car wash’. Het contrast tussen de naam van de carwash ‘Luxe Sunshine’ in de titel en de bouwvallige barak waarin de Pakistanen, Afrikanen, Tsjetsjenen, Indiërs...in de vrieskou opereren kon haast niet groter zijn. Net als de uitbaters van de aangrenzende, schamele frituur zijn ook deze mensen op zoek naar hun plaats in de maatschappij.

De laatste aflevering ‘Cornered in Molenbeek’ heeft een andere setting dan de steenweg buiten de stad uit de vorige delen, namelijk een kapperszaak ‘Zaïdi’ in hartje Molenbeek. In de nasleep van de terroristische aanslagen in Parijs en Brussel werd Molenbeek in de internationale media geportretteerd als ‘de hoofdstad van de Jihad in Europa’. De kapperszaak, net tegenover de moskee, fungeert als een ontmoetingsplaats voor locals van alle leeftijden. Door de registratie van hun gesprekken en discussies over werkloosheid, immigratiebeleid en mislukte integratie toont de regisseur dat deze mensen net zo geschokt zijn door de gebeurtenissen en weerlegt daarmee het stereotype beeld.



Luxe Limburgse Sunshine Hand Car Wash (still, 24:07)



Cornered in Molenbeek (still, 31:49)

Explicietter dan de eerste twee films besproken in deze paper focust deze documentairereeks op gedragspatronen van personen en culturen gesitueerd aan de rand van de steenweg. In de verschillende onderwerpen in de reeks vinden we de opeenvolging van functies langs de weg terug. Sommige illegaal, andere soms wat in de schemerzone, maar wel allen gekenmerkt door stereotypen en vooroordelen.

Opmerkelijk is de tegenstelling tussen de weg en de wagen als symbool van vrijheid en de uitzichtloze situatie van velen die in deze reeks voor de lens verschijnen. Ze vinden hun plaats langs de steenweg maar tegelijk zitten ze er vast. Ze willen graag weg, maar kunnen niet terwijl het verkeer aan hen voorbijraast.

Conclusie

Voorgaande delen demonstreren een verschil in planologische en cinematografische perceptie. In de films domineert niet zozeer de negatieve kijk van professionelen die beroepsmatig de ruimte analyseren en mee vorm geven. De cineasten lijken zich niet te storen aan de rommelige verschijning van het landschap, de mobiliteitsproblemen of de teloorgang van de biodiversiteit.

Ondanks de verkeersdrukke - het doorgaande verkeer is in de films ook wel altijd aanwezig - laten de drie films vooral een desolate indruk na. De grauwe, troosteloze omgeving van de steenwegen wordt zonder te romantiseren weergegeven. De typerende opeenvolging van de verschillende functies langs de steenwegen – het bordeel naast de frituur naast de carwash naast de meubelgigant naast de woning ... - komt uit elke film naar voor als een wereld op zich. Daar waar planologen vaak teruggrijpen naar de geconcentreerde stad, lijkt deze in de filmische realiteit totaal onbestaande. Geen van de films verwijst naar een stadscentrum, het planologische ideaalbeeld van de compacte stad is non-existent.

De wereld van de steenweg lijkt vooral een vrijplaats waar individuele verlangens en behoeften van subculturen met uitgesproken gedragspatronen kunnen gedijen. Van duivenmelkers tot prostituees allen vinden ze hun plaats eerder langs de steenwegen dan in de maatschappij. Hier tonen de films ons de discrepantie tussen gedrag en beleid. Deze subculturen zijn prominent aanwezig in de ruimte langs de steenwegen, maar worden door beleidsmakers en planologen steevast in de marge geplaatst.

In de cinematografisch weergave is er wel ruimte voor waardering. Vooral de eerste twee films kunnen met hun poëtische en surrealistische karakter bijna als een ode aan de steenwegen gelezen worden. Vandaar de vraag of we als ruimtelijk professional de perceptie op de steenweg niet kunnen of moeten omdraaien. Want wellicht is er nood aan een meer genuanceerde en positieve perceptie van de steenweg en bij uitbreiding de horizontale metropool. Het Vlaamse uitgespreide model mag dan al veel ruimteverkwistender zijn dan zijn verticale variant, mogelijk biedt deze horizontale metropool toch veel meer kwaliteiten op het gebied van mobiliteit, economie, ecovitaliteit en bio- en landschapskwaliteit. De kwaliteiten en mogelijkheden van het Belgische verstedelijkte landschap dat met een zeer dense en diffuus wegennet toch zeer dicht bij zijn originele landschapsstructuur is

gebleven, worden weliswaar door Vlaamse planologen vaak over het hoofd gezien (Boelens, 2013, p. 9-19) maar door cineasten juist getoond en gevierd.

Vervolgonderzoek naar de cinematografische weergave van de Vlaamse verstedelijkte ruimte in tal van andere films zal uitwijzen of deze visualisaties ook kunnen bijdragen aan een ander maatschappelijk debat over de omgang met de ruimte. Deze paper vormt daartoe slechts een eerste aanzet. Meer inzicht in de culturele context en gedrag vanuit filmisch beeldmateriaal maakt het mogelijk om de perceptie op het dagelijkse leven en de gewoonteregels te verfijnen. Door te onderzoeken hoe film en ruimtelijk beleid elkaar al dan niet beïnvloeden gaat dit onderzoek in op de vraag of film een medium kan zijn om de planologische opinie te nuanceren. Wellicht kan film een planologisch instrument zijn om de publieke opinie te veranderen.

Referenties

- Allaert, G. (2009). *Ruimte en planning: van planningstheorie tot Vlaamse planningspraktijk*. Gent, Academia Press
- Boelens, L. (2013). *De ontspannen versus de jachtige metropool : pleidooi voor een horizontale planning*. Gent, Faculteit Ingenieurswetenschappen en Architectuur
- Boussauw, K. & Boelens, L. (2014). 'Plan in opmaak: de selectieve coproductie voor het Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen', *Ruimte & Maatschappij*, 6 (2), 39-67
- Braem, R. (1968). *Het lelijkste land ter wereld*. Leuven, Davidsfonds.
- Coppens, T., Lauwers, H. & Renard, P. (2012). *'s Lands natuurschoon. 50 jaar wet op de stedenbouw: een halve eeuw ruimtelijke ontwikkelingen, 29 maart 1962-2012*. Brugge, Die Keure
- De Meulder, B., Schreurs, J., Cock, A., & Notteboom, B. (1999). 'Sleutelen aan het Belgische Stadslandschap', *OASE*, (52), 78-113
- De Meulder, B., Dehaene M. & Devisch, O., e.a. (2000). *Atlas: fascikel 1 : Zuidelijk West-Vlaanderen*. Kortrijk, Anno'02
- De Meulder, B. & Dehaene, M. (2002). 'Hybride figuren in de nevelstad: retroactieve stedenbouw van het Vlaamse stadslandschap', *De Architect*, 33 (12), 33-37
- Dehaene, M., & Loopmans, M. (2003). 'De argeloze transformatie naar een diffuse stad', *Agora*, (3), 4-6
- Departement Omgeving (2017). *Samen werken aan de ruimte van morgen. Brochure bij het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. Brochure. Brussel, Departement Omgeving
- Jacobsen, G. (2011). The Al Gore effect: An Inconvenient Truth and voluntary carbon offsets'. *Journal of Environmental Economics and Management*, 61(1), 67-78
- Nielsen, (2007). *Global Consumers Vote Al Gore, Oprah Winfrey and Kofi Annan Most Influential to Champion Global Warming Cause: Nielsen Survey*.
<http://www.eci.ox.ac.uk/publications/downloads/070709nielsen-celeb-report.pdf>, Retrieved April 18, 2018
- Rooijendijk, C. (2005). *That city is mine! Urban ideal images in public debates and city plans, Amsterdam en Rotterdam 1945-1995*. Dissertatie Universiteit van Amsterdam 2005. Amsterdam, Vossiuspers UvA

THEMA: MOBILITEITSGEDRAG

Inspirator

Marjolijn Claeys, VOORLAND

Schets thema

De ruimtelijke organisatie en mobiliteit zijn sterk met elkaar verbonden. Het locatiebeleid en het hanteren van het nabijheidsprincipe ten spijt, houden veel mensen vast aan de auto voor hun verplaatsingen. Bieden inzichten uit de gedragswetenschappen nieuwe kansen voor het beleid?

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

Bijdragen: *De circusschool verhuist! Wat nu? Locatiekeuze en gedrag gekoppeld* – Inge Pennincx

Fietsroutes en voorzieningen: een opvallende mismatch – Eva Van Eenoo

Hoe planners burgers verleiden om minder auto te rijden – Thomas Vanoutrive

Meer bewegen door ruimtelijk beleid: analyse van 'walkability' in Vlaanderen – Peter Vervoort, Sara D'Haese en Nick Deham

Gedragsverandering in mobiliteit, met oog voor de omgeving – Tanja Vonk, Fieke Beemster en Stefan Talen

De circusschool verhuist! Wat nu?

Locatiekeuze en gedrag gekoppeld

Inge Pennincx

De herlocalisatie van een recreatievoorziening voor jongeren zal een belangrijk effect hebben op de ketenverplaatsing van gebruikers en hun begeleiders.

Jonge kinderen zullen door herlocalisatie pas op latere leeftijd actief en/of zelfstandig naar de (circus)les gaan dan op de huidige centrumlocatie.

De herlocalisatie van de circusschool van een binnenstedelijke gemengde locatie naar een randstedelijke monofunctionele locatie zal leiden tot het toenemen van autoverplaatsingen ten nadele van verplaatsingen te voet en met de fiets.

Departement Omgeving
Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20, bus 8
1000 Brussel

De circusschool verhuist! Wat nu?

Locatiekeuze en gedrag gekoppeld

Inleiding

Circolito is een circusschool in Mechelen die de laatste jaren ook buiten Mechelen een aanbod heeft gecreëerd (Vilvoorde, Putte, Lier en Circuspunt Sint-Niklaas). In 2016 had de circusschool rond de 500 leerlingen en ruim 40 wekelijkse lessen (over de verschillende locaties heen, maar exclusief de lessen in Circuspunt), een grote vrijetijdsvoorziening, iets dat functioneert op regionaal schaalniveau. Het is een voorziening waar leerlingen niet dagelijks, maar doorgaans wekelijks of enkele keren per week gebruik van maken. De circusschool biedt lessen aan voor kleuters vanaf 4 tot en met volwassenen. De grootste groep leerlingen (60%) zijn leerlingen van lagere school-leeftijd, geboren tussen 2005 en 2010 (16% kleuters en 18% middelbare scholieren).

Circolito verlaat een binnenstedelijke locatie aan het Klein Begijnhof in Mechelen voor een locatie net buiten de stadsring, aan het Douaneplein. De afstand met de fiets tussen beide locaties is ongeveer 1,7 km en toch zijn ze heel verschillend, de huidige locatie is stedelijk, de nieuwe locatie randstedelijk.

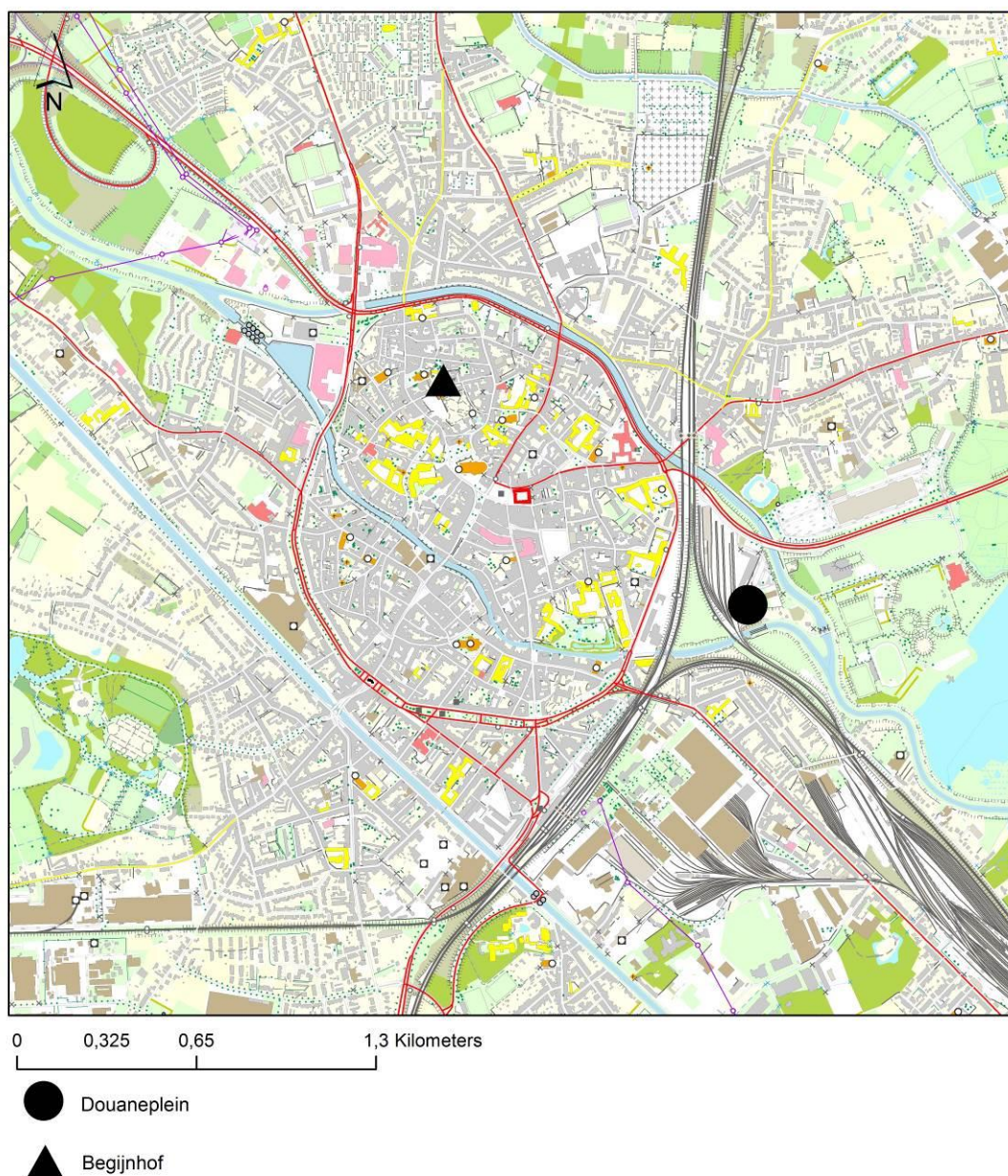
Als ouder van drie kinderen die lessen volgen bij Circolito sta ik dicht bij de circusschool en kan ik het verhuisproces van nabij opvolgen. Als onderzoeker ruimtelijke planning zie ik in het grote verschil tussen beide locaties een kans om meer te weten over perceptie en gedrag van gebruikers van de circusschool gekoppeld aan verschillende locatietypes. De verhuizende circusschool is een interessante case om voor een specifieke groep gebruikers na te gaan hoe de verandering van locatie in verplaatsingsafstand en locatietype het verplaatsingsgedrag beïnvloedt.

In deze paper focussen we op het verder onderbouwen van volgende stellingen.

- De herlocalisatie van de circusschool van een binnenstedelijke gemengde locatie naar een randstedelijke monofunctionele locatie zal leiden tot het toenemen van autoverplaatsingen ten nadele van verplaatsingen te voet en met de fiets.
- De herlocalisatie van een recreatievoorziening voor jongeren zal een belangrijk effect hebben op de ketenverplaatsing van gebruikers en hun begeleiders.
- Jonge kinderen zullen door herlocalisatie pas op latere leeftijd actief en/of zelfstandig naar de (circus)les gaan dan op de huidige centrumlocatie.

Ruimtetekort

De circusschool Circolito in Mechelen heeft goede redenen om te verhuizen naar een andere locatie. De laatste jaren kende Circolito een gestage groei, zowel in leerlingenaantal als in lessen en volgens de wachtlijst is er nog interesse in een derde meer. De gebouwen op de locatie Begijnhof zijn de beperkende factor: er zijn slechts twee zalen en ze zijn niet groot genoeg voor sommige activiteiten. Capaciteitsuitbreiding ter plaatse is niet mogelijk omdat er geen lege ruimte meer beschikbaar is en de gebouwen zelf beschermd zijn als monument. Na een lang zoekproces is de keuze gevallen op een bestaand bedrijfsgebouw van de stad Mechelen, dat kan aangepast worden aan de noden van de circusschool en een sportclub en de naam Den Hangar draagt. Op 16 april 2018 hebben de eerste circuslessen plaats in Den Hangar.



Figuur 1 Circolito in Mechelen: situering van de locatie voor verhuis (Begijnhof) en na verhuis (Douaneplein) (op topografische kaart 1:10000)

Onderzoek naar de relatie tussen ruimte en verplaatsingsgedrag

Er is een complex verband tussen ruimtelijke structuur, infrastructuur voor personenvervoer en verplaatsingsgedrag (Van Meeteren, Boussauw, De Kool, & Ronse, 2013). Verplaatsingsgedrag wordt daarnaast ook beïnvloed door psychosociale aspecten, persoonlijke motieven en perceptie (Hunecke Marcel, Hausteijn Sonja, Sylvie, & Susanne, 2007; Saelens, Sallis, & Frank, 2003). Saelens (2003) stelt dat het niet zo gemakkelijk is om onderzoek te verrichten via een gecontroleerde interventie om verandering in buurtkenmerken te relateren aan verplaatsingsgedrag.

Het case-onderzoek rond de circusschool heeft het voordeel dat er een real-live-interventie wordt onderzocht: de circusschool verhuist. De aard van de locatie en de af te leggen afstand voor de gebruikers veranderen. Andere elementen wijzigen niet tussen beide onderzoeksmomenten, behalve mogelijk het weer (Hunecke Marcel et al., 2007; Reumers, Declercq, Janssens, & Wets, 2017).

De ruimtelijke verschillen tussen de twee locaties

De Circusschool is de bestemming van de functionele verplaatsing. Het is een recreatieve bestemming waar vooral kinderen en jongeren gebruik van maken. Kinderen (Zwerts, Allaert, Janssens, Wets, & Witlox, 2010), zeker jonge kinderen, kiezen vaak niet zelf hoe ze zich verplaatsen. De ouders hebben er een belangrijke invloed op. Ouders hechten belang aan verkeers- en sociale veiligheid en afstand, maar ook aan de zelfstandigheid van het kind om te beslissen of ze zich zelfstandig mogen verplaatsen. In ieder geval is het in Vlaamse context zo dat er veel jongeren vanaf het eerste middelbaar met de fiets naar school gaan (Boussauw, Van Meeteren, & Witlox, 2013).

Afstand en dichtheid

In de relatie tussen ruimtelijke structuur en verplaatsingsgedrag is afstand een eerste belangrijke variabele (Reumers et al., 2017), een gegeven dat verschilt naar leeftijd (D'Haese Sara, De Meester Femke, De Bourdeaudhuij Ilse, Deforche Benedicte, & Greet, 2011). Het tweede element van die relatie dat terugkomt in de literatuur is de veronderstelling dat een gemengde omgeving (met hoge dichtheid woningen, voorzieningen en jobs) leidt tot minder autogebruik en meer verplaatsingen met de fiets en te voet enerzijds en kortere dagelijkse verplaatsingen anderzijds (Choi, 2014; Frank, 2010). De bestaande site aan het Klein Begijnhof is een binnenstedelijke locatie (historische binnenstad). Op minder dan 200m bevindt zich een pleintje met speeltuigen en een binnentuin met rustbanken. Veel voorzieningen, zoals meerdere scholen, de academie, muziekschool, restaurants en cafés, winkels, bibliotheek... zijn op korte afstand te vinden.

Het Douaneplein ligt buiten de Mechelese (kleine) ring. De combinatie ringweg en spoorwegbundel op verhoogde berm (samen ruim 200m¹ breed) zorgt voor een duidelijke fysieke scheiding met het centrum. Deze locatie is uitgekozen door de stad Mechelen als recreatieve cluster. Het deel daarvan dichtst bij de stad (op 500-750m) is voorzien om verschillende jeugdvoorzieningen (skateput, fuifzaal, klimzaal, polyvalente ruimte,...) bij elkaar te brengen op één plein, ingericht als verblijfsruimte. De recreatieve voorziening in de recreatiecluster die dichtst bij de site gelegen is, is de schaatspiste (op 850m te voet vanaf de nieuwe locatie).

Aangepaste infrastructuur voor de diverse vervoermiddelen

Het derde element is de aard van de infrastructuur. De aanwezigheid, hoge dichtheid en hoge kwaliteit van infrastructuur voor de zwakke weggebruiker (Frank, 2010; Saelens et al., 2003) zal leiden tot een duurzamer en/of actiever verplaatsingsgedrag, terwijl veel parkeerplaatsen leiden tot meer autogebruik (Ronse Ward, Boussauw Kobe, & Dirk., 2013).

De leslocatie Begijnhof bevindt in een relatief smalle straat in de binnenstad. Er zijn verschillende haltes van het openbaar vervoer op 450 m gelegen. De wegen in de omgeving zijn bedoeld voor gemengd verkeer en relatief smal. Doorgaans kunnen auto's maar in één richting rijden, fietsers in beide richting. Soms is er wel een voetpad, soms niet. Het verkeerscirculatieplan zorgt ervoor dat doorgaand verkeer niet in de buurt komt, maar automobilisten kunnen de ingang van de circusschool bereiken om hun kinderen af te zetten. Er is geen fietsenstalling in de omgeving, maar leerlingen

kunnen hun fiets stallen op straat nabij de ingang of op de binnenplaats van de circusschool. Op minder dan 200m bevindt zich een publieke parking.

De site aan het Douaneplein is goed ontsloten voor de wagen via een weg die de bebouwde omgeving vermijdt en goed aansluit op de ring van Mechelen. Het douaneplein wordt ook als randparking voor winkelen in het centrum aangeprezen. Op zaterdag en koopzondagen rijdt er een pendelbusje vanaf een halte op het douaneplein naar de Grote Markt. Dagelijks bediende haltes zijn op ongeveer 600m gelegen. Om de site te bereiken per fiets vanuit het centrum moet men steeds de ring oversteken en de spoorwegbundel kruisen. Voorlopig zijn er twee routes beschikbaar voor fietsers en voetgangers om van aan Den Hangar de stadszone binnen de ring te bereiken (750 m of 1,6 km). Alle fietsroutes gaan over een ventweg met gemengd verkeer, waar niet zo veel fietsers rijden en zonder voetpad. Op het douaneplein is voldoende parkeerplaats voorzien, maar leerlingen met de auto afzetten aan de ingang zal niet mogelijk zijn. Voor fietsers worden rekken voorzien aan het gebouw. In de toekomst wordt een extra fietsverbinding voorzien met de stad (langs de Binnendijle; zomer 2017) en de fietsostrade (Antwerpen-Brussel; gekoppeld aan vernieuwing hoofdstation).

Vergelijking van de locaties

De synthese van deze ruimtelijke analyse, gekoppeld aan de literatuur, doet vermoeden dat de locatie aan het Douaneplein minder geschikt is voor verplaatsingen te voet en per fiets dan de locatie aan het Begijnhof. De afstanden die moeten afgelegd worden zijn groter, niet in het minst omdat de dichtheid en functiemix er veel lager zijn. Voor jongeren worden er heel wat activiteiten samengebracht. Er worden duidelijk inspanningen gedaan om routes voor en onthaal van fietsers te verbeteren, maar voor de voetganger is er ook in de toekomst weinig voorzien.

Voor de automobilist heeft de locatie Douaneplein grote voordelen. De locatie sluit goed aan op het stedelijk wegennet en er zal veel ruimte zijn om te parkeren. Voor gebruik van het openbaar vervoer zal de situatie verbeteren op zaterdag, maar minder goed zijn op andere dagen.

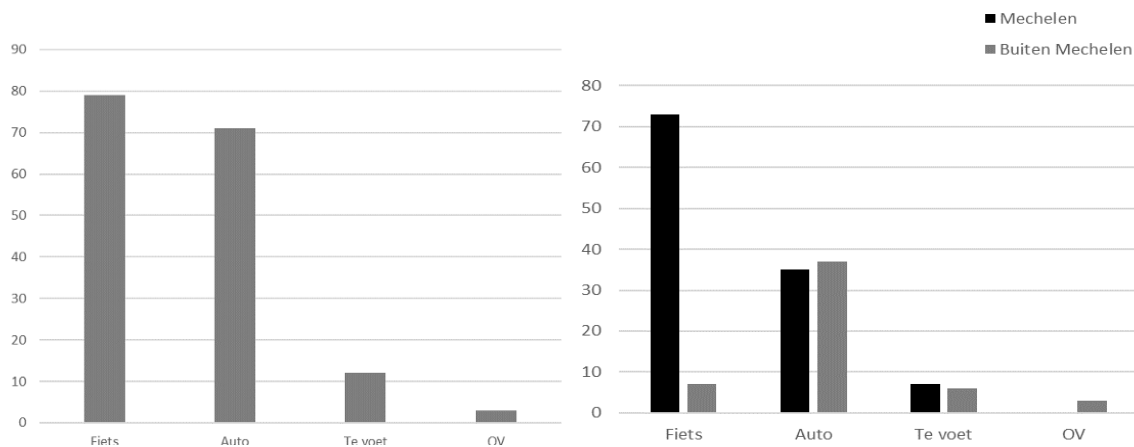
Verplaatsingsgedrag, perceptie van de locaties en voorspelling volgens gebruikers

Het case-onderzoek Circolito wordt uitgevoerd aan de hand van enquête, één voor (maart 2017) en één na de verhuis (gepland mei 2018). Voor de enquête worden gegevens verzameld per afzonderlijke leerling. De enquête 2017 is opgebouwd uit vier delen, een eerste rond algemene leerlinggegevens, één over verplaatsingsgedrag, één over perceptie van huidige en nieuwe locatie (Mechelen) en een laatste rond de verwachte verandering. De enquête 2018 zal ook de onderdelen over leerlinggegevens en verplaatsingsgedrag bevatten en terugkijken naar de eerdere perceptie en gemaakte voorspelling.

In de enquête is uitdrukkelijk gevraagd de vragen rond verplaatsing te beantwoorden met de (voor)laatst-gevolgde les in gedachten. De onderzoekseenheid is dus een specifieke verplaatsingsketenⁱⁱ. en sluit daarmee aan bij verplaatsingen die ook in een verplaatsingsboekje genoteerd zouden worden (Reumers et al., 2017). De vragen over perceptie zijn gekoppeld aan de vraag hoe men zich doorgaans verplaatst en gaan dus over gemiddeld verplaatsingsgedrag (D'Haese Sara et al., 2011; Zwerts et al., 2010). De respondenten geven sterren aan ligging, inrichting en aangenaamheid van de locatie en de veiligheid van de route, en dit voor beide locaties. De meeste respondenten van de enquête 2017 zijn ouders.

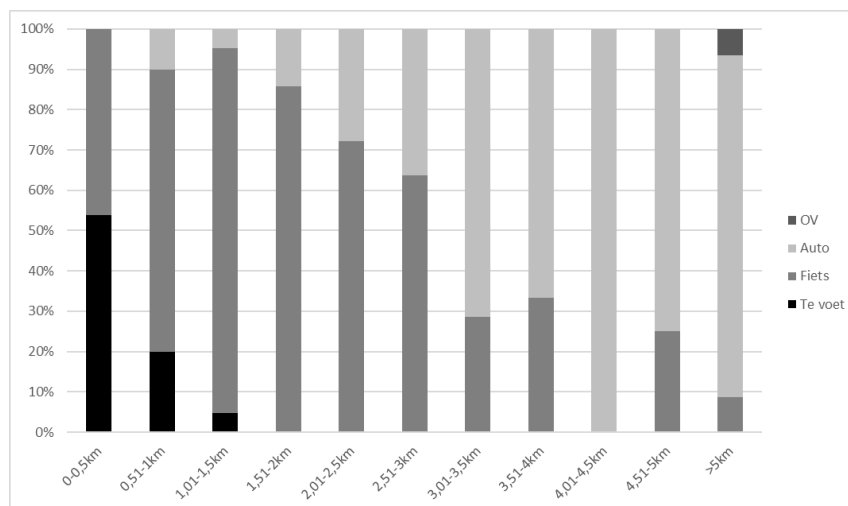
Resultaten uit de enquête 2017, afgenomen een jaar voor de verhuis

Uit de resultaten van de enquête blijkt dat de meeste verplaatsingen naar Circolito, locatie Begijnhof, om naar de les te gaan gebeuren met de fiets. Dat is net niet de helft van de meegerekende verplaatsingen. Op de tweede plaats, in aantal slechts beperkt minder, komen de verplaatsingen met de auto en daarna de verplaatsingen te voet, met iets minder dan 10%. Het openbaar vervoer wordt nauwelijks gebruikt. De fietsers komen voor het grootste deel uit de gemeente Mechelen, terwijl de auto bijna in gelijke aantallen gebruikt wordt door leerlingen van binnen en buiten Mechelen. Het gegeven dat er leerlingen die niet in Mechelen wonen te voet gaan, is te verklaren omdat niet iedere verplaatsing naar de circusschool thuis vertrekt zie verder.



Figuur 2 Aantal verplaatsingen naar gebruikte vervoermiddel voor verplaatsing van de vorige activiteit naar de circusschool in het Klein Begijnhof, totaal en gespecificeerd naar woonplaats (enquête 2017 (n=165)).

Afstand en vervoermiddel

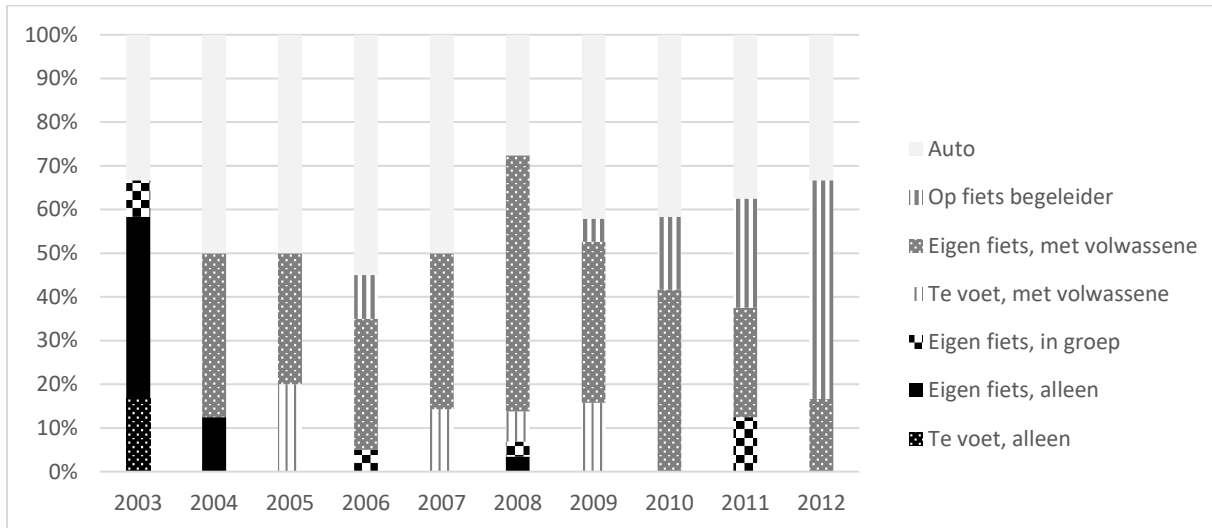


Figuur 3 Verplaatsingen van de vorige activiteit naar de circusschool in het Klein Begijnhof naar afstand en vervoermiddel (%) (enquête 2017 verwerkt met Arc GIS Network Analyst (vector) (n=171)).

Afstand is belangrijk bij de keuze van een specifiek vervoermiddel. De resultaten van de enquête tonen deze relatie ook aan voor verplaatsingen naar de circusschool (Figuur 3). Afstanden tot 500 m worden in ruim de helft van de gevallen te voet gedaan. Er is geen enkele verplaatsing voor een afstand langer dan 1,5 km die te voet wordt afgelegd. Tot 3 km worden nog ruim 60% van de verplaatsingen met de fiets gedaan. Met de afstand stijgt het aandeel autoverplaatsingen.

Leeftijd en zelfstandigheid

Met de leeftijd evolueert de mate van zelfstandigheid van kinderen en jongeren... Bij verplaatsingen naar de circusschool zien we dat alleen middelbare scholieren, van de geboortejaren 2003 en 2004, zich volledig alleen naar de circusschool verplaatsen met de fiets of te voet. In het bijzonder leerlingen van geboortjaar 2003 verplaatsen zich actief (ruim 65%).

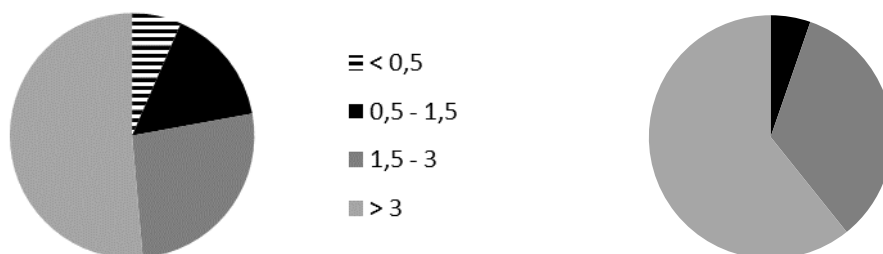


Figuur 4 Verplaatsingen van de vorige activiteit naar de circusschool in het Klein Begijnhof naar geboortjaar en zelfstandigheid van de verplaatsing (%) (enquête 2017 (n=138))

Kinderen van eerste tot zesde leerjaar (30 à 40%, met één hoger uitschieter) en kleuters (15 à 20%) verplaatsen zich in 2017 met de eigen fiets onder begeleiding van een volwassene. Pas vanaf het tweede leerjaar gaan ze ook te voet onder begeleiding. Kleuters en kinderen van de leeftijd eerste en tweede leerjaar (2009 en 2010) worden ook gebracht met de fiets van de begeleider. Ongeveer 50% van de kinderen van de lagere school wordt met de auto gebracht. Kleuters minder vaak. Het grootste deel van de leerlingen van Circolitie kan niet alleen naar Circusles gaan, maar wordt bijgestaan bij de verplaatsingen met de auto en de fiets. Jonge kinderen fietsen nog niet zelf en oudere kinderen worden begeleid.

De verhuis heeft effect op de af te leggen afstand

De verdeling in afstand tussen de woonplaats van leerlingen en de locatie van de circusschool voor en na verhuis is in Figuur 5 grafisch weergegeven..

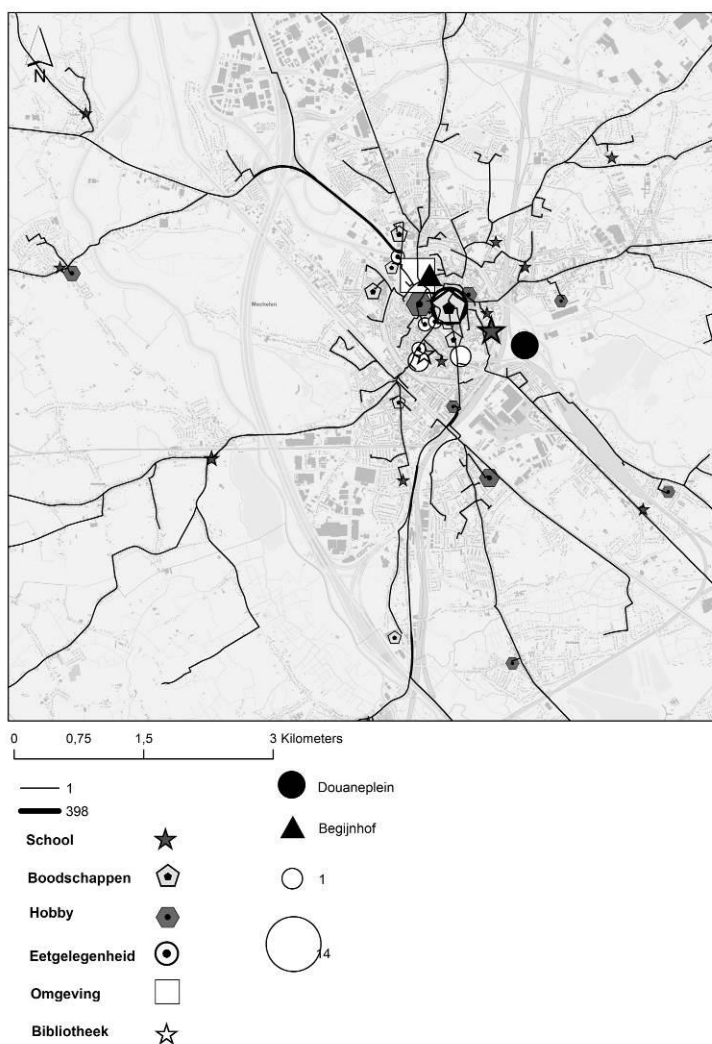


Figuur 5 Verdeling naar afstand (in kmⁱⁱⁱ) van de woonplaats van leerlingen tot Klein Begijnhof (locatie voor verhuis-links) en Douaneplein (locatie na verhuis-rechts) (leerlingenbestand 2016 verwerkt met Arc GIS Spatial Analyst (raster)).

Op Figuur 5 is af te lezen dat verhuis van de circusschool zal leiden tot een groter aandeel langere verplaatsingen. De haalbaarheid van de verplaatsingen te voet wordt kleiner. Het aandeel leerlingen dat op voor tieners haalbare fietsafstand woont neemt toe. Geen enkel van de gebruikte adressen ligt op minder dan 500m van de site Douaneplein, omdat binnen die afstand ook geen woningen gelegen zijn. Als de langere afstand voor de jonge kinderen betekent dat ze niet meer zelf kunnen fietsen, zal iets vaker voor de auto gekozen worden. Over het algemeen zal de verlenging van afstand leiden tot meer verplaatsingen naar de circusschool met de auto (Reumers et al., 2017).

Dichtheid van functies

Functionele verweving en dichtheid van functies zijn positief voor actieve verplaatsingen en organisatie van het openbaar vervoer. De vragen over ketenverplaatsing, perceptie en verwachting leveren basismateriaal op om dit toe te passen op de case.



Figuur 6 De verplaatsingsketen van verplaatsingen naar Circolito in het Klein Begijnhof (van leerlingen en begeleidende anderen) op basis van unieke verplaatsingen (enquête-resultaten verwerkt met Arc GIS Network Analyst (vector) (n=171)).

Zicht op ketenverplaatsing

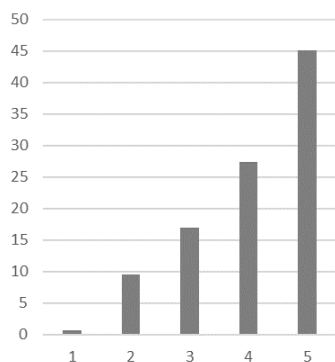
Gevraagd naar de laatste activiteit/plaats (verder in de tekst ook stop genoemd) waar de leerling was, antwoordt 63% van de leerlingen 'thuis', 18% 'op school' (★), 8% deed een 'andere hobby buitenshuis' (◐) en de rest diverse activiteiten (Figuur 6). Verplaatsingen komend van een andere hobby gebeuren vaker dan andere verplaatsingen te voet, verplaatsingen van school zijn vaker met de fiets. Het aandeel autogebruikers is in de drie gevallen vergelijkbaar. Ook op de terugweg van de circusschool is de volgende stop in de verplaatsing divers. Thuis komt met 77% vaker voor dan op de heenroute en school ontbreekt.

De lessen van Circolito verlopen parallel voor kinderen van andere leeftijdsgroepen zodat de verplaatsingen per gezin kunnen beperkt blijven. De lesduur varieert van één tot anderhalf uur duurt. Net voor of na een circusles zijn er dan ook al veel leerlingen in de buurt van de circusschool, waar ze wandelen/spelen in de omgeving (wit vierkant op figuur 6) of ter plaatse wachten.

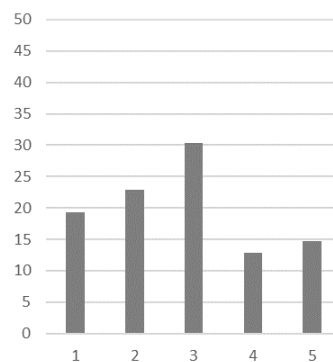
De meeste begeleiders (n=77) verplaatsen zich ook zonder hun kind, 22 gaan naar huis, 22 doet boodschappen en een tiental wacht bij de circusschool/in de buurt. Voor deze verplaatsing zonder leerling blijkt het aandeel te voet en met de fiets iets groter dan voor het brengen naar de circusschool. Figuur 6 is een voorstelling van alle ketens als stops (behalve thuis) en routes op kaart. De stops en dus routes concentreren zich duidelijk binnen de Mechelse Ring. Dit is uiteraard gekoppeld aan de aanwezigheid van een divers aanbod aan mogelijke bestemmingen. Net zoals voor adressen van leerlingen ligt het Douaneplein substantieel verder af van veel van de momenteel gebruikte stops.

Perceptie van de locaties

Uit de verschillende perceptievragen selecteren we hier de vraag ‘Hoe goed is de ligging om uw verplaatsing/circusactiviteit te combineren met andere activiteiten?’ In Figuur 7 is te zien hoeveel sterren de respondenten gegeven hebben aan de beide locaties.



7a Begijnhof



7b Douaneplein

Figuur 7 Antwoorden, verdeeld naar het aantal gegeven sterren (percentage van het totaal) op de vraag naar ligging van de locatie om activiteiten te combineren. Links voor de locatie voor verhuis (n=135) en rechts (n=109) voor de locatie na de verhuis. (enquête 2017)).

De ligging van de locatie Begijnhof is beduidend beter om activiteiten te combineren dan de ligging van de locatie Douaneplein (statistisch relevant). Toch geven slechts 11 ((n=118) respondenten aan dat ze verwachten dat ze hun activiteitenpatroon zullen veranderen na verhuis van de circusschool.

Perceptie bereikbaarheid en vervoermiddelkeuze

Over de bereikbaarheid van de locatie zijn de antwoorden minder eenduidig. Een gewone vergelijking tussen de resultaten voor beide locaties levert geen statistisch relevant verschil op. De verschillen worden wel zeer duidelijk wanneer de antwoorden opgedeeld worden per vervoermiddel dat de respondent doorgaans gebruikt. Zo vinden meer fietsers en voetgangers naar Circolito de locatie Begijnhof beter dan de nieuwe locatie. Meer automobilisten geven dan weer meer sterren aan de locatie Douaneplein dan de locatie Begijnhof. In het vrije commentaarveld wordt vaak gesteld dat de nieuwe locatie een echte autolocatie is.

Op de vraag naar eigen gedragsverandering stelt iets meer dan de helft van de respondenten (n=118) dat er niets zal veranderen. Het grootste deel van de respondenten verwacht dat ze een ander vervoermiddel zal gebruiken. Auto i.p.v. fiets of te voet komt het vaakst voor, al zijn er ook enkele respondenten die stellen dat het voor hen dichterbij is, dus de fiets haalbaarder wordt. Enkele mensen geven expliciet aan dat ze nog niet weten hoe de verplaatsing rond te krijgen.

Besluit

Zelfs voor het eigenlijke onderzoek afgerond is, hebben we verschillende argumenten om te verwachten dat er meer autoverplaatsingen naar de circusschool zullen gebeuren. De literatuur wijst erop dat grotere afstand, minder verweving en inrichting gericht op de auto ook leidt tot meer autogebruik. Verschillende gebruikers van de circusschool verwachten ook dat ze de auto vaker zullen nemen. Door de grotere afstanden en de afwezigheid van v.b. winkels nabij de locatie worden de ketenverplaatsingen minder gemakkelijk te organiseren binnen dezelfde tijd. Zeker verplaatsing tussendoor wordt wat moeilijker te voet (maar kan op zaterdag wel met het pendelbusje). Het is mogelijk dat er meer mensen in de buurt van de circusschool zullen blijven wachten. Afstand zal er ook toe leiden dat jonge kinderen, die nu opvallend vaak met de eigen fiets naar de circusschool gaan, vaker gevoerd zullen worden, hetzij op de fiets van de begeleider hetzij met de auto. Algemeen blijkt dat gedragsonderzoek naar aanleiding van de herlocalisatie van één voorziening interessante inzichten biedt in de relatie tussen ruimte en gedrag en algemeen gangbare hypothesen kan illustreren.

Referenties

- Choi, E. (2014). Walkability and the complexity of walking behavior. *ITU A/Z*, 11(2).
- D'Haese Sara, De Meester Femke, De Bourdeaudhuij Ilse, Deforche Benedicte, & Greet, C. (2011). Criterion distances and environmental correlates of active commuting to school in children. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 1(8), 10.
- Frank, L. D. (2010). The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study. *British Journal of sports medicine*, 44(13), 924-933.
- Hunecke Marcel, Haustein Sonja, Sylvie, G., & Susanne, B. (2007). Psychological, sociodemographic, and infrastructural factors as determinants of ecological impact caused by mobility behavior. *Journal of Environmental Psychology*(27), 277-292.
- Reumers, S., Declercq, K., Janssens, D., & Wets, G. (2017). *Onderzoek verplaatsingsgedrag 5.2, analyserapport*. Retrieved from
- Ronse Ward, Boussauw Kobe, & Dirk., L. (2013). Winkelcentra en de vervoerswijze van hun bezoekers: de invloed van de bestemming. *Verplaatsingen en polycentriciteit* (pp. 55-92). Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement Ruimte Vlaanderen.
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of behavioral medicine*, 25(2), 80-91.
- Van Meeteren, M., Boussauw, K., De Kool, D., & Ronse, W. (Eds.). (2013). *Het Vlaams gewest als polycentrische ruimte: van semantiek tot toepassing*. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement Ruimte Vlaanderen.
- Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., & Witlox, F. (2010). How children view their travel behaviour: a case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, 18 (6), p. 702

-
- ⁱ Alle afstanden in dit hoofdstuk zijn bepaald met de routefunctie in Google Maps ©2018.
- ⁱⁱ Reumers et al. (p20) vermelden dat het in het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen moeilijk is om ketenverplaatsingen goed in beeld te brengen adhv een verplaatsingsdagboek. Bij dit onderzoek wordt er gemakshalve van uitgegaan dat het hoofddoel de circusschool is, hoewel we weten dat het brengen van een kind naar de circusschool niet ondergeschikt is aan het brengen van een kind naar een andere hobby. De meest voorkomende activiteiten tussendoor lijken enerzijds bewuste combinaties, anderzijds wachtgedrag.
- ⁱⁱⁱ De afstanden zijn afgeleid uit onderzoek naar verplaatsingen naar school van kinderen van 11 tot 12 jaar (D'Haese Sara et al., 2011). Daaruit blijkt dat voor de schoolverplaatsing meer dan 80% van de verplaatsingen onder 1,5 km te voet gebeurt en meer dan 80% onder 3km met de fiets. Op deze basis hebben de onderzoekers gesteld dat het haalbare afstanden zijn voor kinderen van die leeftijd. We hebben zelf 500m toegevoegd omdat dit aansluit bij de reële wandelafstand in Vlaanderen, zoals blijkt uit het recentste onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (Reumers et al., 2017).

Fietsroutes en voorzieningen: een opvallende mismatch

Analyse van de integratie tussen fietsnetwerk en voorzieningenniveau: een Gentse casestudy

Eva Van Eenoo

Stellingen

- 1) Fietsers in Gent kiezen hun route eerder op basis van afstand en tijdswinst dan op basis van de aanwezigheid van voorzieningen.
- 2) In Gent vallen de trajecten met een hoog voorzieningenniveau niet samen met de trajecten met de beste fietsinfrastructuur.
- 3) Een stedelijke overheid kan initiatieven nemen om het fietsnetwerk en voorzieningenniveau met elkaar te integreren.

Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research
Pleinlaan 2, lokaal F4.71
1050 Brussel
tel. +32 2 629 28 28
email: eva.van.eenoo@vub.be

Fietsroutes en voorzieningen: een opvallende mismatch

Analyse van de integratie tussen fietsnetwerk en voorzieningenniveau: een Gentse casestudy

Voorzieningen: de blinde vlek in routekeuzeanalyse bij fietsers

Binnen het onderzoeksveld dat de invloed van de bebouwde omgeving op verplaatsingsgedrag bestudeert, wordt er regelmatig gepleit voor omgevingen die voldoen aan de zogenaamde vijf D's (density, diversity, design, destination accessibility en distance to transit) (Cervero & Kockelman, 1997; Ewing & Cervero, 2010). *Density* is een maat voor onder meer bevolkingsdichtheid, bebouwingsdichtheid, aantal jobs per vierkante meter etc. *Diversity* meet de verwevenheid aan functies binnen een gebied. *Design* heeft te maken met inrichting en infrastructuurontwerp: gaat het om wandel- en fietsvriendelijke omgevingen of eerder autogeoriënteerde? *Destination accessibility* en *distance to transit* ten slotte meten hoe eenvoudig of moeilijk het is om bepaalde bestemmingen (zoals jobs of het stadscentrum) of een halte van het openbaar vervoer te bereiken. Omgevingen die goed scoren wat betreft de 5D's, zouden wandelen, fietsen en verplaatsingen met het openbaar vervoer aannemelijker maken. Het blijkt evenwel dat de bebouwde omgeving meer een indirect dan wel een direct effect heeft op duurzame verplaatsingspatronen (Ewing & Cervero, 2010; Stevens, 2017) of op fietsgebruik (zie bijvoorbeeld een casestudy op Gent in Van Acker, 2010). Nochtans werd ook aangetoond dat een ruimtelijke configuratie met een hoge dichtheid, een diversiteit aan functies en een fietsvriendelijk ontwerp een fietsklimaat wel in de hand werkt (Heinen et al., 2010; Cervero & Duncan, 2003; Pikora et al., 2003; Pucher & Buehler, 2006; Nielsen et al., 2013).

Wat niet duidelijk is, is of een grotere aanwezigheid van fietsers een stimulans is voor een meer diverse omgeving met een variëteit aan functies, en of fietsers zich in hun routekeuze laten leiden door de aanwezigheid van die functies. Routekeuzeanalyses trachtten in eerste instantie te achterhalen welk soort infrastructuur fietsers prefereren of welke trajecten ze afleggen. Daarnaast laten ze toe om een onderscheid te maken tussen het gedrag van ervaren en minder ervaren fietsers, tussen dat van mannen of vrouwen etc. Routekeuzeanalyse gebeurt veelal via *stated preference* waarbij respondenten een voorkeur voor een bepaalde weginrichting kunnen geven (Broach et al., 2012). De methode kent nogal wat beperkingen, maar dankzij technologische ontwikkelingen wordt het steeds eenvoudiger om vaststellingen te doen op basis van *revealed preference*, onder meer via GPS-tracking en crowdsourcing met behulp van smartphoneapplicaties (zie bijvoorbeeld Broach et al., 2012 en Menghini et al., 2010, Romanillos et al., 2016). De twee vragen waarop deze paper via een casestudy een antwoord tracht te geven zijn de volgende: kiezen fietsers hun route op basis van de aanwezigheid van bepaalde voorzieningen of laten ze zich door andere parameters leiden? Werkt een grote aanwezigheid van fietsers voorzieningen langs fietsroutes in de hand?

De paper is als volgt gestructureerd: na de voorstelling van de gehanteerde methode, ga ik na hoe het Gentse fietsnetwerk is opgebouwd. Vervolgens bekijk ik in welke mate fietsers gebruik maken van dat netwerk. Daarna focus ik op het voorzieningenaanbod op de hoofdroutes van het fietsnetwerk, en maak ik tevens de vergelijking met het voorzieningenaanbod op de parallelle trajecten. Ik tracht de resultaten te verklaren, om daarna het debat verder te openen door mogelijke beleidsopties naar voor te schuiven. De paper sluit af met enkele conclusies en suggesties voor verder onderzoek.

Methode

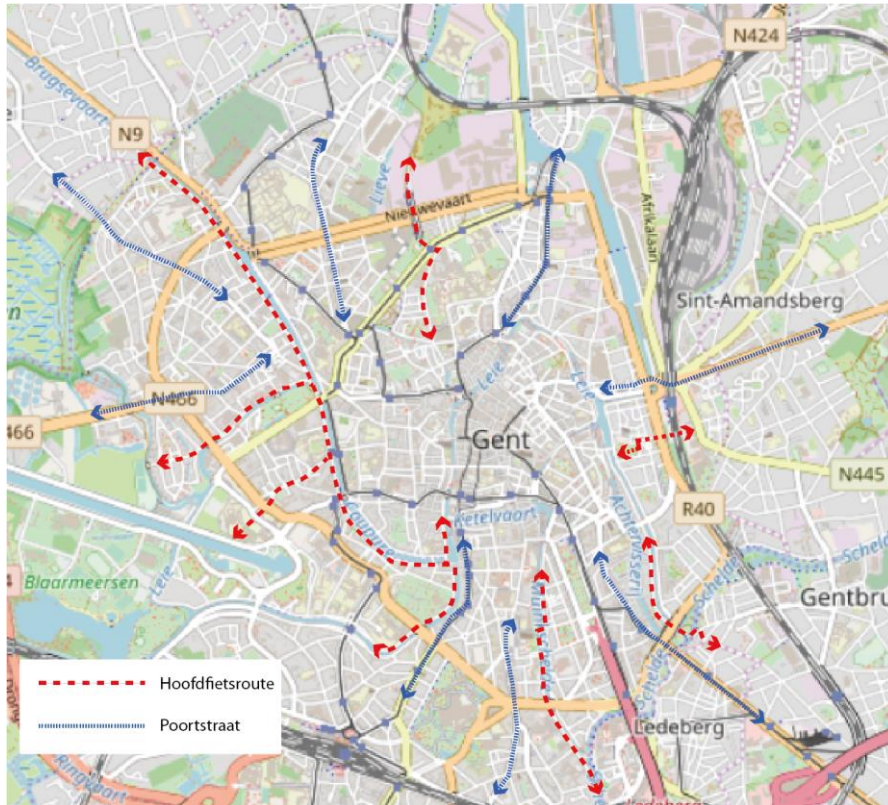
De stad Gent fungeert als casestudy voor dit onderzoek. Gent voert sinds twee decennia een mobiliteitsbeleid dat ambieert om het fietsgebruik te doen toenemen. Het aandeel fiets in de totale modal split bedroeg in 2000 14%, in 2012 klom dat aandeel naar 21,7% en in 2015 naar 29,6% (M.A.S, 2016). Voor 2017 zijn er slechts beperkte tellingen beschikbaar, maar daaruit blijkt dat het fietsgebruik in de binnenstad, na de invoering van een circulatieplan, ten opzichte van 2016 met 25% gestegen is, en het fietsgebruik van en naar de binnenstad met 35% (Mobiliteitsbedrijf Stad Gent, 2018). Met andere woorden, het fietsgebruik in Gent is sinds twee decennia aan een gestage opmars bezig, wat maakt dat Gent een interessante en relevante case is om te onderzoeken of en in welke mate voorzieningenapparaat en fietsroutes op elkaar zijn afgestemd of naar elkaar toegroeien.

Op basis van terreinonderzoek werd het voorzieningenniveau langs de Gentse hoofdfietsroutes en hun parallelle routes in kaart gebracht. Aan de hand hiervan kan worden ingeschat of en in welke mate er een voorzieningenapparaat ontstaat langs fietsroutes. Om te achterhalen welke routes fietsers kiezen en of de locatie van voorzieningen hier een rol in kan spelen, werd gebruik gemaakt van fietstellingen uit mei 2017, uitgevoerd door de lokale milieuvereniging Gents Milieufrent. De tellingen vonden plaats ter hoogte van 38 punten waar fietsers de kleine ring R40 kunnen kruisen om de Gentse binnenstad in te rijden. In totaal zijn er 46 mogelijke invalswegen om de binnenstad te bereiken (althans voor het fietsverkeer). Van de niet-getelde wegen is geweten dat de aantallen fietsverkeer verwaarloosbaar zijn, daarom kunnen we ervan uitgaan dat de dekking groot genoeg is om betekenisvol te zijn. De tellingen hielden enkel rekening met de stadinwaartse bewegingen. Omdat de telling plaatsvond tijdens de ochtendspits (tussen 7u en 9u), gaat het voornamelijk om functioneel fietsverkeer, met name fietspendelaars, schoolkinderen en studenten. In totaal werden er 11.355 fietsers geteld. Stad Gent voert zelf ook regelmatig tellingen uit om de evolutie van het fietsgebruik in kaart te brengen, maar die tellingen beperken zich hoofdzakelijk tot de hoofdfietsroutes, waardoor het moeilijk is om het fietsgebruik langs de parallelle routes te vergelijken.

De opbouw van het Gentse fietsnetwerk

De contouren van het Gentse fietsnetwerk ontstonden in 1993. Vanuit de wens om de fietser een rustig en veilig alternatief te geven voor wegen die voornamelijk gedomineerd werden door autoverkeer en openbaar vervoer, zocht de stad Gent naar routes waar er met een beperkt aantal ingrepen snel een veilig en relatief autoluw fietstracé kon worden gecreëerd (Stad Gent, 1993). Op die tracés kwamen ook de ongelijkgrondse kruisingen met de kleine ring R40 te liggen en nam de kwaliteit van de fietsinfrastructuur gaandeweg toe. Deze hoofdfietsroutes zijn de ruggengraat van het Gentse fietsnetwerk. Centraal in het fietsnetwerk zijn de zogenaamde ‘fietspoorten’, onderdeel van een hoofdfietsas waar fietsers de kleine ring R40 op een veilige manier kunnen kruisen, bij voorkeur ongelijkgronds, en waar de toeleidende routes verder worden uitgerust voor het fietsverkeer, via bijkomende ongelijkgrondse kruisingen en het creëren van fietsstraten (Stad Gent, 2017a). Figuur 2, rechtse afbeelding, duidt de ligging van de fietspoorten met ongelijkgrondse kruisingen aan. De hoofdfietsroutes bieden een alternatief voor parallelle trajecten, gedomineerd door autoverkeer en openbaar vervoer (zie figuur 1). De parallelle wegen zijn historische poortstraten zijn die de stad met het buitengebied verbinden. Onder invloed van de industrialisatie in de 19^{de} eeuw en het uitdijen van de stad na het afschaffen van de stadstol in 1860, groeiden de poortstraten aan belang en begonnen ze een centrale rol op te nemen in het zeer dense stadsweefsel dat we nu kennen als 19^{de} eeuwse gordel.

In 1873 deed de tram haar intrede in Gent, en begin 20^{ste} eeuw kregen ook de poortstraten een tramlijn (Laleman et al., 2012). De routes zijn tot op vandaag een belangrijke as voor het openbaar vervoer, zij het dat de tram in bijna alle gevallen vervangen is door een bus. Daarnaast fungeren de poortstraten als invalsroute voor het gemotoriseerd verkeer. Dat maakt dat het routes zijn die qua inrichting veel minder de voorkeur van fietsers wegdragen, omwille van het fietsen in gemengd verkeer (Heinen et al., 2010).



Figuur 1: hoofdfietsroutes en poortstraten (Bron: Stad Gent; Openstreet Maps; eigen bewerking).

Resultaten

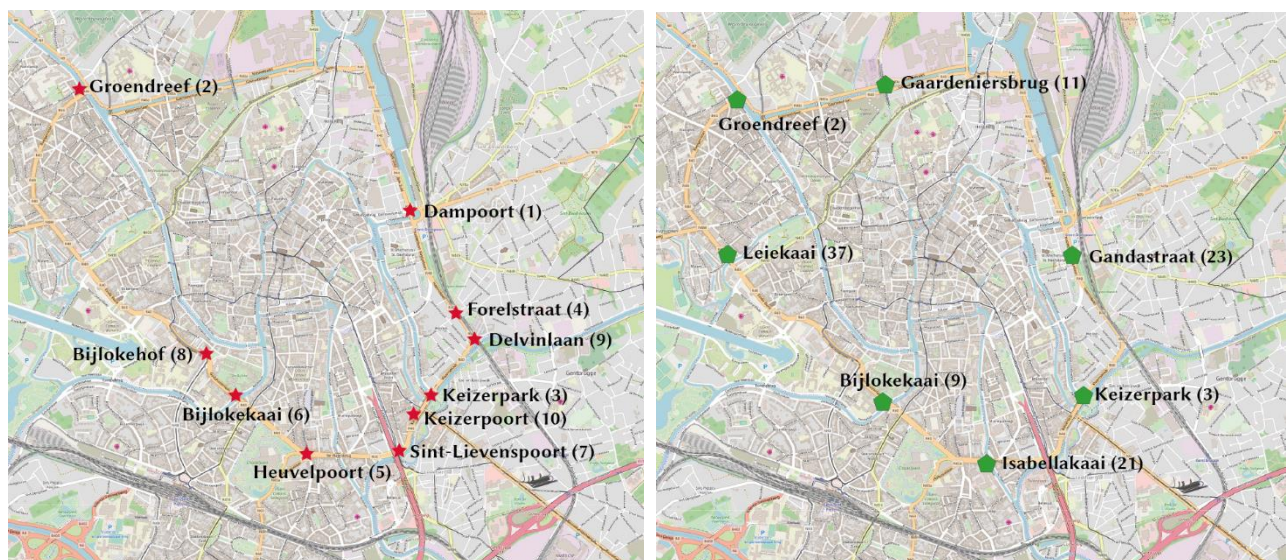
Beschouwen we in eerste instantie de routekeuze van Gentse fietsers, dan zien we dat tijdens de ochtendspits meer dan de helft de binnenstad in rijdt via slechts zeven kruispunten. In afnemende volgorde zijn dat: Dampoort, Groendreef, Keizerpark, Forelstraat, Heuvelpoort, Bijlokekaai en Sint-Lievenspoort (zie tabel 1 en figuur 2, afbeelding links). Slechts drie van de tien meest gebruikte invalsroutes werden door de stad ingericht als fietspoort met ongelijkgrondse kruising (Groendreef, Keizerpark, Bijlokekaai). De drie overige ongelijkgrondse kruisingen met de kleine ring R40 staan op de 11^{de} (Gaardeniersbrug), 21^{ste} (Isabellakaai) en 37^{ste} (Leiekaai) plaats¹. Daarnaast, tot de zes meest gebruikte invalsroutes behoren drie punten die door het Vlaams Gewest (de wegbeheerder van de kleine ring) werden geclassificeerd als ‘zwart punt²’, namelijk Dampoort, Heuvelpoort en Forelstraat.

¹ Voor de Gandastraat is de ongelijkgrondse kruising nog in opbouw.

² Zwarte punten zijn een selectie van locaties langs wegen in het beheer van het Vlaams Gewest waar er in de voorbije jaar minstens 3 ongevallen zijn gebeurd (niet noodzakelijk met fietsers) (AWV, 2018).

Telpunt	Aantal fietsers	Telpunt	Aantal fietsers
Dampoort	1365	Groendreef	1156
Groendreef	1156	Keizerpark	984
Keizerpark	984	Bijlokekaai	537
Forelstraat	692	Gaardeniersbrug	375
Heuvelpoort	537	Isabellakaai	211
Bijlokekaai	537	Gandastraat	135
Sint-Lievenspoort	532	Leiekaai	18
Bijlokehof	471		
Delvinlaan	467		
Keizerpoort	409		

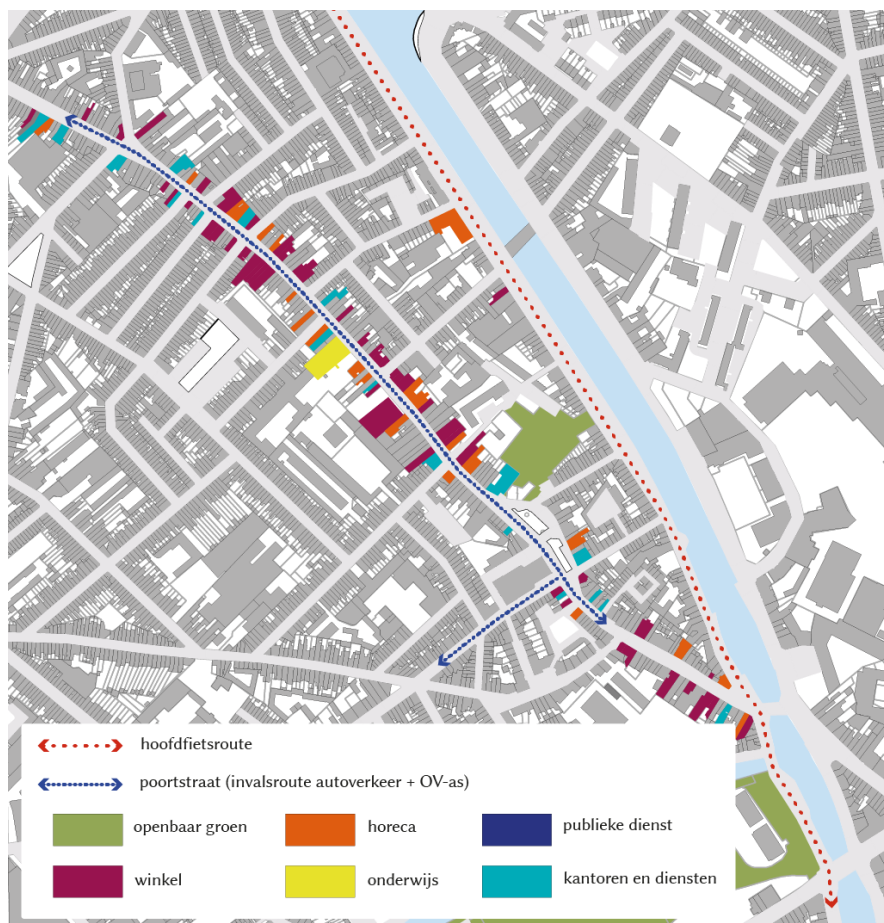
Tabel 1: links: tien drukste invalroutes naar de Gentse binnenstad tijdens de ochtendspits ter hoogte van de R40; rechts: aantal fietsers die fietspoorten met ongelijkgrondse kruising nemen tijdens de ochtendspits ter hoogte van de R40 (Bron: Gents Milieufrent, 2017).



Figuur 2: afbeelding links: invalroutes met hoogst aantal fietsers tijdens ochtendspits; afbeelding rechts: locatie fietspoorten met ongelijkgrondse kruisingen. Het cijfer tussen haakjes duidt aan op welke plaats in de telling de locatie staat (Bron: Gents Milieufrent, 2017; Openstreet Maps).

De resultaten tonen een sterke overlap tussen het uitgetekende fietsnetwerk van de stad Gent en de reële fietsstromen: fietsers maken intensief gebruik van het door de stad aangelegde fietsnetwerk, wat correspondeert met onderzoek dat stelt dat fietsers een voorkeur hebben voor vrijliggende fietspaden en autoluwe (fiets)straten (Broach et al., 2012, Heinen et al., 2010, Pucher et al., 2010; Harms et al., 2016). Tegelijkertijd laten fietsers op sommige plekken de goed ingerichte hoofdroutes links liggen. Bijvoorbeeld, de onderdoorgang aan de Isabellakaai wordt in vergelijking met de Heuvelpoort slechts matig gebruikt. Dit lijkt er op te wijzen dat sommige van de ongelijkgrondse kruisingen niet de grootste fietsstromen weten op te vangen. De verklaring ligt voor de hand, en werd ook al in eerder onderzoek aangehaald: fietsers willen omrijden zoveel mogelijk vermijden (Broach et al., 2012; Heinen et al., 2010; Rietveld & Daniël, 2004). Voor een significante groep fietsers is de kortste route van groter belang dan de kwaliteit van de fietsinfrastructuur.

Bekijken we het voorzieningenniveau op de hoofdfietsassen, dan blijkt de oogst erg mager: op de hoofdfietsroutes met een fietspoort met ongelijkgrondse kruising zijn er nauwelijks voorzieningen terug te vinden. Ook op intensief gebruikte fietsroutes blijkt er, ondanks 20 jaar stijgend fietsgebruik, amper voorzieningen zoals scholen, kinderdagverblijven, horeca of handel te zijn ontstaan (zie voor een voorbeeld figuur 3; voor een gedetailleerd overzicht per fietsroute, zie Van Eenoo, 2018). Het is daarentegen des te opvallend dat de parallelle routes – waarvoor de fietsroutes een alternatief bieden – wél een aaneenschakeling zijn van winkels, horeca en andere diensten. De spreiding van voorzieningen langs deze assen is eenvoudig te verklaren, gezien deze wegen al eeuwenlang naar de poorten van de stad leiden en sinds eind 19^{de} eeuw de ruggengraat zijn van het stratennetwerk in de 19^{de} eeuwse gordel. Deze padafhankelijkheid wordt nog versterkt doordat Stad Gent voor de poortstraten een stimulerend beleid voert dat het handelsapparaat langs deze wegen ondersteunt (Stad Gent, 2017b). Wat betreft routekeuze zien we dat de poortstraten in het verlengde van Dampoort en Heuvelpoort intensief worden gebruikt door fietsers, maar dit ligt waarschijnlijk eerder aan het feit dat dit voor veel fietsers de kortste route is, dan dat het voorzieningenaanbod er erg hoog is.



Figuur 3: vergelijking voorzieningenniveau poortstraat en hoofdfietsroute (Bron: Agiv, 2017; eigen bewerking)

De afwezigheid van voorzieningen langs fietsroutes heeft vermoedelijk nog een andere verklaring. Immers, bij de aanleg van fietsnetwerken gaat er veel aandacht naar verkeerskundige eisen zoals samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort, maar wordt er amper ingegaan op de relatie tussen de infrastructuur en haar omgeving of de sociaal-economische context (Bendiks & Degros, 2013). Met de verkeerskundige eisen als leidraad werden efficiënte, veilige en comfortabele fietsroutes gecreëerd, maar in Gent leidde dit ook tot een situatie waarbij fietsers op een hoogkwalitatief netwerk geen bakker of buurtsupermarkt tegenkomen. Fietsen blijkt in Gent nog niet krachtig genoeg om als vanzelf voorzieningen langs fietsassen te lokken, en een eerder enge visie op fietsinfrastructuur als middel om fietsers op een veilige manier van punt a naar punt b te brengen mobiliseert geen voorzieningen langs hoofdfietsroutes. Nochtans is er geen enkele reden om aan te nemen dat fietsinfrastructuur niet als drager van voorzieningen zou kunnen fungeren.

Conclusie: mismatch tussen hoofdfietsroutes en voorzieningenapparaat

De routes van fietsers in Gent corresponderen in grote mate met het fietsnetwerk uitgetekend door de stad. In enkele gevallen blijkt echter de kortste route doorslaggevend in de routekeuze, en niet de kwaliteit van de infrastructuur. Fietsers lijken zich niet te laten leiden door de aanwezigheid van voorzieningen.

Er gaat terecht veel aandacht naar de ontwikkeling van veilige fietsroutes, maar de wens om dit netwerk op te bouwen vanuit autoluwe tracés en fietsinfrastructuur voornamelijk te beschouwen als verkeersentiteit in plaats van als infrastructuur die ook ruimtelijke ontwikkelingen kan dragen of genereren, heeft in Gent tot een mismatch geleid tussen hoofdfietsroutes en voorzieningenapparaat. Nochtans, een fietser maakt evengoed ketenverplaatsingen of kan de wens hebben zijn of haar trip te combineren met een stop bij de bakker, de bank of de krantenwinkel. Het loskoppelen van hoofdfietsroutes en voorzieningenapparaat speelt niet in op het specifieke, flexibele karakter van de fiets, namelijk de mogelijkheid om snel te beslissen om te stoppen, een boodschap te doen, en weer te vertrekken. Straten die omwille van hun historisch-geografisch rol zeer rijk zijn aan voorzieningen, zijn wat betreft verkeerskundige inrichting niet aantrekkelijk voor het fietsverkeer. De beleidsmatige integratie tussen fietsnetwerk, handelsapparaat en andere voorzieningen is erg beperkt.

Discussie, beleidsopties en onderzoekspistes

Als blijkt dat fietsen niet krachtig genoeg is om voorzieningen als bijvoorbeeld handelszaken aan te trekken langs fietsroutes, rijst de vraag in welke mate het nuttig of noodzakelijk is om een stimulerend beleid te voeren dat de ontwikkeling van een handelsapparaat langs hoofdfietsroutes ondersteunt. Stad Gent gaf al aan dat het interessant kan zijn om langs belangrijke fietsassen clusters van detailhandel en horeca te voorzien (Stad Gent, 2017b). De discussie is daarmee ook op beleidsniveau geopend. Daarnaast lijkt een inrichting van de parallelle tot op heden fietsonvriendelijke assen als bijkomende fietscorridor een aan te bevelen optie. Een inrichting op maat van voetgangers en fietsers, een kwalitatief openbaar domein binnen een autoluwe omgeving kan deze assen aantrekkelijker maken voor het fietsverkeer.

Deze casestudy beschrijft een erg lokale situatie waardoor de resultaten ervan niet zomaar te extrapoleren zijn. Daarom lijkt het interessant om ook in andere steden te analyseren in welke mate voorzieningen en fietsroutes met elkaar zijn geïntegreerd, en welke consequenties dit heeft. Een analyse met behulp van fietstracking in relatie tot voorzieningenniveau kan helpen om dergelijk onderzoek erg gedetailleerd uit te voeren. De voor deze casestudy gebruikte dataset omvatte enkel functioneel fietsen. Recreatieve fietsers of toeristen zullen sneller geneigd zijn de autoluwe fietsroutes te kiezen, omdat omrijden en de factor tijd voor hen minder relevant zijn. Bijkomende beperking is de focus op de inkomende pendel tijdens de ochtendspits, wat mogelijk kan leiden tot een enigszins vertekend beeld. De heen- en terugroutes van fietsers lopen niet noodzakelijk over dezelfde trajecten, en het lijkt aannemelijk dat een ketenverplaatsing in functie van boodschappen doen eerder 's avonds dan 's ochtends gebeurt. Desalniettemin blijft de vaststelling overeind dat het fietsnetwerk en de voorzieningenclusters in Gent maar erg beperkt geïntegreerd zijn.

Referenties

- Agentschap Wegen & Verkeer (2018), <https://wegenverkeer.be/gevaarlijke-punten>, geconsulteerd op 14 maart 2018.
- Bendiks, S. & Degros, A. (2013), *Fietsinfrastructuur*, Rotterdam: nai010publishers.
- Broach, J., Dill, J., & Gliebe, J. (2012). Where do cyclists ride? A route choice model developed with revealed preference GPS data. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 46(10), 1730–1740.
- Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199–219.
- Cervero, R., & Duncan, M. (2003). Walking, Bicycling, and Urban Landscapes: Evidence From the San Francisco Bay Area. *American Journal of Public Health*, 93(9), 1478–1483.
- Gents Milieufrent (2017), Fietsgebruik stijgt met 25% op 4 jaar, <https://www.gentsmilieufrent.be/actueel/mobiliteit/item/409-fietsgebruik-stijgt-met-25-op-4-jaar>, geconsulteerd op 15 december 2017.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.
- Forsyth, A., & Krizek, K. (2011). Urban Design: Is there a Distinctive View from the Bicycle? *Journal of Urban Design*, 16(4), 531–549.
- Harms, L., Bertolini, L., & te Brömmelstroet, M. (2014). Spatial and social variations in cycling patterns in a mature cycling country exploring differences and trends. *Journal of Transport & Health*, 1(4), 232–242.
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96.
- Jestico, B., Nelson, T., & Winters, M. (2016). Mapping ridership using crowdsourced cycling data. *Journal of Transport Geography*, 52, 90–97.
- Jones, T. (2012). Getting the British back on bicycles—The effects of urban traffic-free paths on everyday cycling. *Transport Policy*, 20, 138–149.
- Laleman, M., Dupont, G., Lachaert, P., Meillander V., Staelens S., Steurbaut, P. (2012), *Op weg door Gent. Historische routes in het stedelijke landschap*, Gent: Stad Gent.
- M.A.S Onderzoeksbureau (2016), *Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek bij inwoners van de Stad Gent. Eindrapport*, Gent: Mobiliteitsbedrijf Stad Gent.

- Menghini, G., Carrasco, N., Schüssler, N., & Axhausen, K. W. (2010). Route choice of cyclists in Zurich. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(9), 754–765.
- Mobiliteitsbedrijf Stad Gent & Transport & Mobility Leuven (2018), *Evaluatie circulatieplan Gent. Eerste periode april-oktober 2017*. Gent: Stad Gent.
- Moudon, A. V., Lee, C., Cheadle, A. D., Collier, C. W., Johnson, D., Schmid, T. L., & Weather, R. D. (2005). Cycling and the built environment, a US perspective. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(3), 245–261.
- Nielsen, T. A. S., Olafsson, A. S., Carstensen, T. A., & Skov-Petersen, H. (2013). Environmental correlates of cycling: Evaluating urban form and location effects based on Danish micro-data. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 22, 40–44.
- Pikora, T., Giles-Corti, B., Bull, F., Jamrozik, K., & Donovan, R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Social Science & Medicine*, 56(8), 1693–1703.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2006). Why Canadians Cycle More Than Americans: A Comparative Analysis of Bicycling Trends and Policies. *Transport Policy*, 265–279.
- Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50, S106–S125.
- Rietveld, P., & Daniel, V. (2004). Determinants of bicycle use: do municipal policies matter? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(7), 531–550.
- Romanillos, G., Zaltz Austwick, M., Ettema, D., & De Kruijf, J. (2016). Big Data and Cycling. *Transport Reviews*, 36(1), 114–133.
- Stad Gent (1993), *Fietsbeleidsplan. Eindnota*, Brugge: Groep Planning.
- Stad Gent (2017a), <https://stad.gent/mobiliteitsplan/het-circulatieplan/wat-de-impact-op-uw-vervoerswijze/fietsers>, geconsulteerd op 15 december 2017.
- Stad Gent (2017b), *Visienota Detailhandel & Horeca 2018-2023*, Gent: Stad Gent.
- Stevens, M. (2017). Does Compact Development Make People Drive Less? *Journal of the American Planning Association*, 83(1), 7–18.
- Van Acker V. (2010), *Spatial and social variations in Travel Behaviour*. PhD Thesis. Gent: Universiteit Gent.
- Van Eenoo E. (2018), *Bicycle Oriented Development: kansen voor Gent*. Masterproef. Gent: Universiteit Gent.

Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden

Thomas Vanoutrive

Stellingen

- de aankondiging van deze PlanDag is wel heel optimistisch over het sturen van gedrag
- wat voorstanders van nudging ook beweren, het blijft een vorm van technocratisch manipuleren
- dergelijke gedragssturing past bij het depolitisierend beleid dat streeft naar een cleane door rationale wezens bevolkte realiteit

Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling & Urban Studies Institute, Universiteit Antwerpen
Mutsaardstraat 31, 2000 Antwerpen

Hoe planners burgers willen verleiden om minder auto te rijden

- α : goeiedag, dat is weer een hele poos geleden
we zien elkaar minder dan in het verleden
maar het verbaast me uiteraard niet echt
u op de PlanDag te treffen hier in Dordrecht
- β : goeiemorgen, 't is inderdaad geen toeval
dat ik hier op de PlanDag ben, vooral
omdat ik las in de aankondiging van deze dag¹
dat er een kloof gaapt tussen planintenties en gedrag
op papier zijn de ontwerpen misschien duurzaam
prachtig verbeeld door een planner met faam
in de praktijk maken gebruikers niet de duurzame klik
en transformeert de wandelzone in 'n parking vol blik
de pleidooien voor zuinig ruimtegebruik ten spijt
bouwen promotoren nog steeds met een lage densiteit
geen ontwerp dat niet inzet op duurzame mobiliteit
maar de auto blijft domineren in de weerbarstige realiteit
veelal blijven de plannen terughoudend en bescheiden
en wensen ze mogelijkheden te bieden, niet te leiden
wie dat wenst, kan kiezen de ruimte duurzaam te gebruiken
maar harde dwang is in planningsdocumenten amper te ruiken
- α : nochtans staan planners al jarenlang bekend
als belerende zageventen, steeds malcontent²
- β : maar dit hoeft niet zo te zijn, er is 'n alternatief
de gedragseconomie biedt interessant werkgerief
mensen kan je immers sturen zonder dwang en druk
met slimme ingrepen, doordacht, niet op goed geluk
zet het suikerrijke dessert achter de mand met fruit
en mensen kiezen er spontaan de vitaminebommen uit
in Freiburg experimenteerden ze met een equivalent
waarbij je sneller bij de tram dan bij de garage bent
wil je met dergelijke ideeën resultaten boeken
dan laat je 't wel best door 'n expert onderzoeken
want wat faalt is plannersgewoonte en ontwerpautomatisme
wat niet bestaat, is de maakbare mens van het modernisme
- α : dus de inzichten van de gedragskunde kunnen ook worden toegepast
op planners met oude recepten en gedateerde strategieën als houvast

¹ zie <http://plandag.net/thema/> geraadpleegd op 12/4/2018

² zie p.45 in: Braem, R. (1968) Het lelijkste land ter wereld. Davidsfonds, Leuven.

- β: klopt, want waar alles om draait is het beïnvloeden van keuzes dat werkt beter dan ruimtelijke metaforen en verdichtingsleuzes wat ook matig functioneert is rationele keuzes bezingen we volgen gewoonteregels bij de meeste beslissingen het woonmodel dat mensen kennen is voor hen de te volgen norm het vergt energie om hen te doen kiezen voor een andere vorm mensen leven ook niet op een eiland, wat ze zien bij de rest evalueren ze door processen van groepsselectie als best
- α: als ik dit even concreet mag verwoorden dan refereer je naar wat we vaak hoorden in verkavelingen, bij wie de wagen bepaalt wie je bent hoe kun je nu zonder auto, hoe kun je leven op 'n appartement
- β: zoiets, en planners mogen ook niet uit het oog verliezen dat mensen niet optimaliseren wanneer ze kiezen ze blijven grotendeels blind door hun gewoontegedrag door rationele argumenten gaan ze niet overstag vandaar dat mensen onbewust sturen hetgeen is dat werkt deze visie wordt door Nobel gedragsonderzoek gesterkt
- α: in de wereld van mobiliteit, vervoer en verkeer is er reeds meer aandacht voor gedrag en dies meer vervoerswijzekeuze neemt men daar onder de loep en daarvoor doet men op gedragswetenschappen beroep vervolgens vertaalt men dit in gedragssturend beleid dat gericht is op 'n modal shift, waarbij men minder rijdt het succes van dergelijk beleid is soms beperkt maar de gedragsfocus wint, ongeacht of 't werkt
- β: wel, de groei van gedragseconomie is een algemene trend die in heel wat onderzoeks- en beleidsdomeinen wordt erkend³
- α: zeker na 2000 namen velen de term nudging in de mond en schoten nudging units als paddenstoelen uit de grond dat mensen daarbij irrationeel en onlogisch worden geacht zorgde voor extra bekendheid sinds de crisis van 2008 de vraag is wat nudging units wensen te bereiken door de mens met de homo economicus te vergelijken men stelt tot doel en heeft als ultieme wens om rationele wezens te maken van de onlogische mens

³ Zuidhof, P.W. (2016) Behavioralizing Europe: How Behavioral Economics Enters EU Policymaking. Paper presented at the Council of European Studies 23rd International Conference of Europeanists, 'Resilient Europe?', April 14-16, 2016 (Philadelphia, U.S.A.).

dit is een variant van technocratie waarbij 'n expert of tien bepaalt wat goed is voor anderen, die dit niet willen zien

β: libertair paternalisme, zo werd het door Thaler en Sunstein genoemd omdat het keuze zonder dwang met sturing verzoent⁴

α: deze lieden wijken wat af van andere economen omdat ze minder expliciet van nieuwe markten dromen⁵ maar ze zijn wel compatibel met die dames en heren aangezien ze betere marktspelers trachten te creëren zo hoeven zij die als irrationele mens werden geboren niet langer het rationele marktfeestje te verstoren het leven als som van individuele keuzes in vraag stellen daar laten gedragswetenschappers zich niet door kwellen liever gaan ze alles wat ze aanraken depolitiseren menen ze te weten hoe welvaart te genereren ze leggen niet enkel het algemeen belang vast, ze gaan ook beweren dat ze beter dan uzelf uw individueel belang kunnen definiëren de gedragseconomen klaarden een ongelofelijke klus: enerzijds benadrukken dat we kunnen kiezen, dus dat we vrij zijn om ook andere alternatieven te kiezen, anderzijds degenen die een andere maatschappij believe neutraliseren door paternalistische technieken en aanverwanten die kunnen meten wat het best is voor de welvaart van de klanten

β: wat kan het nu kwaad om de plek te wijzigen van suiker en vitamines waardoor automatische keuzes onze gezondheid beter dienen wat kan het nu kwaad om fietsen leuker te maken waardoor we makkelijker op het werk geraken we maken openbaar vervoer minder saai en gehaat en dragen zo bij tot een stabiel klimaat waarom een beledigend vingertje, als 'k er ook aangenaam geraak niets tegen wat onschuldig paternalisme voor de goede zaak

α: wel, democratie spoort niet altijd met de plannen van gedragseconomen als je in hun visie het anders wilt en verandering wenst te bekomen dan voer je de transactie niet uit, maak je een bepaalde keuze niet maar je hebt weinig te zeggen over de opties die je voor je ziet wanneer je echter een democratische stem hebt gekregen discussieer je in publiek waarheen de wereld moet bewegen⁶

⁴ Thaler, R.H., Sunstein, C.R. (2003) Libertarian Paternalism. The American Economic Review 93(2), 175-179.

⁵ Zuidhof, Op. cit.

⁶ Anderson, E. (1993) Value in ethics and economics. Harvard University Press, Cambridge, Mass.

dat brengt ons bij een oud zeer in rechtvaardigheidsgefilosofer
te vaak ligt daar de nadruk op wat ‘k na een verdeelproces consumeer⁷
evenzeer is van belang hoe goederen en diensten worden geproduceerd
paternalisme blijft dus ongewenst zoals anderen ons hebben geleerd
indien we mensen als sociale wezens beschouwen
kunnen we een ander soort beleid bouwen
maar laten we onze blik nu eens richten
en het mobiliteitsbeleid belichten

β: akkoord, het modal shift beleid kwam reeds aan bod
en ook onder planners is dit thema hot
met campagnes, incentives en ruimtelijke ingrepen
trachten we mensen van auto naar fiets te slepen
minder fijn stof, meer veiligheid, minder auto's op de baan
de goede bedoelingen, daar twijfel je toch niet aan

α: maar als we daarbij met de vinger wijzen naar allen
die om welke reden ook voor de auto vallen
zonder naar hun verhaal te luisteren
waarom ze zich aan de auto kluisteren
bijvoorbeeld door een gecompliceerde gezinssituatie
of een weinig vrijheid latende arbeidsrelatie
misschien nemen ze hun klimaatverantwoordelijkheid⁸
op een andere manier op, dat weten we niet altijd
riskeren we niet te stigmatiseren
door allen over dezelfde kam te scheren
riskeren we niet te moraliseren
als we autogerichte zieltjes bekeren⁹

β: graag wat nuance in wat je hier komt vertellen
want we kunnen in deze toch wel stellen
dat door met nudging op 't onbewuste te spelen
we niet met de vinger wijzen, en niets bevelen

α: maar de nadruk blijft liggen op het individuele vlak
op kleine ingrepen, beperkte keuzes die je maakt met gemak
suggereert dit niet dat we geen grote veranderingen willen beginnen
dat we ons niet langer over structurele factoren wensen te bezinnen
we beperken het verhaal bijvoorbeeld tot hoe we voortbewegen
waarom of waarheen, daarop blijven we het antwoord verlegen

⁷ Young, I.M. (1990) *Justice and the Politics of Difference*. Princeton University Press, New Jersey.; Walzer, M. (1983) *Spheres of Justice: A Defense of Pluralism and Equality*. Basic Books, New York.

⁸ Cupples, J., Ridley, E. (2008) Towards a heterogeneous environmental responsibility: sustainability and cycling fundamentalism. *Area*, 40(2), 254-264.

⁹ Green, J., Steinbach, R., Datta, J. (2012) The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London. *Sociology*, 46(2), 272-289.

bij nudging hoeven medeburgers elkaar niet te begrijpen
de experts zullen het verplaatsingsgedrag wel herslijpen
een maatschappelijke dialoog lijkt dan overbodig
hebben we dan geen empathie meer nodig

- β: wacht even, planners kijken ook naar 't grotere geheel, de stad
we maken straten autoluw en investeren in menig fietspad
zo'n ruimtelijke ingrepen sturen mee ons verplaatsingsgedrag
de stad floreert, is aantrekkelijker dan ze 'r vroeger bijlag
- α: investeringen in duurzame mobiliteit zijn wel selectief en partieel
historische centra worden autovrij vanwege 't toeristisch potentieel
daarnaast tonen de promobeelden een opgekuiste, cleane buurt
met succesvolle mensen wiens lokale mobiliteit je 'n beetje stuurt
maar de mensen die niet op degenen in dit plaatje lijken
die zal je met zo'n folders en campagnes niet bereiken
met hun oude wagen de propere stad in rijden is een hele klus
voor de zondaars volgens de duurzame mobiliteitscatechismus¹⁰
het zijn echter zij niet die mogen bepalen
wat rationeel is, en wanneer ze falen
- β: maar pleit je nu voor autodominantie en dieselmetropolen
behoren autoproducenten en oliebaronnen nu tot uw idolen
- α: neen hoor, het ons opgedrongen automobielsysteem en al dat beton
ontplooidde zich op basis van macht, en verspilt menige hulpbron¹¹
wat nu problematisch is: alles moet veilig, duurzaam en gezond
maar eigenlijk verbergen we parkings en wegen onder de grond
we nemen nu de trein in plaats van de wagen naar het vliegveld
waarbij de uitstoot en impact van de kerosinemotor niet meetelt¹²
de door mobiliteitsplannen gepropageerde neohygiënistische rationaliteit¹³
is dus zeer selectief en benadrukt vooral individuele verantwoordelijkheid
wie van het verkopen van duurzame oplossingen profiteert
wie achter de schermen de regels definieert
is geen voorwerp van een volwaardig debat
dat is de depolitisering waarover ik het had
de huidige gedragsbenadering past in dit generen
van cleane, rationele mensen door subtiel te domineren

¹⁰ Reigner, H. (2016) Neoliberal Rationality and Neohygienist Morality. A Foucauldian Analysis of Safe and Sustainable Urban Transport Policies in France. *Territory Politics Governance*, 4(2), 196-215.

¹¹ Paterson, M. (2007) *Automobile politics : ecology and cultural political economy*. Cambridge University Press, Cambridge.

¹² Boussauw, K., Vanoutrive, T. (2017) Transport policy in Belgium: Translating sustainability discourses into unsustainable outcomes. *Transport Policy* 53, 11–19.

¹³ Reigner, Op. cit.

- β : tja, stuur je nu niet alle inzichten van de gedragswetenschappen wandelen
bestaan gewoontes dan niet, ontken je dat we automatisch handelen
- α : ik ontken niet dat er iets als gewoonte bestaat
mensen denken geen uren na over elke daad
maar waarom zouden burgers zelf niet mogen reflecteren
over hoe ze hun gedrag kunnen verbeteren, en leren
uit de dialoog die ze met anderen aangaan
respectvol ideeën uitwisselen, er voor openstaan
is nudging niet gewoon een vorm van manipulatie
van een onbekwaam en irrationeel geachte populatie
- β : je kan het manipulatie noemen maar vergeet je dan niet
dat we steeds worden gestuurd, ook als je het niet ziet
ook al plaatste niemand bewust de snoep voor de fruitschaal
gedragssturing is alomtegenwoordig, doorgaans heel banaal
dan heb ik liever dat experts me zachtjes sturen, heel subtiel
en zo de welvaart verhogen door me te gidsen naar m'n rijwiel
- α : ik ben dus iets minder enthousiast over nudgers en hun opgang
en voeg graag wat kritiek toe aan de gedragslofzang
jij vindt dat we planning aan gedrag moeten lijmen
ik stel de vraag of democratie en nudging wel *rijmen*

Meer bewegen door ruimtelijk beleid

Analyse van 'walkability' in Vlaanderen

Peter Vervoort¹, Sara D'Haese², Nick Deham²

Voldoende bewegen en het vermijden van lang stilzitten is een belangrijke uitdaging. Ruimtelijk beleid heeft een belangrijke sleutel in handen om mensen te verleiden tot gezonde keuzes.

Mensen maken meer functionele actieve verplaatsingen op locaties met hoge woondichtheid, een hoog aantal verschillende functies en een hoge stratenconnectiviteit.

De analyse van *walkability* geeft op verschillende schaalniveaus (regionaal, bovenlokaal en lokaal) inzicht in de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond actieve verplaatsingen.

Selectieve ontwikkeling en inrichting van buurten of duidelijke keuzes van investeringen in fiets- of voetgangersinfrastructuur is nodig om het aandeel actieve verplaatsingen in Vlaanderen verhogen.

¹ Departement Omgeving
Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
peter.vervoort@vlaanderen.be

² Vlaams Instituut Gezond Leven
Gustave Schildknechtstraat 9, 1020 Brussel
sara.dhaese@gezondleven.be
nick.deham@gezondleven.be

Meer bewegen door ruimtelijk beleid

Analyse van 'walkability' in Vlaanderen

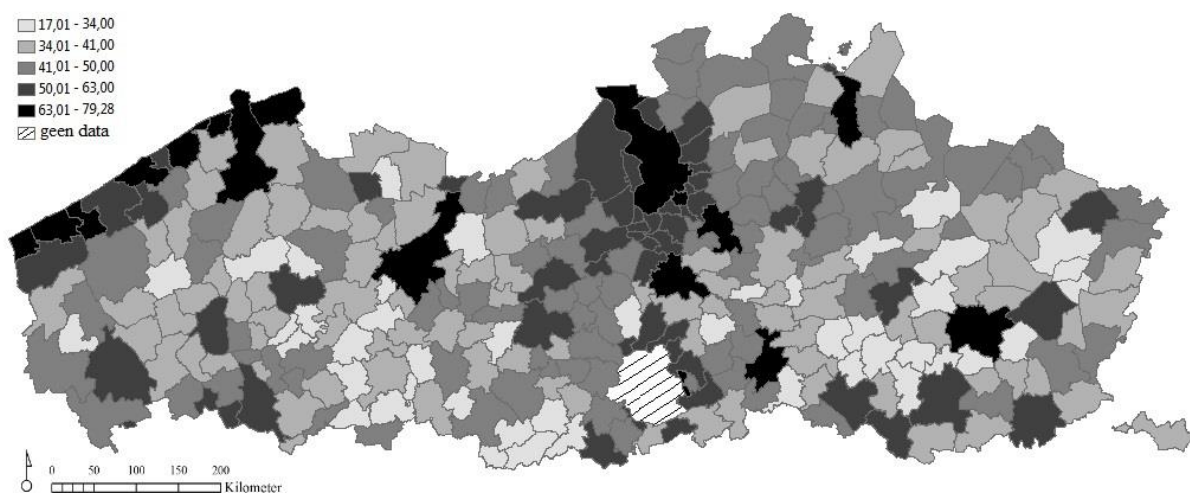
Inleiding

In Vlaanderen zitten volwassenen gemiddeld 8,3 uur per dag stil, kampt 48% van de bevolking met overgewicht en is 13% van de Vlamingen zwaarlijvig. Amper 40% van alle volwassen Vlamingen beweegt dagelijks meer dan een half uur aan een minstens matige intensiteit (Drieskens, 2013; Vigez, 2015). Het gebrek aan lichaamsbeweging vormt wereldwijd de vierde grootste risicofactor voor overlijden (Kohl et al., 2012). Vlaanderen scoort daarbij slechter dan het wereldgemiddelde (WHO, 2010).

Voldoende bewegen en het vermijden van lang stilzitten is dus een belangrijke uitdaging. Het zitgedrag aan je bureau onderbreken en regelmatig eens rondwandelen zullen er bijvoorbeeld voor zorgen dat het langdurig zitgedrag onderbroken wordt. Nog beter is het om langdurig zitgedrag (vb. tijdens gemotoriseerde verplaatsingen) te vervangen door beweging (vb. door actieve verplaatsingen, te fietsen of door te voet te gaan) en dit als een dagelijkse gewoonte in te bouwen. Maar ook op dat vlak scoren we in Vlaanderen voorlopig niet bijster goed. Gemiddeld wandelen we slechts 1,65 km per dag. Zelfs voor afstanden van minder dan één kilometer zit ongeveer 20% van de Vlamingen liever in de auto (Reumers, Declercq, Janssens, & Wets, 2017). En dat terwijl we eigenlijk dagelijks zo'n 7 km zouden moeten wandelen (of ongeveer 10000 stappen moeten zetten) om voldoende beweging te hebben.

Het valt op dat niet overal in Vlaanderen evenveel mensen actieve verplaatsingen maken. Er zijn duidelijk locaties waar meer mensen zich te voet verplaatsen dan elders. Figuur 1 geeft een eerste inzicht in die ruimtelijke variatie, door aan te geven hoeveel percent van de inwoners zich minstens één keer per week te voet verplaatst. Woon je in één van de donker gekleurde steden en gemeenten, dan is het blijkbaar makkelijker om er voor te kiezen om je te voet te verplaatsen. Dit in contrast met de licht gekleurde gemeenten.

Figuur 1: Percentage van de bevolking per gemeente in Vlaanderen die zich minstens één keer per week te voet verplaatst - bron: Agentschap Binnenlands Bestuur (2018)



In deze paper analyseren we ruimtelijke variatie van omgevingskarakteristieken (*walkability*) die bepalend zijn voor actieve verplaatsingen in Vlaanderen meer gedetailleerd.. Ruimtelijk beleid dat hier doordacht mee om kan gaan, heeft een belangrijke sleutel in handen om mensen makkelijker gezonde keuzes te laten maken. De resultaten stellen zowel ruimtelijke planners, politici als private partners in staat om buurten te vergelijken en op basis hiervan ruimtelijke ontwikkelingskeuzes te maken die de Vlaming kunnen aanzetten tot meer bewegen. Andersom zorgt het onderscheiden van buurten met op vandaag reeds hoge potentie voor actieve verplaatsingen er ook voor dat hier beleidsmatig aan de slag kan worden gegaan.

Stilzitten, bewegen en Vlaams ruimtelijk beleid

Voor volwassenen is het gunstig om regelmatig en voldoende te bewegen aangezien dit het risico op hart- en vaatziekten, diabetes, borst- en darmkanker en depressie verlaagt. Bij kinderen en adolescenten bevordert het regelmatig bewegen ook de ontwikkeling van een gezond bewegingsapparaat en hart- en vaatstelsel. Daarnaast zorgt het ervoor dat ze hun bewegingen leren coördineren en controleren en ze een gepast gewicht behouden. (Vlaams Instituut Gezond Leven, 2017)

Onafhankelijk van de hoeveelheid beweging vormt het louter te veel en te langdurig stil zitten ook een risicofactor in termen van gezondheid. Sommigen benoemen het probleem zelfs als ‘het nieuwe roken’ (De Groot, 2015), net omdat de effecten vooral op lange termijn nefast zijn. Op korte termijn is er een direct verband tussen langdurig stil zitten en rugpijn, maar op lange termijn wordt het gelinkt aan chronische ziekten zoals diabetes, obesitas, artrose, hoge bloeddruk, atherosclerose, depressie en dementie (Vigez, 2015). Door langdurig stilzitten verhoogt het overlijdensrisico zelfs met 20 tot 30% (WHO, 2011).

Enkel het probleem onder de aandacht brengen en hierrond sensibiliseren heeft volgens The Lancet (Das & Horton, 2016) onvoldoende effect. De effecten hiervan worden ook vooral gezien bij een beperkte groep mensen en zijn meestal kortstondig van aard (Sallis, Owen, & Fisher, 2008). Om minder zitten én meer bewegen als dagelijkse gewoonte in te bouwen moeten daarom ook andere beleidsvelden zoals ruimtelijke planning, wonen en mobiliteit ingeschakeld worden in functie van een preventief gezondheidsbeleid. Door je dagelijkse verplaatsingen op een actieve manier te doen (te voet of met de fiets) in plaats van via een passieve vorm van transport (in auto, trein, bus of motorfiets) combineer je bijvoorbeeld meer beweging met minder stilzitten. Afhankelijk van je concrete leefomgeving is dit natuurlijk makkelijker of net moeilijker te realiseren.

Ruimtelijke beleid speelt een belangrijke rol bij de vormgeving en inrichting van die omgeving, maar ook bij het organiseren van maatschappelijke activiteiten in de ruimte. Hierdoor beïnvloedt het bijvoorbeeld de mate waarin je in een bepaalde omgeving makkelijk te voet zal kunnen verplaatsen. En niet alleen door het voorzien van goede, veilige en aangename voetgangersinfrastructuur. Ook bijvoorbeeld door er voor te zorgen dat mogelijke interessante bestemmingen (winkels, kantoren, scholen, enzovoort) op korte afstanden van elkaar gepland worden. In dergelijke omgevingen kunnen ketenverplaatsingen (bijvoorbeeld van je werk via crèche en winkel naar huis) ook (deels) te voet/per fiets gebeuren. In afgelegen woonverkevelingen kan dat meestal veel moeilijker.

In het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Departement Ruimte Vlaanderen, 2017) wordt daarom expliciet ingezet op de ontwikkeling van wijken en dorpskernen in functie van verplaatsingen te voet of met de fiets zodat mensen een gezondere leefstijl kunnen hanteren. Diverse auteurs, waarvan

Jacobs (1961), Gehl (2010) en Montgomery (2013) wellicht voor ruimtelijke planners de meest bekende, wijzen op de positieve gevolgen van wijken die worden ingericht op maat van de mens. Plaatsen die zijn ingericht om te wandelen, lenen zich vaak ook om te verblijven en elkaar te ontmoeten. Dit verbetert niet enkel de fysieke gezondheid maar heeft ook positieve effecten op de mentale en sociale gezondheid. Niet alle plaatsen hebben echter evenveel kans om te ontwikkelen tot dergelijke levendige wijken. Een slaapdorp of afgelegen woonwijk heeft minder potentie om uit te groeien tot een bruisende leefomgeving dan een stads- of dorpskern. Selectieve ontwikkeling en kwalitatieve inrichting van buurten kan het aandeel actieve verplaatsingen verhogen en de algemene omgevingskwaliteit aanzienlijk verbeteren. Maar om dat te kunnen doen is het nodig om te weten welke omgevingskenmerken zorgen voor meer actieve verplaatsingen én waar ze voorkomen in Vlaanderen.

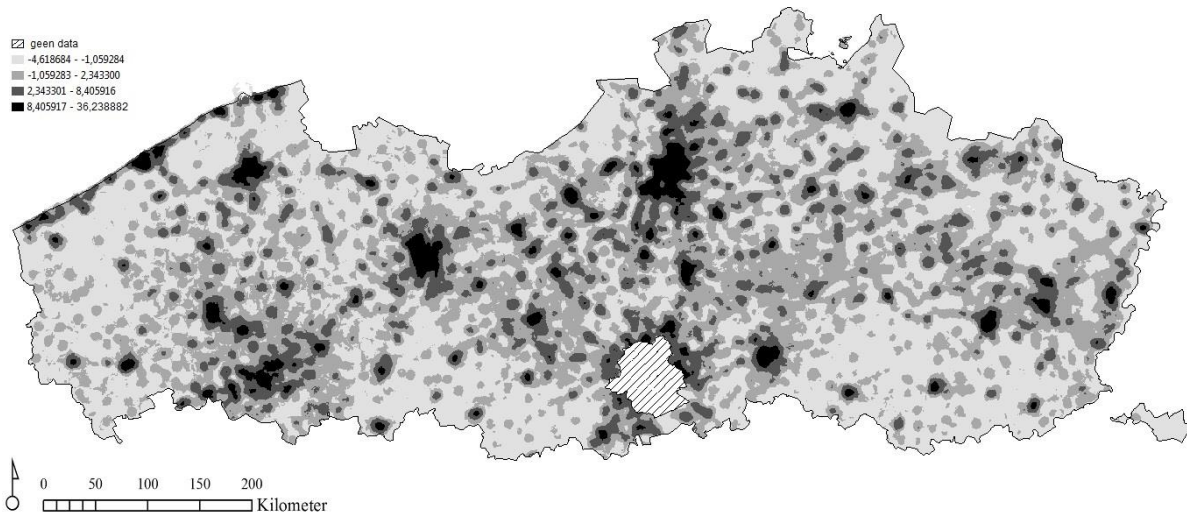
Walkability-score

Internationaal en Vlaams onderzoek (Frank et al., 2006; Owen et al., 2007; Sallis et al., 2016; Van Dyck et al., 2010) toonde een significante positieve correlatie aan tussen hoeveel mensen bewegen en enkele objectieve omgevingskarakteristieken. Mensen maken meer functionele actieve verplaatsingen op locaties met hoge woondichtheid, een hoog aantal verschillende functies en een hoge stratenconnectiviteit. Andere mogelijke determinanten zoals het feit dat een omgeving drukker is door autoverkeer, gevaarlijker is om te fietsen of te wandelen, of het feit dat er weinig groen aanwezig is in het stadscentrum lijken een minder belangrijk effect te hebben op actieve verplaatsingen (Van Holle et al., 2012). De walkability kan gekarteerd worden door gebruik te maken van de formule uit Frank (2010):

$$\text{walkability score} = 2 * Z_{\text{stratenconnectiviteit}} + Z_{\text{woningdichtheid}} + Z_{\text{functiemix}}$$

De score is opgebouwd uit Z-scores, genormaliseerd ten opzichte van andere locaties in Vlaanderen. Stratenconnectiviteit voor voetgangers en fietsers verwijst naar de directheid, of het gemak om zich actief te verplaatsen tussen twee plaatsen (Saelens, Sallis, & Frank, 2003). Als voetgangers te ver moeten omlopen zijn ze snel geneigd om op andere vervoersmiddelen over te schakelen voor hun verplaatsingen. Hoe meer kruispunten er per oppervlakte zijn, hoe gericht actieve verplaatsingen kunnen gemaakt worden en hoe hoger de score op stratenconnectiviteit. Voor de berekening van het aantal kruispunten per ha werden de voor voetgangers bruikbare wegen uit het Vlaamse wegenregister (<https://overheid.vlaanderen.be/producten-diensten/wegenregister>) meegenomen. Aangezien korte afstanden cruciaal zijn voor verplaatsingen te voet heeft deze component een hoger gewicht in de berekening. Data rond woningdichtheid is voor Vlaanderen nog niet beschikbaar op hoge resolutie. Als proxy werd gebruik gemaakt van de bevolkingsdichtheid op een resolutie van 1 cel per ha (dataset FOD Binnenlandse Zaken, AD Crisiscentrum 2013). Functiemix verwijst naar diversiteit van functies (wonen, kantoren, winkels, ontspanning en institutioneel) in een gebied. Hierbij gaat het niet over het aantal functies dat gemeten wordt, maar wel hoe goed de functiemix is. Gebieden met een relatief laag aantal functies maar met veel diversiteit tussen de functies kunnen dus relatief hoog scoren. Er werd een selectie gemaakt uit dataset rond voorzieningen uit Verachtert et al. (2016) en vervolgens werd er een score berekend via de entropieformule uit Frank (2010). De uiteindelijke score (op basis van de drie deelscores) geeft aan hoe een locatie (met een resolutie van 1ha) scoort op het vlak van walkability in vergelijking met de rest van Vlaanderen.

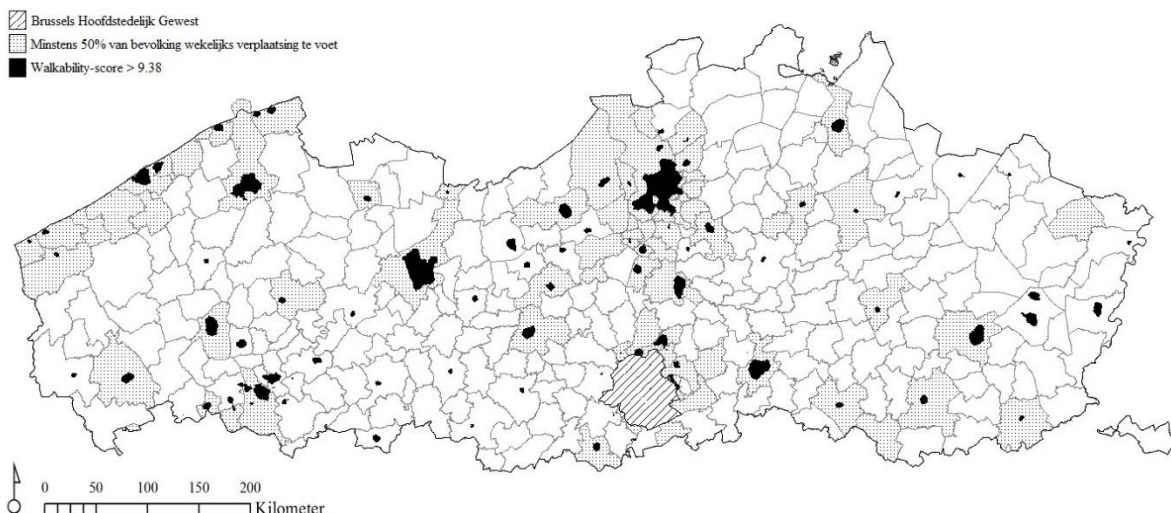
Figuur 2: Walkability in Vlaanderen (z -bevolkingsdichtheid+ z -functiemix+2* z -straatconnectiviteit), natural breaks (Jenks) - bron: departement Omgeving & Vlaams Instituut voor Gezond Leven



Op kaart (figuur 2) tekenen zich vooral de stedelijke kernen af. De historische kernen in Vlaanderen hebben zowel een hoge stratenconnectiviteit als bevolkingsdichtheid. Bovendien is er ook een grote mix van functies. De verspreide bebouwing en linten kennen dan weer een lagere stratenconnectiviteit en lage bevolkingsconcentraties. Deze perifere locaties zijn vaak ook eerder monofunctioneel ingevuld (woonverkavelingen, winkellinten, industriegebieden,...). Bekijken we de spreiding van de score binnen Vlaanderen dan blijken er maar een beperkt aantal locaties te zijn met erg hoge waardes. Het grootste deel van de Vlaanderen scoort laag in vergelijking met bijvoorbeeld de binnenstad van Antwerpen of Gent (hoogste scores). Ten opzichte van deze locaties is de walkability in Vlaanderen over het algemeen vrij laag en de scores liggen bovendien vrij dicht bij elkaar.

Het is niet verwonderlijk dat vooral de stedelijke gebieden en in mindere mate de randstedelijke gebieden een relatief hoge walkability score hebben. Toch blijken er ook in het stedelijke gebied locaties te bestaan die onder de Vlaamse mediaan blijven en valt het op dat er ook in de landelijke en randstedelijke gebieden een minderheid aan locaties bestaat die niet moeten onderdoen voor sommige omgevingen binnen de stedelijke gebieden. Onderstaande kaart geeft aan welke gebieden in Vlaanderen minstens even goed scoren als de best scorende (Q3 en hoger) gebieden.

Figuur 3: Walkability >9.38 met aanduiding gemeenten waarin meer dan 50% van de bevolking aangeeft zich minstens wekelijks te voet te verplaatsen. - bron: departement Omgeving & Vlaams instituut Gezond Leven en Agentschap voor Binnenlands Bestuur (2018)

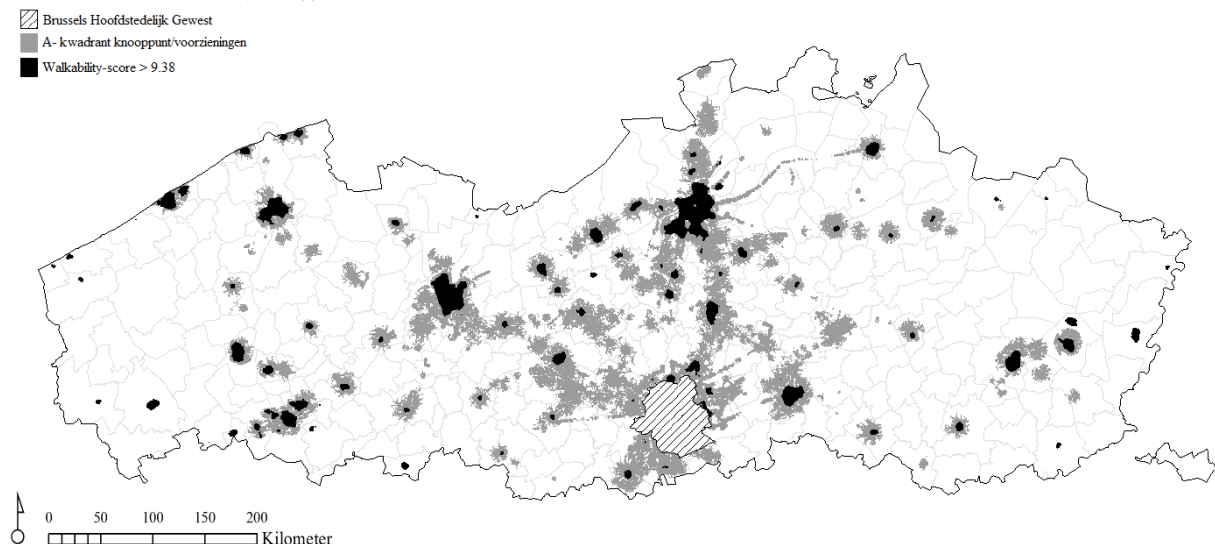


Vergelijken we deze locaties met gerapporteerde verplaatsingen te voet, dan merken we voor de grote clusters duidelijke overeenkomsten. Bij de kleinere clusters zijn er toch wel wat verschillen merkbaar. In sommige gemeenten lijken er meer actieve verplaatsingen te zijn dan te verwachten op basis van de walkability-kaart. Op andere locaties verwacht je daarentegen een hoger aandeel mensen die zich effectief te voet verplaatsen dan er wordt gerapporteerd. Diepgaander onderzoek kan hierover meer uitsluitsel geven. Mogelijk zijn er andere (ruimtelijke) karakteristieken die hier voor zorgen, bijvoorbeeld de inrichting van omgeving of de aanwezigheid van openbaar vervoer. Ook het verschil in resolutie (een enquête geaggregeerd op gemeentenniveau versus een *walkability*-score op ha-grid) kan mogelijke verschillen verklaren. Daarnaast is het niet ondenkbaar dat er een minimale grootte van ‘hoge *walkability* clusters’ vereist is om voldoende mensen tot effectieve verplaatsingen te verleiden.

Walkability en ruimtelijk beleid

Het is waarschijnlijk voor het eerst dat *walkability* in Europa voor een grote regio gekarteerd werd. Vorige oefeningen beperkten zich tot een stad of stadsregio. Toch geeft de kartering op regionaal gebied ook een meerwaarde voor regionaal ruimtelijk beleid. Het duidt plekken aan die op vandaag zeer goed scoren vanuit verplaatsingen te voet of met de fiets. Opvallend is dat het aantal zeer goed scorende locaties beperkt is. Buiten in de grotere stedelijke kernen zijn de erg beweegvriendelijke locaties bovendien ook zeer beperkt in omvang. Binnen de gebieden met hoge knooppuntwaarde en hoog voorzieningenniveau (zie Verachtert, et al., 2016) blijkt de *walkability* -score op vandaag zeker niet overal even hoog.

Figuur 4: Walkability in Vlaanderen: score > 9.38 - bron: departement Omgeving & Vlaams Instituut voor Gezond Leven, aanduiding locaties met hoge knooppuntwaarde en voorzieningen niveau (A-kwadrant uit Verachtert et al. (2016))



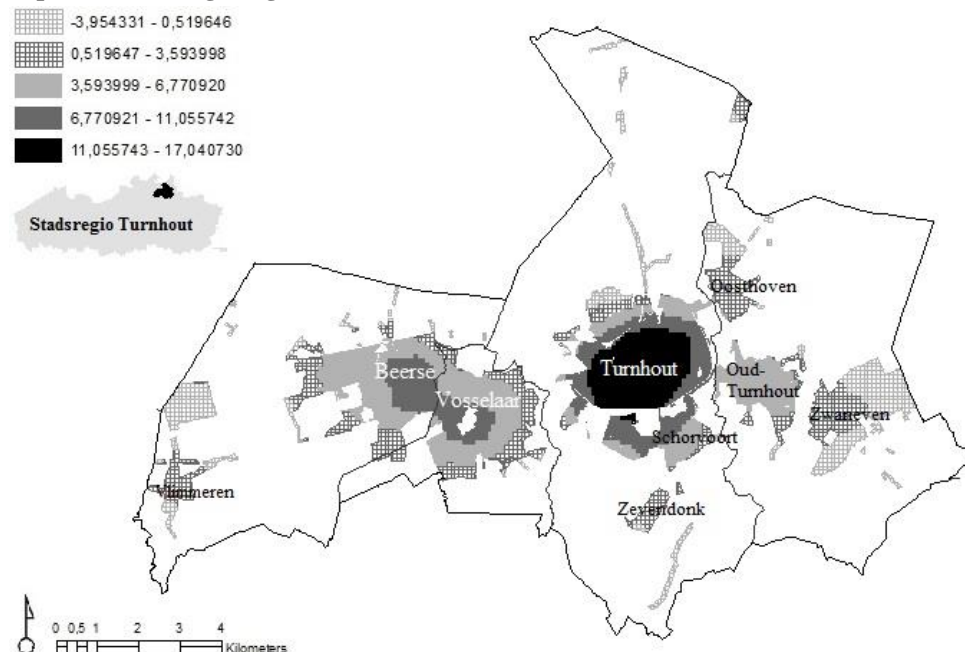
Wensen we ontwikkeling rond knooppunten van openbaar vervoer op een duurzame manier verder uit te bouwen, dan loont het de moeite om in de eerste plaats in te zetten op locaties die op vandaag al een behoorlijke score hebben op het vlak van *walkability* of waarvan de score aanzienlijk verbeterd kan worden. Huidige cijfers (Reumers et al., 2017) leren immers dat de Vlaming anders vrij snel voor de auto zal kiezen. *Walkability* meenemen als bijkomende randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling geeft knooppuntlocaties meer kansen om zich te ontwikkelen tot gezonde en leefbare omgevingen.

Bovendien zal dit ook de autoafhankelijkheid verminderen, wat de kans op effectieve verplaatsingen met openbaar vervoer voor de langere afstanden mogelijk bijkomend versterkt.

Ook op bovenlokaal of lokaal niveau, bijvoorbeeld op schaal van een stadsregio, stad of gemeente, geeft de *walkability*-score inzicht in wijken of deelgemeenten die zich lenen tot bijkomende duurzame ontwikkeling. Locaties die een voldoende hoge dichtheid hebben, waar de stratenconnectiviteit hoog genoeg is én waar er een behoorlijke hoge functiemix bestaat, maken kans om minder autogebonden te functioneren. Verdere verdichting gebeurt dus best in de omgevingen die nu al een behoorlijke *walkability*-score hebben, en houdt optimaal rekening met belangrijke randvoorwaarden die de leefbaarheid verzekeren (bv. groen, speelruimte, hoogwaardig openbaar domein, veiligheid, vermijden van hinder).

Kijken we als voorbeeld naar de *walkability* binnen het juridisch woongebied van de stadsregio Turnhout (Turnhout, Beerse, Vosselaar en Oud-Turnhout) dan merken we duidelijk verschillen tussen de stadskern van Turnhout en de dorpskernen van de omliggende gemeenten. Maar ook tussen de verschillende dorpscentra zijn er verschillen. In de kernen van Vosselaar en Beerse zullen er meer mensen te voet gaan dan in die van Oud-Turnhout. In de woonlinten en woonparken op verdere afstand van de kernen, maar ook in de kleinere deelkernen (Oosthoven, Zwaneven, Zevendonk en Vlimmeren) valt een zeer lage *walkability* op. Ruimtelijke initiatieven in de stadsregio, die actieve verplaatsingen willen stimuleren, houden best rekening met deze variatie. Verdere verdichting concentreert zich dus best in en bij de donkergrijze en zwarte gebieden. Bijkomend kan er gedacht worden aan het verder uitbouwen van kwalitatieve groene functionele fietsverbindingen¹ van de omliggende (donker)grijze kernen naar de stadskern van Turnhout en andere polen van werken en voorzieningen van stadsregionale schaal. In de slecht scorende gebieden zal het ambitieniveau een stuk lager moeten liggen. Op maat van de lokale context kan er verder gekeken worden welke ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven er mogelijk of wenselijk zijn.

Figuur 5: Walkability binnen juridisch woongebied Stadsregio Turnhout (natural breaks (Jenks)) - bron: departement Omgeving & Vlaams Instituut voor Gezond Leven



¹ <http://www.omgevingvlaanderen.be/beleef-mobiliteit>

Het belangrijkste schaalniveau waarop *walkability* voelbaar is, is dat van het wijk -of straatniveau. We tonen dit aan met een bijna letterlijk voorbeeld. Via Google Streetview kan je makkelijk een virtuele wandeling door Vlaanderen maken. Figuur 6 toont vier locaties met verschillende *walkability*-score. Wanneer we de locaties vergelijken merken we duidelijk voetgangers en fietsers op in gebieden met hogere *walkability*. Op de twee andere locaties is duidelijk een ander beeld merkbaar. Hier zijn er vrijwel geen voetgangers in het straatbeeld. Bovendien valt het op dat een hoge *walkability*-score niet per se overeenkomt met een omgeving die is ingericht op maat van voetgangers. Bekijken we bijvoorbeeld het wegprofiel van de Turnhoutsebaan in Antwerpen, dan blijkt er maar een smalle voetgangerszone aanwezig te zijn. Het merendeel van de omgeving is voorzien op autoverkeer (rijwegen en parkeerplaatsen) en een strook voor openbaar vervoer.

Walkability kan lokale besturen inzicht geven in die locaties die vandaag al actief door voetgangers gebruikt worden. Op deze locaties is het nodig om kritisch om te gaan met andere omgevingsfactoren die de verblijfskwaliteit voor voetgangers beïnvloeden. Door hier actieve verplaatsingen via inrichting ook daadwerkelijk meer (en kwaliteitsvolle) ruimte te geven zullen ook andere problemen rond verkeersleefbaarheid of blootstelling aan luchtverontreiniging en omgevingslawaai hier verbeteren.

Figuur 6: straatbeeld Antwerpen: 22 personen te voet, straatbeeld Turnhout: 10 personen te voet, straatbeeld Gierle: 1 persoon te voet, straatbeeld Vosselaar: niemand te voet - bron: Google streetview



Uiteraard dient een dergelijke herinrichting doordacht te gebeuren en gepaard te gaan met een bredere visie op mobiliteit, maar potentieel heeft de aanpak brede positieve gevolgen voor de gezondheid van vele burgers. Een inspirerend voorbeeld is dat van de ‘superilles’ uit het mobiliteitsplan van Barcelona (figuur 7). Clusters van bouwblokken worden autoluw gemaakt en ingericht op maat van de voetganger. Voormalige kruispunten binnen de clusters worden pleinen. De verschillende zones worden via kwalitatieve groene assen voor voetgangers en fietsers met elkaar verbonden.

Figuur 7: Superilles Barcelona - bron: Ajuntament de Barcelona (2015)



In gebieden met lage *walkability* kan je minder actieve verplaatsingen verwachten. Omwille van de hoge autoafhankelijkheid zullen investeringen in infrastructuur voor actieve verplaatsingen op die plaatsen erg doordacht moeten gebeuren om goed te renderen. Afhankelijk van de lokale context kan er bijvoorbeeld ingezet worden op de ontwikkeling van belangrijke verbindingen voor fietsers of voetgangers (bijvoorbeeld van de kern naar knooppunten van openbaar vervoer, lokale sportinfrastructuur, scholen of naar nabijgelegen werkgelegenheid). Op andere plaatsen zijn er misschien lokale voorzieningenclusters in de kern die maximaal ingericht kunnen worden in functie voetgangers en fietsers, met eventueel een randparking op wandelafstand.

Conclusie

Voldoende bewegen en het vermijden van lang stilzitten is duidelijk een belangrijke uitdaging. Actieve verplaatsingen, bijvoorbeeld fietsen of te voet gaan, als een dagelijkse gewoonte inbouwen zou een deel van de oplossing kunnen zijn. Maar ook op dat vlak scoren we in Vlaanderen voorlopig niet goed. Vlamingen nemen, ook voor korte afstanden, nog steeds graag de wagen. En ons ruimtegebruik hangt daar mee samen. De analyse van *walkability* geeft op verschillende schaalniveaus (regionaal, bovenlokaal en lokaal) inzicht in de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond actieve verplaatsingen. Selectieve ontwikkeling en inrichting van buurten of duidelijke keuzes van investeringen in fiets of voetgangersinfrastructuur kunnen immers het aandeel actieve verplaatsingen in Vlaanderen verhogen.

Op deze manier draagt de paper bij de ontwikkeling van een het (lokaal) ruimtelijk beleid dat contribueert aan preventief gezondheidsbeleid op het vlak van voldoende bewegen en het vermijden van lang stilzitten.

Referenties

- Agentschap Binnenlands Bestuur. (2018). Gemeente-en stadsmonitor Vlaanderen.
- Ajuntament de Barcelona. (2015). *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018*.
- Das, P., & Horton, R. (2016). Physical activity—time to take it seriously and regularly. *The Lancet*, 388(10051), p1254-1255.
- De Groote, P. (2015, 8/3/2015). Waarom zitten het nieuwe roken is. *De Tijd*.
- Departement Ruimte Vlaanderen. (2017). *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. Brussel.
- Drieskens, S. (2013). *Belgische gezondheidsenquête*
- Frank, L. D. (2010). The development of a walkability index: application to the Neighborhood Quality of Life Study. *British Journal of sports medicine*, 44(13), 924-933.
- Frank, L. D., Sallis, J. F., Conway, T., Chapman, J., Saelens, B. E., & Bachman, W. (2006). Many pathways from land use to health: Walkability associations with active transportation, body mass index and air quality. *Journal of the American Planning Association*(72), 75-87.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. London: Island Press.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great american cities*. New York: Random House.
- Kohl, H. W., Craig, C. L., Lambert, E. V., Inoue, S., Alkandari, J. R., Leetongin, G., & Kahlmeier, S. (2012). The pandemic of physical inactivity: global action for public health. *The Lancet*, 380(9838), p294-305.
- Montgomery, C. (2013). *Happy City: transforming our lives through urban design*. New York: Farrar, Straus and Giroux.
- Owen, N., Cerin, E., Leslie, E., duToit, L., Coffee, N., Frank, L. D., . . . Sallis, J. F. (2007). Neighborhood Walkability and the Walking Behavior of Australian Adults. *American Journal of Preventive Medicine*, 33(5), 387-395.
- Reumers, S., Declercq, K., Janssens, D., & Wets, G. (2017). *Onderzoek verplaatsingsgedrag 5.2, analyserapport*.
- Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of behavioral medicine*, 25(2), 80-91.
- Sallis, J. F., Cerin, E., Conway, T. L., Adams, M. A., Frank, L. D., Pratt, M., . . . Owen, N. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *The Lancet*, 28.
- Sallis, J. F., Owen, N., & Fisher, E. B. (2008). Ecological models of health behavior. In K. Glanz, B. K. Rimer, & K. Viswanath (Eds.), *Health behavior and health education: theory, research and practice* (4th ed.). San Francisco: Jossey-Bass.
- Van Dyck, D., Cardon, G., Deforche, B., Sallis, J. F., Owen, N., & De Bourdeaudhuij, I. (2010). Neighborhood SES and walkability are related to physical activity behavior in Belgian adults. *Preventive Medicine*, 50(suppl. 1), S74-S79.
- Van Holle, V., Van Cauwenberg, J., Gheysen, F., Van Dyck, D., Deforche, B., Van de Weghe, N., & De Bourdeaudhuij, I. (2012). The association between Belgian older adults' physical functioning and physical activity : what is the moderating role of the physical environment? *PLOS ONE*, 11(2).
- Verachtert, E., Mayeres, I., Poelmans, L., Van der Meulen, M., Vanhulsel, M., & Engelen, G. (2016). *Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen*
- Vigez. (2015). *Lang stilzitten: dé uitdaging van de 21ste eeuw. Factsheet sedentair gedrag*.
- Vlaams Instituut Gezond Leven. (2017). *Waarom is bewegen gezond?*
- WHO. (2010). Prevalence of insufficient physical activity among adults *Global Health Observatory data*

Gedragsverandering in mobiliteit, met oog voor de omgeving

Tanja Vonk, Fieke Beemster en Stefan Talen

Stellingen

Gedrag is voorspelbaar en daardoor te modelleren.

Gedragsmaatregelen in de vorm van een financiële stimulans zijn niet duurzaam en niet houdbaar.

In de stad van de toekomst bestaat de auto niet meer.

Perceptie over en de aantrekkelijkheid van een af te leggen route speelt mee bij de keuze van mensen voor een vervoermiddel.

Het is slimmer investeren als je vóór aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur nadenkt over de aantrekkelijkheid van die route voor de eindgebruiker.

TNO

Sustainable Urban Mobility and Safety

tanja.vonk@tno.nl

fieke.beemster@tno.nl

stefan.talen@tno.nl

Gedragsverandering in mobiliteit, met oog voor de omgeving

1. Inleiding

Mobiliteit en ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: om activiteiten uit te voeren verplaatsen mensen zich op allerlei manieren en momenten. Gemiddeld leggen Nederlanders binnen de eigen landsgrenzen jaarlijks grofweg 11.000 kilometer per persoon af (KiM, 2017). Ongeveer 60 procent van het totaal aantal reizigerskilometers gaat per auto (als bestuurder en passagier), dit percentage is tussen 2005 en 2016 gelijk gebleven. Naar rato van de verplaatsingen zijn er wel kleine verschuivingen zichtbaar: het aandeel van de auto is iets afgenomen en het aandeel van de trein en de fiets iets toegenomen (KiM 2017). Gemiddeld verplaatsten personen zich in 2016 ongeveer 2,5 keer per dag, met een totale reistijd van bijna een uur (CBS, 2017). Hoewel het aantal verplaatsingen per dag en de afstand ervan tussen 2014 en 2016 iets zijn afgenomen, zorgen al deze verplaatsingen in de ochtend en avond vaak tot overbelasting van het mobiliteitssysteem: file op de weg en drukte in het openbaar vervoer.

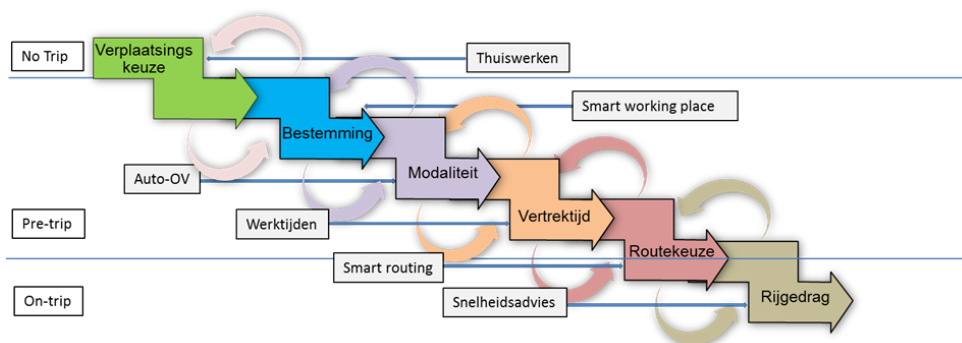
Om deze mobiliteit- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken zetten overheden al enkele jaren in op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en kijken ze naar interventies om het gedrag van de reizigers te beïnvloeden. In projecten wordt gekeken naar effecten op veiligheid, doorstroming, milieu, comfort en acceptatie van de reizigers. Sommige innovaties zijn in het leven geroepen om mobiliteit te bevorderen, om beter geïnformeerd op pad te gaan, de kwaliteit van mobiliteit te verbeteren of juist om mobiliteit tegen te gaan.

Ook de steden zijn op zoek naar interventies en slimme oplossingen om te komen tot een gezonde, duurzame en leefbare stad. De inwoners van steden moeten gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Hierbij horen onder andere een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en een slimme en gezonde inrichting van de stad. In het programma Slimme en Gezonde Stad verkent het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, samen met steden, bedrijven, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties, hoe een permanente verbetering van de leefbaarheid en gezondheid in de stad gerealiseerd kan worden zonder hierbij nieuwe normen op te leggen (Ministerie IenW, 2017). In de stad kan het beïnvloeden van de mobiliteit daarbij op verschillende manieren een positieve bijdrage leveren: enerzijds leveren gerichte verkeers- en mobiliteitsmaatregelen een vermindering van voertuigemissies en uitstoot op (een gezondere leefomgeving) en anderzijds dragen zij bij aan het stimuleren van gezond gedrag (bewegen).

Het ruimtelijke beleid en de ruimtelijke inrichting bepalen mede welke verplaatsingen nodig en mogelijk zijn. Het veranderen van de bestaande structuren helpt bij het kunnen uitvoeren van gewenst gedrag, maar om de gewoontes in het mobiliteitsgedrag te doorbreken is meer nodig. In deze bijdrage laten we aan de hand van diverse projecten zien hoe ruimte, mobiliteit en gedrag bij elkaar komen. Na een korte toelichting op gebruikte gedragsmodellen in mobiliteit gaan we in paragraaf 3 in op het fenomeen ‘verdwijndend verkeer’ en de gedragsveranderingen die zich vaak voordoen bij de herinrichting van wegen of gebieden. In paragraaf 4 zetten we de overstap van auto naar fiets centraal aan de hand van een fietsstimuleringsproject waar de nadruk lag op de aantrekkelijkheid en de inrichting van de omgeving. Daarna gaan we in paragraaf 5 in op het ontwerpen en simuleren van gedragsinterventies in de mobiliteit om het gewoontegedrag te doorbreken.

2. Gedragsverandering in mobiliteit

Het gedrag van de reizigers staat steeds meer centraal in de aanpak van de mobiliteit- en bereikbaarheidsproblemen in Nederland, onder andere aan de hand van verkeers- en mobiliteitsmanagement. Er zijn verschillende momenten waarop mensen kunnen nadenken over hun reis of verplaatsing (Figuur 1) en in elk van deze stappen is het reizigersgedrag mogelijk te beïnvloeden met een interventie (Vonk, 2014). Het eerste keuzemoment is de beslissing of er überhaupt een reis gemaakt moet worden. In dit “no trip” domein kunnen interventies zoals het faciliteren van thuiswerken of telewerken worden ingezet om verplaatsingen te voorkomen. Als de reiziger er toch voor kiest om een verplaatsing te maken volgt een set van samenhangende beslissingen: over bestemming, modaliteit, vertrektijd en route. In dit “pre-trip” domein zijn veel interventies op het gedrag mogelijk: van ruimtelijke inrichting (voorzieningen in de nabijheid), tot belonen voor het mijden van de spits tot aanpassing van collegetijden voor studenten, tot reisinformatie met actuele fileberichten. Tot slot is gedragsbeïnvloeding in het “on-trip” domein mogelijk: bijvoorbeeld het ondersteunen van het rijgedrag met intelligente systemen in de auto of het informeren over de routekeuze onderweg. Mobility as a Service (MaaS) is hierbij een actueel concept dat keuzes op alle domeinen kan beïnvloeden. MaaS is een allesomvattende service die toegang geeft tot elke mobiliteitsvorm. Ontzorgen staat voorop: geen losse abonnementen, geen aparte facturen, geen zorgen over parkeren en geen voertuigbezit en daarmee gepaard onderhoud (Connekt, 2017). Mensen krijgen dus eenvoudig toegang tot mobiliteitsdiensten die aansluiten bij hun persoonlijke voorkeuren en specifieke verplaatsingen, kunnen worden geholpen bij incidenten onderweg (overstap naar een andere modaliteit bijvoorbeeld) en kunnen binnen de dienst de betaling eenvoudig afwikkelen.

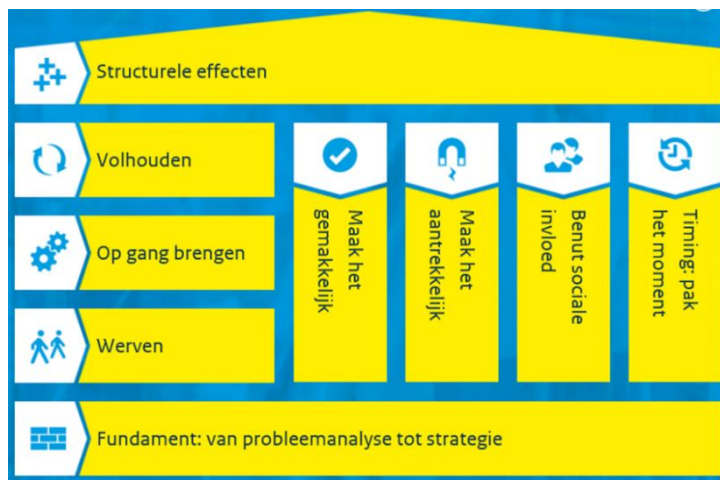


Figuur 1: Keuzemomenten voor de reiziger en enkele voorbeeldinterventies

In mobiliteit is het echter niet zo vanzelfsprekend dat mensen de hierboven beschreven keuzes ook steeds bewust maken. Dergelijk beredeneerd gedrag kost namelijk tijd, inspanning en aandacht (CROW, 2014). De modellen ‘Theory of Reasoned Action’ van (Ajzen & Fishbein, 1980) en ‘the Composite Model of Attitude-Behaviour Relations’ (Eagly and Chaiken, 1993) zetten het individuele gedrag centraal. Deze modellen gaan er vanuit dat mensen een bewuste keuze maken als ze een eerste keer in een nieuwe situatie terecht komen. Bij die bewuste keuze worden voor- en nadelen van verschillende opties afgewogen. Wanneer de acties die uit de keuze voortvloeien vervolgens herhaaldelijk in een stabiele en vergelijkbare omgeving uitgevoerd worden, ontstaat gewoontegedrag. Verplaatsingen zijn zulk gewoontegedrag geworden, keuzes vinden vaak onbewust (zonder aandacht) en automatisch plaats. Een omvangrijke verandering in die dagelijkse patronen, zoals een verhuizing, gezinsuitbreiding of een andere baan, kan echter wel een reden zijn om de bestaande patronen te heroverwegen en een nieuwe (bewuste) keuze te maken.

In mobiliteit zijn de maatschappelijke knelpunten meestal de reden om het bestaande (auto)mobiliteitsgedrag te willen veranderen: congestie op de weg, leefbaarheidsknelpunten in de stad, (verkeers)onveilige situaties of onvoldoende ruimte voor fiets en voetganger. Het herinrichten van de bestaande ruimte, het tijdelijk afsluiten van wegen voor onderhoud, het creëren van nieuwe- of uitbreiden van bestaande woon- en werkgebieden zijn allemaal situaties die de bestaande omgeving veranderen, het bestaande gewoontegedrag als het ware ‘opschudden’ en reizigers dwingen om opnieuw een bewuste keuze te maken over hun reis.

Zoals in Figuur 1 is aangegeven zijn er veel momenten waarop een interventie ingezet kan worden om gedragsverandering te stimuleren. Een belangrijke stap bij het maken van een keuze voor een dergelijke gedragsmaatregel is een goede probleemanalyse: wat is het gewenste gedrag van een reiziger, wat is het huidige gedrag en welke belemmeringen of weerstanden heeft een reiziger om het gewenste gedrag uit te (kunnen) voeren. Aan de hand van deze analyse kan een interventie ontworpen en geïmplementeerd worden. In mobiliteit wordt daarbij, vanuit efficiëntie-overwegingen, gewerkt met doelgroepen. Gedrag is maatwerk, maar het ontwerpen en implementeren van individuele maatregelen is meestal te kostbaar. Als handvat voor het toepassen van gedragsinterventies in mobiliteit is in het programma Beter Benutten het Gedragshuis Beter Benutten ontwikkeld (Min. IenW, 2016). Hierin zijn de ervaringen met gedragsbeïnvloedingsprojecten overzichtelijk en per stap beschreven. In het programma Beter Benutten werken het bedrijfsleven, nationale, regionale en lokale overheden samen om de reistijd op de drukste knelpunten in de spits aan te pakken.



Figuur 2: het Gedragshuis Beter Benutten

Ook in het Gedragshuis Beter Benutten (zie Figuur 2) is de probleemanalyse een belangrijke component, het vormt het fundament voor de verdere stappen. De stappen aan de linkerzijde (werven, op gang brengen en volhouden) zijn gericht op het bereiken en vasthouden van de doelgroep voor de gedragsverandering. Werving richt zich dan met name op het informeren en interesseren van de doelgroep. Hierbij kan bijvoorbeeld een promotiecampagne ingezet worden om het gebruik van de fiets te stimuleren. In de volgende stap (op gang brengen) wordt dan bijvoorbeeld een eBike-uitprobeer actie ingezet, waarbij mensen tijdelijk een eBike mogen gebruiken om naar hun werk te fietsen. Nadat zij enige tijd ervaring opgedaan hebben met het fietsen naar het werk is het wenselijk dat zij dat gedrag volhouden. Om dat aantrekkelijk te maken kan bijvoorbeeld gewerkt worden met beloningen: mensen verdienen voor elke kilometer die ze fietsen punten die in te wisselen zijn voor producten of kortingen bij aangesloten organisaties. In elk van deze stappen geldt vervolgens: maak

het gemakkelijk, aantrekkelijk, benut sociale invloed en ‘pak het moment’ (zie Figuur 2). Het Gedragshuis Beter Benutten geeft hiervoor tips en ervaringen mee.

Een andere belangrijke stap is monitoren en evalueren van de interventies (CROW, 2014). Monitoring en evaluatie hebben elkaar nodig om te kunnen leren en te kunnen verklaren. Monitoring laat de wijzigingen op indicatoren door de tijd zien (voortgang), evaluatie is nodig om wijzigingen die zichtbaar worden of ontbreken te kunnen verklaren. Evaluatie draagt bij aan de mogelijkheid om te zien wat werkt en waar verbetering mogelijk is (Malone, 2017). Zeker in de huidige, snel veranderende samenleving is een zekere mate van aanpassingsvermogen (adaptiviteit) nodig om effectief te zijn (Berkers, 2017). De opgaven om mobiliteits- en leefbaarheidsknelpunten in een gebied aan te pakken zijn daarbij vaak met elkaar verweven, waardoor een programmatische aanpak de voorkeur heeft boven de traditionele (knelpunt-gerichte) aanpak. Monitoring en evaluatie geeft dan handvatten om adaptief te werk te kunnen gaan voor het bereiken van de doelen van een programma: flexibel om kunnen gaan met het inzetten van budgetten en prioriteit geven aan bepaalde projecten of maatregelen.

In de volgende paragrafen gaan we in op drie projecten waar gedragsverandering in mobiliteit, met oog voor de omgeving, centraal staat.

3. Herinrichting in steden: het fenomeen verdwijnend (auto)verkeer

De Europese commissie schrijft over de uitdaging die steden hebben in het vinden van de balans tussen de groei in mobiliteit en het verbeteren van de leefbaarheid (European Commission - Directorate-General for the Environment, 2004). Gemeenten durven daarin steeds vaker ingrijpende keuzen te maken. Voorbeelden van maatregelen zijn het verminderen van de wegcapaciteit voor de auto, het toevoegen of verbreden van fietspaden en trottoirs of het tegengaan van autoverkeer met milieuzones. Dergelijke maatregelen, die een groot deel van het netwerk beïnvloeden, zijn voor sommige inwoners en automobilisten aanleiding voor het veranderen van gewoontegedrag (Sharples, 2009). Waar de standaard denkwijze is dat het verminderen van capaciteit voor de auto meer congestie oplevert, blijkt uit de onderzoeksresultaten van Cairns, Atkans & Goodwin (2002) dat dit niet altijd het geval is. In de helft van de door hen onderzochte cases blijkt dat meer dan 11% van het verkeer in dergelijke situaties verdwijnt. Er ‘verdwijnt’ verkeer doordat gebruikers hun reisgedrag aanpassen, zoals het uitwijken naar een andere modaliteit, bestemming, andere vertrektijd of andere route. De problemen blijken daardoor in praktijk vaak minder erg dan vooraf verwacht.

Verdwijnend verkeer bestaat ook in Nederland. Dit is bekeken naar aanleiding van een vraag van de gemeente Eindhoven in het Slimme Gezonde Stad programma. Na een inventarisatie van praktijkvoorbeelden, interviews met gemeenten en een workshop met meerdere steden is geconcludeerd dat herinrichtingsprojecten in Nederland inderdaad zorgen voor verdwijnend autoverkeer. Het effect verschilt echter sterk per locatie, er worden verschillende definities gehanteerd en er wordt (nog) onvoldoende gemonitord en geëvalueerd (Vonk, Talen, Pierik, & Kruize, 2017) om een vuistregel voor verdwijnend verkeer in Nederland op te kunnen stellen.

Voor de gemeente Den Haag is wel een eerste opzet gemaakt hoe tot dergelijke vuistregels te komen en verdwijnend verkeer te monitoren (Talen, Martens, & Vonk, 2018). Om de effecten van de veranderingen bij herinrichting in beeld te brengen is het nodig om de voor- en na-situatie te

vergelijken. De veranderingen in autoverkeer zijn te benaderen door een combinatie van intensiteitsmetingen (meten van het aantal voertuigen/passages op een puntlocatie) en kentekenregistratie (meten van herkomst en bestemming). Om het gebruik van alternatieven te bepalen zijn echter altijd enquêtes nodig. Door kentekens te verzamelen in de situatie voor de herinrichting, en de bestuurders te ondervragen na de herinrichting ontstaat het meest complete beeld van verdwijnend verkeer en de gemaakte gedragsveranderingen. De ruim 80 herinrichtingsprojecten die in de 4 grootste steden op de planning staan in Nederland bieden kansen om meer te leren over de gedragsverandering door ruimtelijke inrichting (Talen, Vonk, & Martens, 2017).

4. Fietsen in een aantrekkelijke omgeving met de FietsCoalitie

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is het in de spits druk op de wegen. Met financiële ondersteuning van het programma Beter Benutten MRA heeft de FietsCoalitie aan de noordzijde van Amsterdam mensen uit de auto en meer op de fiets gekregen. De FietsCoalitie bestaat uit: Havenbedrijf Amsterdam, Count & Create, Ring-Ring®, BRIGHT UP, TNO en Amsterdam Smart City. Partners zijn de Vervoerregio Amsterdam en Gemeente Zaanstad, naast het Ministerie van I&W.

De aanpak van de FietsCoalitie combineert het creëren van een aantrekkelijke fietsomgeving met verschillende prikkels om het fietsen te stimuleren. De fietsinfrastructuur en -routing moet op orde zijn en de fietsroutes in het gebied moeten uitnodigend en aantrekkelijk zijn om de huidige automobilisten te verleiden voortaan de fiets te pakken. Ook voor de bestaande fietser moet het fietsen aantrekkelijk blijven. Uiteindelijk geldt: hoe meer fietsers er in een gebied zijn, hoe levendiger het wordt en hoe aantrekkelijker (en sociaal veiliger) het is om de fiets te nemen. Samengevat rust de aanpak van de FietsCoalitie op zes principes voor effectieve fietsbeleving (Hueber, 2016):

- 1) Basis op orde = goede fietsinfra en voorzieningen
- 2) Duidelijke routing/bebording
- 3) Sociale Veiligheid
- 4) Aankleding / beleving van en op de route
- 5) Communicatie (fiets- en gebiedscampagne)
- 6) Gebruiker centraal

Ook in dit project is gestart met een gedegen (probleem- en omgevings-) analyse van de lokale situatie en doelgroep. In lijn met het zesde principe is aan de hand van een enquête een voormeting van het fietsgedrag in het gebied uitgevoerd (Beemster, 2018). Er zijn vier groepen maatregelen die de respondenten motiveren om meer te gaan fietsen: functionele verbetering van de fietsroute, verbetering fietsvoorzieningen op werklocatie, extra voorzieningen langs de fietsroute en stimuleringsacties (e-Bike). De lessen uit het Gedragshuis Beter Benutten zijn gebruikt om de interventies op de zes principes vorm te geven (zie Figuur 3 voor een impressie van de interventies) en met een adaptieve strategie zijn ze bijgesteld op basis van ‘lessons learned’ en resultaten. Door gelijktijdig interventies te doen die elkaar versterken, is gedragsverandering op verschillende manieren gestimuleerd.

Om deelnemers te werven en vast te houden is op verschillende momenten campagnes gevoerd, veelal aansluitend op een specifiek moment (timing uit het Gedragshuis): de lente (start fietsseizoen) en de afsluiting van de A10-west voor groot onderhoud (zomer). De campagnes zijn ondersteund door middel van social media, flyers, borden langs de weg en free publicity. In de gehele periode is een smartphone-app beschikbaar geweest als instrument om fietskilometers te registreren en deze later om te zetten in bijvoorbeeld kortingen bij winkels.



Figuur 3: Impressie van de acties van de FietsCoalitie.

Van links naar rechts: 1) Campagnebord A10 West dicht? Ga toch fietsen, 2) zichtbaarheidsactie in gebied, 3) Kunstbeschildering in tunnel, 4) flyer, 5) markering hoofdroutes met stippen, 6) picknicktafels en 7) vergrootte wachtvoorziening bij Hempont.

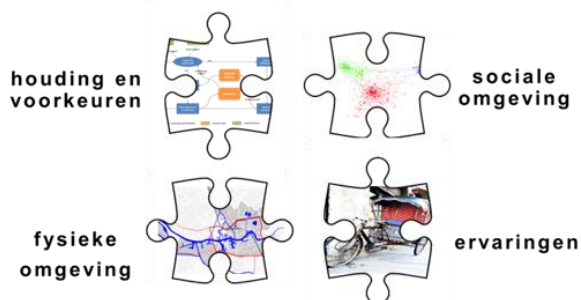
Een aantal fietsroutes in het gebied kenmerkt zich als langgerekt en saai. Levendigheid en een aantrekkelijke aankleding wordt door de doelgroep gemist (het vierde principe). De FietsCoalitie heeft daarom een fietsreparatiezuil, e-bike oplaadpalen, picknicktafels en bankjes in het gebied neergezet. Om de fietsbeleving te vergroten zijn twee tunnels aangepakt. Overdag zijn ze te donker en ze hebben een kleurloze, sombere uitstraling. De tunnels hebben nieuwe verlichting en bestrating gekregen, en op de wanden zijn kunstschilderingen aangebracht. In totaal twintig geschilderde vensters geven uitzicht op iconische gebouwen en markante plekken in de omgeving (zie Figuur 3, item 3). Uit onderzoek onder de doelgroep blijkt dat deze aanpassingen op een hoge waardering kunnen rekenen (Vonk, 2016). Aan het einde van de projectperiode is het Kissing Couple XXL bij de Hempont geplaatst om meer fietsers naar het gebied te trekken (principe 3).

Bij de keuze om de fiets te pakken, speelt de veiligheidsbeleving een belangrijke rol. Volgens een aantal werkgevers is het 's avonds in het donker niet veilig voor fietsers. Hun werknemers komen niet op de fiets naar het werk, omdat ze 's avonds niet veilig naar huis kunnen. Bij het aanleggen van de 'missing fiets-links' (het eerste fietsbelevingsprincipe) is daarom ruimte, snelheid en veiligheid voor fietsers gecreëerd ten opzichte van het (vracht)verkeer. Op andere plaatsen is het groen naast het fietspad ver teruggesnoeid en de verlichting zodanig aangepast dat ook een brede (groen)strook naast het fietspad goed wordt verlicht.

De effecten van de aanpak zijn onder andere bepaald aan de hand van de gemeten data uit de smartphone-apps en met verschillende enquêtes (voor- en nameting). De resultaten van de app-data laten zien dat er door de deelnemers meer in het gebied gefietst is. Naast de app data geven ook enquêtes informatie over het fietsgedrag. Van de 246 respondenten van de vragenlijst in de nameting, hebben 230 (95,5 %) respondenten 1 of meerdere interventies van de FietsCoalitie gezien. Op basis van de nameting-enquête blijkt dat 26,4% van de respondenten nu zegt vaker te fietsen dan in dezelfde periode in het voorgaande jaar. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de gezondheid, een andere fiets, acties van de FietsCoalitie en positieve ervaring die is opgedaan met fietsen.

5. Interventies in mobiliteit: ontwerp en impact met FOUNTAIN

Gedraginterventies zijn, zeker in vergelijking met de aanleg van infrastructuur en mits goed gericht ingezet, effectief, relatief goedkoop en schaalbaar. Het is echter een lastige opgave om het effect in te schatten van (een groep van) interventies in een bepaald gebied en in het bijzonder op de lange(re) termijn. Hiervoor kan FOUNTAIN ingezet worden, het beleidsondersteunende instrument van TNO voor het ontwerpen en verkennen van gedagsinterventies. FOUNTAIN richt zich met name op interventies die reizigers kunnen beïnvloeden vóórdat zij hun reis starten: wel of niet reizen, met welk vervoermiddel en op welk moment. FOUNTAIN bestaat uit een procesaanpak (FOUNTAIN co design workshops), waarbij de interventie gezamenlijk wordt ontworpen of verfijnd, in combinatie met de FOUNTAIN simulatietool die de effecten van interventies in beeld brengt – ook ten opzichte van elkaar en naast elkaar. FOUNTAIN geeft daarnaast inzicht in de (doel)groepen die ontvankelijk zijn voor de interventie. Het agent based simulatiemodel bevat vier bouwstenen (zie Figuur 4).



Figuur 4: de bouwstenen van de FOUNTAIN simulatietool

De fysieke omgeving in FOUNTAIN is de eerste bouwsteen en beslaat die punten die bepaald gedrag kunnen ondersteunen, faciliteren, of juist tegenwerken. Zo kan de fysieke omgeving zelfs tussen goede intenties en gedrag in staan (“ik wil wel met OV, maar er is geen halte of station in de buurt”). De fysieke omgeving bepaald zo ook de keuzes die de reizigers (de agents in het model) al dan niet kunnen maken ten aanzien van hun modaliteit (auto, fiets of trein), tijdstip van vertrek (vroeg, ‘normaal’ of laat) of (werk)locatie, namelijk thuis of op kantoor. Het is belangrijk om deze fysieke aspecten mee te nemen, omdat ze vaak sterk interacteren met de meer ‘psychologische’ processen van houding en voorkeur en sociale omgeving (Steg, 2008).

De tweede bouwsteen is de sociale omgeving. Mensen worden bij het maken van gedragskeuzen beïnvloed door wat andere mensen in hun omgeving denken, voelen en doen. In nieuwe, ambigue, onzekere situaties hebben mensen de neiging om te doen wat iedereen doet (Cialdini (2009)). Wat er gebeurt in iemands sociale omgeving kan dus bijdragen aan het motiveren van gewenst gedrag. Het meest directe mechanisme is het observeren van het gedrag van anderen (Krupka & Weber, 2000). Een andere, minder directe manier, om gedrag te beïnvloeden is het verspreiden van informatie of kennis over dat gedrag. Ettema et al. (2011) bestudeerden dit in de context van modaliteitskeuzes en vonden dat door de verspreiding van informatie over alternatieven voor de auto, individuen weer tot nieuw gedrag gemotiveerd werden. In FOUNTAIN wordt de invloed van de sociale omgeving gemodelleerd aan de hand van het dominante gedrag van de andere agents in de omgeving van een bepaalde agent. Als de meerderheid van de agents rondom een bepaalde agent bijvoorbeeld met de auto naar het werk reist, dan vergroot dit de kans dat deze agent ook met de auto zal reizen.

Het derde bouwblok in FOUNTAIN zijn de houding en voorkeuren die iemand heeft tegenover de verschillende vervoerswijzen en vertrektijdstoppen. Factoren als (verwachte) kosten, tijdsduur en comfort van de verschillende opties zijn van invloed op deze houding en voorkeuren. Er vindt niet op dagelijkse basis bewuste besluitvorming plaats, de houding en voorkeuren zijn initieel van invloed op gedragskeuzen, en na verloop van tijd vormt zich gewoontegedrag. In FOUNTAIN kan het gewoontegedrag alleen worden doorbroken als de voorgenomen beleidsmaatregel of mobiliteitsdienst sterk en opvallend genoeg is voor de reiziger. Een heroverweging wordt gemodelleerd in FOUNTAIN als een trigger die sterk genoeg is en waardoor een agent een ‘cognitieve drempel’ over gaat, wat weer tot een bewuste (nieuwe) keuze en dus eventueel tot nieuw gedrag kan leiden. Als de agent dit (nieuwe) gedrag vervolgens uitvoert en positief evalueert -in het vierde bouwblok ‘ervaringen’- (bijvoorbeeld met de trein reizen blijkt comfortabeler dan gedacht), dan bestaat de kans dat na verloop van tijd dit nieuwe gedrag gewoontegedrag wordt.

Het doorlopen van de FOUNTAIN stappen geeft inzicht in de orde grootte en richting van de effecten van gedragsinterventies, bijvoorbeeld verschuivingen in modaliteit, en biedt de mogelijkheid om te vergelijken welke combinatie van interventies het meest effectief is. Daarnaast geeft FOUNTAIN inzicht in de kenmerken van de doelgroep (lifestyle, maar ook geografische locatie) waar de interventie de grootste kans van slagen heeft. Dit helpt bij het maken van (beleids)keuzes. Wanneer door een interventie bijvoorbeeld het aantal fietsers op een traject sterk toeneemt, gelden daarvoor vervolgens weer de fietsbelevingsprincipes: zorg dat de basis op orde is, men voldoende ruimte heeft om te fietsen en het een aantrekkelijke route is.

6. Conclusies

Mobiliteit volgt uit de behoefte van mensen om verschillende activiteiten uit te voeren, die meestal op diverse locaties gevestigd zijn. Door de ruimtelijke inrichting (bundelen van voorzieningen) is de aard en het aantal verplaatsingen te beïnvloeden. Mobiliteit is echter vaak gewoontegedrag, ooit vanuit een bewuste keuze ontstaan, maar door veelvuldige herhaling in een gelijkblijvende omgeving automatisch en onbewust geworden. Er is een omvangrijke of ingrijpende gebeurtenis nodig als aanleiding voor verandering en een bewuste nieuwe mobiliteitskeuze te maken. Voor gedragsbeïnvloedingsprojecten vormen wegwerkzaamheden of herinrichting van een gebied vaak deze aanleiding. In deze projecten wordt daarbij ook gewerkt met beloningen om mensen te verleiden tot het opdoen van ervaring met het nieuwe gewenste gedrag. Tegelijkertijd moet de basis om het gedrag uit te kunnen voeren op orde zijn: bijvoorbeeld aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes. Dat vergroot de kans op een positieve ervaring zodat men het gedrag langere tijd vol kan houden en nieuw gewoontegedrag kan ontstaan. Om een effectieve maatregel te ontwikkelen is een goede probleemanalyse nodig, waaruit inzicht ontstaat in de belemmeringen die het gewenste gedrag (nu) tegenhouden. Die belemmeringen kunnen per individu verschillen, het is echter niet haalbaar om voor elk individu een maatregel op maat te maken. Daarom wordt in mobiliteit vaak gewerkt met doelgroepen. Dit wordt ook in de TNO FOUNTAIN methodiek toegepast door aan de reizigers verschillende lifestyles toe te kennen. De methodiek ondersteunt bij het maken van beleidskeuzes, door gezamenlijk interventies te ontwerpen en vervolgens inzicht te geven in de orde grootte en richting van de effecten van de interventies.

Referenties

- Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behavior*. Organizational behavior and human decision processes, 50(2), 179-211.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. N.J.: Englewood Cliffs.
- Beemster, F., Vonk, T., Hof, T. en Ark, E.J. van (2018), *Rapportage gedragsonderzoek FietsCoalitie*, TNO 2018 R10277
- Berkers, F., e.a. (2017), *Adaptief Programmeren*, TNO 2017 R10176
- Cairns, S., Atkins, S., & Goodwin, P. (2002). *Disappearing traffic? The story so far*. Proceedings of the Institution of Civil Engineers-Municipal Engineer, 151(1), 13-22.
- CBS (2017), *Personenmobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en vervoerwijzen*, <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83499NED/table?ts=1524035996313>
- Cialdini, R. (2009). *Influence*. HarperCollins.
- Connekt Taskforce MaaS (2017), *Nederlands actieplan Mobility-as-a-Service*, <https://www.connekt.nl/wp-content/uploads/2017/06/Actieplan-MaaS-2017.pdf>
- CROW (2014), *Mobiliteit en gedrag, begrijpen en beïnvloeden*
- Eagly, A., & Chaiken, S. (1993). *The psychology of attitudes*. Harcourt Brace Jovanovich College Publishers.
- European Commission, Directorate-General for the Environment. (2004). *Reclaiming city streets for people; Chaos or quality of life?*
- Hueber, S. (2016), *Pak de fiets en ontdek Westpoort-Zaanstad, een visie voor fietspromotie in en gebiedspromotie van Sloterdijk/Westpoort-Zaanstad*
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), *Mobiliteitsbeeld 2017*, <https://www.kimnet.nl>
- Krupka, E., & Weber, R. A. (2000). The focusing and informational effects of norms on pro-social behavior. *Journal of Economic Psychology* 30, 307–320.
- Malone, K., Fabe, F., Kievit, M.de, & Vonk, T. (2017), *Raamwerk voor monitoring en evaluatie van Smart Mobility diensten in Nederland*, TNO 2016 R11295
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2016), *programma Beter Benutten*, <https://www.beterbenutten.nl>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *programma Slimme en Gezonde Stad*, <https://slimmegezondestad.nl>
- Steg, L. (2008). *Promoting household energy conservation*. *Energy Policy* 36, 4449–4453.
- Sharples, R. (2009). Reducing road capacity to change travel behaviour. *32nd Australasian Transport Research Forum*.
- Talen, S., Martens, G., & Vonk, T. (2018). *TNO 2018 R10365 - Monitoringsplan verdwijnend verkeer*. Den Haag.
- Talen, S., Vonk, T., & Martens, G. (2017). *Verdwijnend verkeer - wat willen we ermee?* Nationaal Verkeerskunde Congres. Zwolle.
- Vonk, T. (2016), *Resultaten onderzoek naar beleving fietstunnels Transformatorweg, stadsdeel West, Amsterdam, Delft, september 2016*, TNO-2016-NOT-0100299867
- Vonk, T. en P. Saager (2014), *The right to Go Right? Ethische dilemma's bij de ontwikkeling van een toolkit voor gedragsbeïnvloeding op basis van gemeten data*, Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 20 en 21 november 2014, Eindhoven
- Vonk, T., Talen, S., Pierik, F., & Kruize, H. (2017). *TNO 2017 R10455 - Herinrichtingsprojecten en verdwijnend verkeer*.

THEMA: SHOCKTHERAPIE EN ANDERE GRONDIGE AANPAKKEN VOOR GEDRAGSVERANDERING

Inspirator

Hans Tindemans, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning

Schets thema

Soms zijn culturele gewoonten zo hardnekkig dat enkel shocktherapie nog enige remedie lijkt te geven. Moeten we de baksteen in de (Vlaamse) maag behandelen als rookverslaving? Een discussie over forse accijns, hogere verzekeringspremies en wie weet ... gedwongen opname voor wie niet kan afkicken.

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

Bijdragen: *Wie zal de betonstop in Vlaanderen betalen? Van ruimtelijke gedifferentieerde vastgoedbelasting naar bouwcompensatiefonds* – Kobe Boussauw

De maakbaarheid van een duurzame wooncultuur in Vlaanderen – Björn Bracke en Paul Wullaume

Kom op tegen verharding! Pleidooi voor een antirookcampagne in het Vlaams ruimtelijk beleid – Hans Leinfelder

Wie zal de betonstop in Vlaanderen betalen?

Van ruimtelijk gedifferentieerde vastgoedbelasting naar bouwcompensatiefonds

Opinie

Kobe Boussauw

Het recente debat over het gedateerde systeem van het kadastraal inkomen als grondslag voor de diverse belastingen op vastgoed in Vlaanderen zet aan het denken over de mogelijke rol van woonfiscaliteit als ondersteunend ruimtelijk planningsinstrument. Hoewel er diverse bezwaren kleven aan het ruimtelijk differentiëren van de onroerende voorheffing, blijft er toch nood aan een financieel luik voor de betonstop, en wordt in dit stuk het idee van een bouwcompensatiefonds verkend.

Vrije Universiteit Brussel – Cosmopolis Centre for Urban Research
Pleinlaan 2 lokaal F4.55, 1050 Brussel
tel. +32 2 629 35 11
email: kobe.boussauw@vub.be

Wie zal de betonstop in Vlaanderen betalen?

Van ruimtelijke gedifferentieerde vastgoedbelasting naar bouwcompensatiefonds

Inleiding

De Vlaamse regering paste onlangs het systeem van registratierechten aan. De begrippen ‘groot beschrijf’ en ‘klein beschrijf’ werden afgeschaft, en de belastingen op vastgoedtransacties worden voortaan berekend aan een tarief van 7% op de verkoopprijs van het goed, zonder dat er nog rekening wordt gehouden met het kadastraal inkomen. Bovendien wordt er een bescheiden territoriale differentiatie ingevoerd: er is een vrijstelling van belastingen voorzien voor de eerste schijf van 5600 € voor bescheiden woningen, waarbij een bescheiden woning wordt gedefinieerd als een woning die goedkoper is dan 220 000 € in de kernsteden en de Vlaamse rand rond Brussel, en 200 000 € in de andere Vlaamse gemeenten.

Eén en ander zet aan het denken. De nieuwe manier van belasten van vastgoedtransacties is alvast rechtvaardiger dan de oude, aangezien het kadastraal inkomen voor heel wat woningen al lang niet meer representatief is voor de actuele marktwaarde (Van den Broeck en Winters, 2017). Onmiddellijk rijst echter de vraag waarom de jaarlijkse belasting op onroerend goed, doorgaans vereenvoudigend ‘onroerende voorheffing’ genoemd, niet ruimtelijk zou kunnen gedifferentieerd worden, en daarmee als een ondersteunend instrument voor ruimtelijke ordening zou kunnen worden ingeschakeld.

Het is bekend dat afgelegen woningen een stuk meer kosten aan de samenleving dan woningen die in een compacte kern gelegen zijn (Carruthers en Ulfarsson, 2003). Ten eerste betaal je als gebruiker van nutsvoorzieningen en aan huis geleverde diensten vandaag de zogenaamde gemiddelde kost, en niet de marginale kost. Wie afgelegen woont, betaalt daardoor evenveel voor postzegels, vuilniszakken of voor thuiszorg dan iemand die stedelijk woont. Ook voor een aansluiting op het distributienet van water, gas, telefoon en kabel, of voor riolering betaal je binnen een gemeente doorgaans één en hetzelfde tarief. Als wie afgelegen woont de marginale kost zou betalen, dan zou dat betekenen dat de bijkomende kost om zijn of haar afgelegen woning te bedienen volledig zou doorgerekend worden. Bekeken vanuit een ruimtelijk perspectief zou dat een signaal zijn dat afgelegen wonen wel degelijk een hoop geld kost, en dat het eerlijker is om de veroorzaker daar zelf voor te laten opdraaien. Daarnaast veroorzaken afgelegen woningen vaak ook nog maatschappelijke kosten die moeilijker te monetariseren, maar wel heel reëel zijn. Ze nemen meer grond in, dragen disproportioneel bij tot ecologische versnippering en verval van landschappelijk schoon, tot waterproblemen en tot de dagelijkse files. Ze dragen ook meer dan gemiddeld bij aan het broeikas effect en aan luchtvervuiling, grotendeels door het veroorzaken van bovengemiddelde automobilititeit maar ook doordat ze op een minder energiezuinige manier verwarmd worden.

Debat

Naar aanleiding van het loskoppelen van de registratierechten van het kadastraal inkomen vonden wij (de auteur van dit stuk, gesteund door enkele collega's) het nuttig om de logica van de nieuwe berekening van de registratierechten uit te breiden naar de onroerende voorheffing. Zou het niet billijker zijn om in de toekomst ook hier de waarde van het vastgoed als basis te nemen, in plaats van het kadastraal inkomen? Bovendien zou een hervorming van de onroerende voorheffing een gedroomde kans bieden om de vastgoedbelasting in te schakelen in het beleid van ruimtelijke ordening. Als we de reële kost voor een stuk willen doorrekenen aan de veroorzaker, en als we wonen

buiten de kernen willen ontmoedigen, dan zou het toch logisch zijn om dergelijke woonvormen bijkomend te belasten?

We schreven deze bedenkingen op 10 januari 2018 neer in een opiniestuk in De Standaard onder de oorspronkelijke (maar door de redactie gewijzigde) titel 'Laat de onroerende voorheffing de open ruimte beschermen' (Boussauw et al., 2018). Toevallig verscheen nagenoeg terzelfdertijd, en onafhankelijk van het stuk in De Standaard, een blog op de bouwwebsite Livios waar zeer gelijkaardige ideeën naar voren worden geschoven (Neven, 2018). In de blog wordt de variabilisering nog een stuk ruimer gezien: behalve de locatie zou ook de energieprestatie als basis moeten worden gehanteerd, en dat niet alleen bij de berekening van de onroerende voorheffing maar ook bij die van de registratierechten bij verkoop.

De belangrijkste motivering voor het publiceren van ons stuk moet gezocht worden in onze verontwaardiging over de notoire afwezigheid van enige vorm van fiscaal-ruimtelijk instrumentarium in het Witboek Ruimte (Vlaamse Overheid, 2016), dat de basis moet vormen voor de voorgenomen betonstop in 2040. Niettemin zijn wij lang niet de eersten die deze problematiek onder de aandacht proberen te brengen.

In 2006 reeds werd in het Vlaams Parlement een 'voorstel van decreet houdende de mogelijkheid tot de invoering van een binnengemeentelijke differentiatie van de onroerende voorheffing' ingediend, dat gemeenten wilde toestaan om een eigen differentiatie van de opcentiemen op de onroerende voorheffing door te voeren, 'in overeenstemming met de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met betrekking tot de versterking van stads- en dorpskernen' en als 'antwoord op de scheeftrekkingen door het uitblijven van de perequatie van het KI' (Lauwers et al., 2006). Hoewel de vermelde 'bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen' in de tekst niet worden gespecificeerd, zouden bijvoorbeeld de bestaande set van afbakeningslijnen van de stedelijke gebieden als eenvoudig criterium kunnen worden gebruikt. Het voorstel werd echter nooit in wetgeving omgezet.

Zeven jaar later schrijft Ryckewaert (2013) dat de onroerende voorheffing niet noodzakelijk op het kadastraal inkomen hoeft te worden gebaseerd, en dat een combinatie van bewoonbare oppervlakte, volume, perceeloppervlakte en bebouwde oppervlakte als een valabele alternatieve grondslag voor de woonfiscaliteit moet worden beschouwd. Martens (2016) volgt deze logica voor een stuk, wanneer hij pleit voor een alternatieve belastbare basis bestaande uit twee parameters: enerzijds het bouwvolume, en anderzijds het energieverbruik per vierkante meter. Een deel van de argumentatie is te vinden in het gemak waarmee de benodigde gegevens zouden kunnen worden verzameld, zonder dat er een leger schatters de baan op moet worden gestuurd.

Hoewel noch Ryckewaert (2013) noch Martens (2016) locatie expliciet als parameter opnemen, argumenteert de laatste van beide auteurs dat de door hem voorgestelde taxering wel degelijk de onrechtvaardig hoge vastgoedbelasting in stedelijke gebieden wegwerkt. Het bouwvolume, en vaak ook het energieverbruik per vierkante meter liggen in stedelijke gebieden namelijk gemiddeld een stuk lager dan in suburbane of buitengebieden.

Hoewel er tussen droom en daad niet alleen wetten in de weg staan, maar ook praktische bezwaren - die in de volgende paragraaf worden besproken - kondigden de Vlaamse parlementsleden Rik Daems, Koen Van den Heuvel en Jos Lantmeeters op 3 februari 2018 een voorstel van decreetswijziging aan waardoor gemeenten in specifieke wijken, wellicht centrumwijken, de opcentiemen op de onroerende voorheffing zouden kunnen verlagen. In een reactie stelt de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten dat een dergelijke maatregel welkom is, maar als prikkel wellicht niet substantieel genoeg zal zijn om de woonlocatiekeuze van gezinnen te beïnvloeden (Roelandt en Dujardin, 2018).

Tegenwerpingen

Naar aanleiding van ons opiniestuk in De Standaard publiceerde Danny Geerts, oud-wetenschappelijk medewerker bij de CD&V-fractie van het Vlaams Parlement, een commentaarstuk op zijn blog (Geerts, 2018a), waarin hij zich sceptisch toont ten opzichte van ons voorstel. Geerts ziet twee bezwaren. Ten eerste bestaat in de meeste gemeenten het gros van de jaarlijkse vastgoedbelasting uit gemeentelijke (en provinciale) opcentiemen: gemiddeld bestaat 78% van de geïnde onroerende voorheffing uit gemeentelijke belastingen. Dat betekent dat de meeste gemeenten een belangrijk deel - gemiddeld zelfs bijna de helft - van hun inkomsten uit vastgoedbelasting halen, en erg gesteld zijn op hun autonomie in dat verband. Als het Vlaamse gewest de onroerende voorheffing op een andere manier zou gaan berekenen, dan valt te verwachten dat het verschil voor de eigenaar ten opzichte van vroeger grotendeels zal worden gecompenseerd doordat de gemeenten hun opcentiemen overeenkomstig zullen bijstellen. Bovendien zijn deze opcentiemen voor een stuk al ruimtelijk gedifferentieerd: elke gemeente hanteert een eigen tarief, dat mede bepaald wordt door de kost van bijvoorbeeld het onderhoud van de wegen en riolering op hun grondgebied. En in een gemeente die gekenmerkt wordt door relatief compacte bebouwing zullen deze kosten lager liggen dan elders. Alleen, binnen de gemeente betaalt iedere eigenaar opnieuw hetzelfde tarief, onafgezien van waar het goed in kwestie precies gelegen is.

Ten tweede is de kans groot dat een dergelijke ruimtelijke differentiatie van taksen gekapitaliseerd zou worden in de marktprijs van de woningen die erdoor getroffen zouden worden (zoals ook gesteld door Vastmans en Buyst, 2014), of met andere woorden: woningen die in de toekomst zwaarder belast zouden worden, zouden bij verkoop iets minder opleveren, voor de huidige eigenaar dus. Voor de nieuwe eigenaar zou de netto kost van het wonen op die manier dus quasi ongewijzigd blijven.

Los van deze operationele bezwaren kan ook nog gesteld worden dat de afgelegen woningen die ooit gebouwd werden nog wel even zullen blijven staan, en wellicht ook bewoond zullen blijven. Behalve dat we spreken over een meer rechtvaardige verdeling van lusten en lasten, en een zeer bescheiden negatieve prikkel om nog nieuwe afgelegen woningen bij te bouwen, zou een ruimtelijke differentiatie van de vastgoedbelasting dus niet noodzakelijk bijdragen tot een meer compacte ruimtelijke ordening. Naar aanleiding van het voorstel van decreetswijziging reageert Geerts (2018b) opnieuw, en noemt hij het voorstel 'een wespennest' waar de meeste Vlaamse gemeenten zich niet in zullen willen storten.

Bouwcompensatiefonds

Maar voor het aansnijden van nog onontwikkelde bouwgrond liggen de kaarten wellicht anders. De Vlaamse regering neemt zich voor om tegen 2040 niet langer toe te laten dat er netto nog bijkomende, voorheen onbebouwde, ruimte zou worden aangesneden (Vlaamse Overheid, 2016): de zogenaamde betonstop. Nochtans ontbreken vandaag de planningsinstrumenten om dit voornemen te realiseren. Het gewestplan werkt alvast tegen: door speculatie op onbebouwde percelen die in een 'harde' bestemming (zoals woon- of industriegebied, maar vaak ook woonuitbreidings- of recreatiegebied) gelegen zijn, valt het uit te sluiten dat het veronderstelde bouwrecht op dergelijke onbebouwde percelen ongedaan kan worden gemaakt zonder hoge schadevergoedingen uit te keren. Het huidige systeem van planschade, dat daar in principe voor bedoeld is, is contraproductief, aangezien het de belastingbetaler handenvol geld zou kosten als het daadwerkelijk ingezet zou worden om op grote schaal bouwrechten te gaan schrappen.

Er moet dus een creatievere oplossing bedacht worden. Het verhandelen van ontwikkelingsrechten is zo'n denkpiste, zij het dat dit een instrument is dat erg effectief kan zijn binnen duidelijk afgeleide stedelijke gebieden met een erg dynamische vastgoedsector, maar wellicht niet in het Vlaamse peri-

urbane gebied waar traditioneel erg weinig restricties ten aanzien van nieuwe ontwikkeling aanwezig zijn.

Vandaar stel ik voor om, ondanks de in de vorige paragraaf geopperde bezwaren, toch naar een alternatieve vorm van vastgoedbelasting te kijken. Als we onbebouwde percelen als een schaars goed beschouwen, dan zou de waarde die de ontwikkeling van dit schaarse goed genereert door de overheid afgeroomd moeten kunnen worden, met de bedoeling om een fonds te voeden dat vervolgens gebruikt kan worden om elders bouwrechten af te kopen. We spreken met andere woorden over een 'bouwcompensatiefonds', naar analogie van bijvoorbeeld het boscompensatiefonds dat bedoeld is om bos te creëren op een andere plek dan waar er bestaand bos zal worden gekapt.

Zo'n bouwcompensatiefonds zou kunnen worden gespijsd uit twee bronnen, waarbij de belangrijkste bron zou moeten bestaan uit een nieuwe belasting op nieuwbouw op voorheen onbebouwde percelen. De redenering verloopt als volgt. Om de betonstop in 2040, binnen 22 jaar dus, te realiseren, moet de inname van onbebouwde ruimte vanaf heden elk jaar met zowat 4,5% afnemen ten opzichte van de ontwikkeling van het lopende jaar. Onbebouwde percelen met een potentieel bouwrecht worden dus snel een schaars goed, waarvoor het bouwrecht door de overheid aan marktprijs verkocht kan worden. Een gepaste belasting, die zou worden gekoppeld aan de aflevering van een bouwvergunning (omgevingsvergunning), zou dus net zo hoog moeten zijn als nodig om de vraag naar vergunningen voor nieuwbouw met jaarlijks 4,5% ten opzichte van het huidige volume te doen afnemen. De opbrengsten zouden worden gestort in het bouwcompensatiefonds, dat vervolgens kan worden aangesproken door eigenaars van onbebouwde percelen waarvoor in principe een bouwvergunning zou kunnen afgeleverd worden, maar die bereid zijn om tegen een marktconforme vergoeding afstand te doen van hun bouwrecht. De hoogte van de heffing zal proefondervindelijk moeten worden bepaald, en zal afhangen van de elasticiteit van de markt. Wellicht zal de heffing elk jaar naar boven moeten worden bijgesteld, in lijn met de toenemende schaarste aan te verkopen bouwrechten, maar evengoed in lijn met de naar verwachting dalende prijzen van bouwgrond (onder invloed van kapitalisatie-effecten van de - naar verwachting substantiële - heffing).

Aanvullend kan ook de opbrengst van een verhoogde onroerende voorheffing voor afgelegen woningen, zoals in de vorige paragrafen besproken, in dit bouwcompensatiefonds gestort worden. Op die manier wordt het mogelijk om het maatschappelijk ongewenste bouwrecht op onbebouwde percelen op een billijke manier af te kopen, op basis van een prijs die bepaald wordt door de gecreëerde schaarste aan ontwikkelingsrechten, en zonder dat de compensatie uit algemene middelen hoeft te worden betaald.

Conclusie: tijd voor een nieuw debat!

Wellicht is ook de bovenstaande redenering te kort door de bocht, en zullen opnieuw niet enkel wetten, maar ook praktische bezwaren in de weg staan. Maar niettemin, het is duidelijk dat de betonstop dode letter zal blijven zolang er geen fiscale of financiële instrumenten worden ontwikkeld die een substantiële vertraging van de aansnijding van onbebouwde percelen ondersteunen, en tegelijk middelen genereren om bestaande bouwrechten op een billijke manier af te kopen. Want zoveel is duidelijk: als het de Vlaamse regering menens is met de betonstop, dan zal het onderschrijven van een vaag beleidsdocument als het Witboek niet volstaan.

Referenties

- Boussauw, K., De Decker, P., Ryckewaert, M., & Bassens, D. (10 januari 2018). Het huis “op den buiten” is te goedkoop. *De Standaard*, p. 33.
- Carruthers, J. I., & Ulfarsson, G. F. (2003). Urban sprawl and the cost of public services. *Environment and Planning B*, 30(4), 503–522.
- Geerts, D. (2018a, 11 januari). *Onroerende voorheffing voor leken*. <https://dannygeerts.wordpress.com/2018/01/11/onroerende-voorheffing-voor-leken/>
- Geerts, D. (2018b, 4 februari). *Alles komt terug*. <https://dannygeerts.wordpress.com/2018/02/04/alles-komt-terug-2/>
- Lauwers, H., Gennez, C., Berx, C., Gatz, S., & Peumans, J. (2006). *Voorstel van decreet houdende de mogelijkheid tot de invoering van een binnengemeentelijke differentiatie van de onroerende voorheffing*. Brussel: Vlaams Parlement.
- Martens, B. (2016). Contouren van een duurzame taxshift. *Samenleving en Politiek*, 23(8), p. 42–52.
- Neven, R. (2018, 9 januari). *OPINIE: “Koppel registratierechten aan verbruik en ligging.”* <https://www.livios.be/nl/bouwinformatie/financieel/belastingen/opinie-koppel-registratierechten-aan-verbruik-en-ligging/>
- Roelandt, A., & Dujardin, D. (3 februari 2018). Wetsvoorstel: minder belasting voor wie in centrum woont. *Het Laatste Nieuws*.
- Ryckewaert, M. (2013). *Van “klein beschrijf” naar “huiskorting” - Deel 4: Oppervlakte als alternatief/complementair criterium*. Leuven: Steunpunt Wonen.
- Van den Broeck, K., & Winters, S. (2017). *Denksporen voor een meer rechtvaardige woonfiscaliteit*. Leuven: HIVA KULeuven.
- Vastmans, F., & Buyst, E. (2014). *Van “klein beschrijf” naar “huiskorting” - Deel 3: Impact op de woningprijs*. Leuven: Steunpunt Wonen.
- Vlaamse Overheid. (2016). *Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen*. Brussel: Ruimte Vlaanderen.

De maakbaarheid van een duurzame wooncultuur in Vlaanderen

De rol van (ruimtelijk) beleid in het sturen van ruimtelijke gedragspatronen

Björn Bracke en Paul Wuillaume

Stellingen:

Er bestaat op heden geen draagvlak in Vlaanderen voor een duurzaam ruimtelijk beleid.

De Vlaamse woondroom en ruimtelijke spilzucht wordt via diverse kanalen in stand gehouden en gereproduceerd.

Het Vlaamse (ruimtelijke) beleid is weinig actief in het stimuleren van duurzame woonvormen.

Beleidsinitiatieven in functie van andere gedragswijzigingen (roken, voeding, discriminatie) kunnen dienen als bron van inspiratie voor nieuwe beleidsinitiatieven.

Ruimtelijk beleid kan op verschillende manieren sterker inzetten op de promotie van duurzame, ruimtelijke gedragspatronen.

OMGEVING cvba

Uitbreidingstraat 390 2600 Antwerpen-Berchem

info@omgeving.be www.omgeving.be

tel +32 3 448 22 72 fax +32 3 440 13 93

OMGEVING

LANDSCAPE ARCHITECTURE URBANISM

De maakbaarheid van een duurzame wooncultuur in Vlaanderen

De rol van (ruimtelijk) beleid in het sturen van ruimtelijke gedragspatronen

Inleiding

De Vlaamse wooncultuur is in de kern niet duurzaam. De woonwens, verplaatsingswens en consumptiewens van jan modaal staat diametraal tegenover alle ambities die in tal van 'duurzame' beleidsdocumenten worden neergeschreven. Reeds vanaf de jaren 1980 en 1990 proberen ruimtelijk planners, onder andere via ruimtelijke structuurplannen, de open ruimte te vrijwaren, autogebruik terug te dringen, compact wonen te promoten, riviervalleien te versterken enz. Echter, de realiteit maak pijnlijk duidelijk hoe groot de impact is van lokale actoren en eigendomslogica's. Getuige hiervan de talloze uitzonderingsregels die de afgelopen decennia werden bedacht om allerhande bouwmanoeuvres te faciliteren. Er is met andere woorden geen nood aan bijkomende planmakerij, inhoudelijk zit het ruimtelijk planningsapparaat al enige tijd op een duurzaam spoor, er is nood aan een duurzame wooncultuur. In voorliggende paper worden een aantal observaties beschreven die aantonen dat enerzijds de Vlaamse wooncultuur zichzelf via diverse kanalen reproduceert en dat anderzijds het (ruimtelijk) beleid weinig gericht is op het bijsturen van deze patronen. Voorts worden eveneens een aantal denkoefeningen geponeerd om deze wooncultuur bij te sturen op basis van gelijkaardige beleidsinitiatieven gericht op het beïnvloeden van andere gedragspatronen (roken, gezonde voeding, pesten, seksuele intimidatie enz.). De uitgangspunten en stellingname kan worden onderbouwd op basis van wetenschappelijk onderzoek. De observaties en denkoefeningen aangaande de oorzaken en oplossingen zijn gebaseerd op observaties, praktijkervaring en interpretaties. Deze kunnen mogelijk aan de basis liggen van een zinvol debat en verder onderzoek.

De mismatch tussen beleid en uitvoering

Het behoeft geen betoog dat de ruimteproductie die in de voorbije decennia werden ontrold in Vlaanderen slechts in beperkte mate overeenstemmen met de ruimtelijke visies en plannen die werden ontwikkeld door ruimtelijke professionals. Ondanks de vele studies, rapporten en adviezen die deze problematiek aankaarten, slaagt Vlaanderen er niet in om een doortastend ruimtelijk beleid te voeren. Deze discrepantie werd recentelijk uitgebreid beschreven en gedocumenteerd in de studie 'Vergunningenbeleid in Vlaanderen' (OMGEVING cvba, 2017) waar de ambities van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werden vergeleken met de trends in het huidige vergunningenbeleid. De belangrijkste negatieve trends hebben betrekking op het aansnijden van slecht bereikbare percelen, het bouwen van grote woningen op te grote kavels, het aansnijden van watergevoelige en biologisch waardevolle percelen, een ongebreidelde inname van open ruimte, het hypothekeren van kernversterking door allerhande perifere ontwikkelingen, het aansnijden van autogerichte locaties en het organiseren van bijkomende activiteiten in en rondom kwetsbare gebieden. In het boek 'Klimaatadaptatie in Vlaanderen' (Allaert et al, 2014) werd reeds beschreven hoe de dominantie van twee min of meer coherente configuraties en diens ruimtelijke strategieën mee aan de grondslag liggen van deze trends. Het betreft enerzijds een groep met een aantal economische actoren en de bouwsector die nieuwe (woon)-ontwikkelingen als een belangrijke motor zien voor economische groei. Anderzijds gaat het om een groep die vanuit individuele belangen een pad bewandelen dat zich focust op rechtszekerheid, individuele vrijheden, ad hoc strategieën en lokale objectieven. Vooral deze laatste groep wordt gedreven vanuit een geïdealiseerd woonbeeld dat kan worden samengevat als volgt: een

grote vrijstaande woning in een open landschap, een grote tuin met een groot kortgetrimd gazon met minimaal twee auto's in een grote garage. Dit alles bij voorkeur in een doodlopende straat en ver weg van (stedelijke) drukte.

De (re)productie van de Vlaamse woondroom

Dit woonideaal dat het ruimtelijk beleid al decennia verlamd, is - in tegenstelling tot wat velen beweren- niet het gevolg van de genetische 'baksteen in de maag'. Dit woonmodel werd hevig gepromoot in de naoorlogse jaren en werd sedertdien op diverse manieren in stand gehouden. Professor Eric Corijn verwees in zijn tweet op woensdag 9 april nog naar de rol van de media die, met tv-programma's als 'huizenjagers', het Vlaamse peri-urbane woonideaal reproduceren. Daarnaast probeert de reclamewereld dagelijks via diverse kanalen ons consumptiegedrag te beïnvloeden. Reclamespots met grote terreinwagens die in een quasi lege stedelijke omgeving rondcruisen, tijdschriften waar grote woningen met strakke gazons worden afgebeeld; deze prikkels beïnvloeden ontegensprekelijk onze wooncultuur. Films en televisieseries promoten eveneens slechts in beperkte mate stedelijke en compacte woonvormen. Maar het is uiteraard niet enkel de media. Het idealiseren van de vrijstaande, landelijke woning komt terug in reclamefolders, schoolboeken, bedrijfslogo's, tijdschriften enz. Het lijkt wel een onbewuste marketingstrategie om dit ideaalbeeld in stand te houden. Dit geldt eveneens voor mobiliteitspatronen waar bij de wagen wordt voorgesteld als het belangrijkste vervoersmiddel.



Figuur 1: Tv-programma's als huizenjagers spelen een belangrijke rol in de reproductie van het Vlaams peri-urbaan woonideaal

Hoewel dit woonideaal algemeen wordt aanvaard, zijn slecht weinigen zich bewust van de mogelijke consequenties. De milieu-impact, energiekost, mobiliteitskost en risico's op vereenzaming of vervoersarmoede, worden weinig opgevoerd. We kunnen dus de vraag stellen of de aankoop van een woning een weloverwogen keuze is of veeleer het resultaat van een soort 'maatschappelijke druk'. Shefrin (2002) toont immers aan dat mensen, als gevolg van gewoonteregels en framing, vaak beslissingen nemen met een suboptimale uitkomst in relatie tot hun eigen belangen.

Inspiratie voor beleid en gedragswijziging

Het is duidelijk dat Vlaanderen voor een belangrijke uitdaging staat als het gaat over het bijsturen van dit maatschappelijk woonideaal. Het verleden leert ons dat, zonder deze kentering, het niet mogelijk zal zijn om de ambities uit het nieuwe witboek beleidsplan ruimte Vlaanderen (BRV) te realiseren. Dit betekent dat ruimtelijke ordening zich veel sterker zou moeten richten op sensibilisering, responsabilisering, verstrekken van informatie en het betrekken van lokale eigenaren en belangenorganisaties. De vraag is echter of de discipline vandaag beschikt over de juiste instituties, competenties en instrumenten om dit op een doelgerichte manier te kunnen organiseren. Hiervoor kunnen er lessen worden getrokken uit andere campagnes met betrekking tot het aanpakken van negatieve gedragspatronen (diversiteit, gezonde voeding, gendergelijkheid, vleesconsumptie, sport enz.).

Anti-rookcampagne

De wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geeft volgende aanbevelingen aan overheden: een rookverbod op publieke plaatsen invoeren, hulp bieden aan wie wil stoppen, waarschuwen voor de gevaren van roken, reclame en sponsoring door de tabaksindustrie aan banden leggen en hoge belastingen heffen op tabaksproducten. Als we dit transponeren naar de verspreiding van een woonideaal zou dit kunnen betekenen: verbod op wonen op slechte locaties, hulp bij herlokalisering van slecht gelegen woningen, informeren over de gevolgen van peri-urbane woonvormen, verbieden van reclame voor vrijstaande woningen (of bijvoorbeeld auto-gebruik) en hogere belastingen voor slecht gelegen woonlocaties.

Discriminatie en seksuele intimidatie

In de nasleep van de discussie omtrent gendergelijkheid (#metoo) werden diverse, waarvan sommige reeds bestaande, oplossingen en maatregelen bediscussieerd. Eén van de voorbeelden was een screening van schoolboeken op het vlak van genderneutraliteit. De voorstelling van stereotype invullingen van beroepen (zoals de mannelijke brandweerman of de vrouwelijke poetsvrouw) zou immers impact hebben op de beeldvorming bij jonge kinderen. Eenzelfde screening zou kunnen gebeuren als we praten over duurzaam ruimtegebruik. Het traditionele gezin met een huis, een tuin en twee wagens wordt misschien eveneens via onze schoolboeken nog al te vaak als ideaalbeeld voorgespiegeld. Dit geldt overigens ook voor beeldvorming omtrent collectiviteit, hoogbouw, eigendom, openbaar vervoer enz.

Pesten op school

De Vlaamse Overheid lanceert al jaren campagnes om pestgedrag op scholen tegen te gaan. Het betreft het organiseren van campagneweken, affichecampagnes, een website, meldpunten, toneelstukken en films over pesten, wedstrijden voor scholen en verenigingen. Deze beleidsacties kunnen eveneens dienen ter inspiratie voor het ruimtelijk beleid. Zo kunnen compacte en stedelijke woonvormen worden gepromoot via toneelstukken of gestimuleerd via wedstrijden. Films over de negatieve gevolgen van verspreid wonen of een campagneweek over het behoud van open ruimte lijken eveneens waardevolle denkpistes.

‘Gouvernance’ voor een duurzame wooncultuur

Hoewel bovenstaande beleidsvoorbeelden om gedragspatronen te sturen slecht in beperkte mate overeenkomen met de ruimtelijke problematiek, zijn er toch belangrijke inzichten en lessen die we hieruit kunnen trekken. Deze aanbevelingen worden ter discussie voorgelegd.

Inzetten op een diverse aanpak

Het is duidelijk dat er geen pasklare of éénduidige aanpak bestaat om dergelijke gedragswijziging te initiëren. Het beleid moet zich zowel richten op het verstrekken van informatie, het penalisieren van ongewenst gedrag, aanpassen van de fiscaliteit, promoten van voorbeeldgedrag, bijsturen van het onderwijs enz.

Belang van onderwijs

De beeldvorming en levensverwachting wordt in sterke mate gevormd tijdens de kindertijd en de pubertijd. Sensibilisering en bewustmaking gebeuren best in een vroeg moment tijdens de vorming van jong volwassenen. Het is ons opgevallen dat jongeren in de leeftijdsgroep van 15 - 17 jaar vaak het meest kritisch zijn ten opzichte van conventionele maatschappelijke beelden en dus ook open staan voor nieuwe denkpijlers. Eens de twintig voorbij, zien wij hoe de conventionele denkpijlers de overhand nemen en het kritische vervaagt ten voordele van klassieke en gekende leefpatronen (stilaan dromen van een eigen huis voor een te vormen gezin, belang van de eigen wagen, beelden van klassieke verkavelingen enz.). Dit is natuurlijk een veralgemening maar deze trend is toch merkbaar. dat betekent dat in het onderwijspakket meer aandacht moet worden besteed aan het nut van ruimtelijke planning in functie van het bereiken van een collectief en maatschappelijk bewustzijn. Opnieuw met het gevaar de zaken te scherp te stellen, durven wij toch stellen dat het aspect ‘ruimtelijke planning’, ‘ruimtelijke ordening’ (meestal binnen het vak ‘geografie’) heel weinig aan bod komt, zich beperkt tot enkele kaartbeelden van ruimtelijke beleidsplannen, te abstract overkomt en ook niet confronterend of enthousiasmerend werkt. Vandaar dat het ons noodzakelijk lijkt om de leerstof bij te spijkeren en uit te breiden. Wij pleiten ervoor om te vertrekken vanuit een problematiserend verhaal dat de noodzaak en de meerwaarde van (ruimtelijke) planning aantoont: ruimtelijke planning is er niet op gericht om mensen het leven moeilijk te maken maar wel om ervoor te zorgen dat zij ook op lange termijn zich nog kunnen thuis voelen in onze wereld. Het is daarbij logisch om te vertrekken vanuit de milieuproblematiek. Net zoals roken schadelijk is voor onze individuele gezondheid, is ons gekend ruimtelijk leef- en woonpatroon ook op macroniveau schadelijk voor de gezondheid van onze samenleving op langere termijn.

De opmaak van een goed uitgewerkt vormingspakket is daarbij noodzakelijk. Dat pakket kan dan worden ter beschikking gesteld aan de scholen. Het moet jongeren wakker schudden, hun interesse voor ruimtelijke planning aanwakkeren, hen doen beseffen dat ‘business as usual’ geen optie is. Maar een vormingspakket alleen is niet voldoende. Je hebt ook leraren nodig die een dergelijke boodschap op een enthousiaste wijze kunnen vorm geven en uitdragen. ‘Teach the teachers’ is dus eveneens noodzakelijk. Ook moeten wij durven nadenken over de ontwikkeling van applicaties die jongeren op een speelse manier confronteren met hun leefomgeving en waarbij zij via hun tablets opdrachten uitvoeren via een interactieve plattegrond van hun gemeente.

Dit alles is wel werken op langere termijn maar wij geloven dat op die manier jongeren worden aangezet om in hun latere levensfase toch andere keuzes te gaan maken.

Communicatie en visualisatie van trends in ruimtegebruik

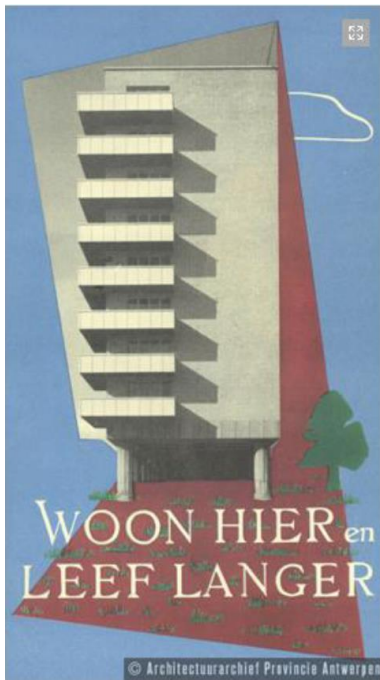
De relaties van perifeer wonen en impact op milieueffecten zijn niet altijd eenvoudig te begrijpen of te communiceren. Er moet meer energie worden geïnvesteerd in enerzijds wetenschappelijk onderzoek. Anderzijds moeten deze resultaten op een inzichtelijke manier worden vertaald en gecommuniceerd. Dit betekent het maken van leesbaar kaartmateriaal, wervende beelden, infografieken enz. Samenwerkingen tussen onderzoekers, ontwerpers en grafisch vormgevers kunnen leiden tot sprekende websites, boeken, tentoonstellingen, infobrochures enz. Ook de culturele sector kan worden betrokken om via fotografie, toneel, dans, architectuur enz. de ruimtelijke problemen inzichtelijk te maken.

Belang van lokale overheden

Wij moeten op korte termijn andere woonvormen durven promoten. Gemeentebesturen moeten hun verantwoordelijkheid nemen en proefwoonprojecten lanceren die compactere, duurzamere woonontwikkelingen op hun grondgebied mogelijk maken. Dergelijke projecten vorm geven, gebeurt niet door de klassieke landmeters-verkavelaarsbureautjes die de gekende verkavelingspatronen bij wijze van spreken eindeloos voort produceren. Het vorm geven van nieuwe proefwoonprojecten vergt andere competenties (op vlak van architectuur, landschapszorg, publieke ruimte, milieu en duurzaamheid). Vele gemeentebesturen (vooral van kleinere steden en meer landelijke gemeenten) staan hier weigerachtig tegenover omdat compacter wonen, horizontale of verticale verdichting, kleinere woningen en tuinen versus grotere collectieve ruimten, collectieve parkeerruimten enz. als 'stedelijk' worden aangezien en niet kunnen of mogen worden toegepast op hun meer 'landelijke' omgeving. Zij stellen dat hun bewoners dit niet zullen accepteren, er dus ook geen markt voor zal zijn. Onbekend is dus onbemand. Nochtans is dit nergens bewezen. Opnieuw valt ons op dat indien je tijdens bewonersoverleg het belang uitlegt om op een andere manier te bouwen en te ontwikkelen, er steeds mensen opstaan die je steunen, die meegaan in de redenering. Maar het vergt tijd, overtuigingskracht, moed. Vandaan pleiten wij om toch ook in kleinere gemeenten over te gaan tot kleinschalige proefprojecten, samen met ontwikkelaars die verder en vernieuwend durven kijken. Eens gerealiseerd, kunnen zij een vliegwieleffect veroorzaken en nieuwe projecten op gang trekken.

Een marketing opgave

Verder moeten wij ook nadenken hoe wij op een positieve manier een bepaalde beeldvorming die ruimte verslindend, milieubelastend, egocentrisch is, kunnen doorbreken. Dit lijkt ons in wezen een marketingopgave. Op basis van de gewenste boodschap en doelgroep moet worden onderzocht welke media kanalen kunnen worden aangeboord om de boodschap over te brengen. Voorts moet eveneens worden nagedacht over campagnes, slogans, logo's enz. om gerichte communicatie te kunnen voeren.



Figuur 2: In de na-oorlogse periode werden eveneens diverse campagnes opgezet wonen in hoogbouw te promoten.

Conclusie

Een fundamentele ommezwaai in de manier waarop we vandaag ruimte consumeren is van wezenlijk belang als we Vlaanderen ook op lange termijn leefbaar willen houden. De inertie van onze woonproductie is in sterke mate te wijten aan de algemene woon- en leefverwachting van Vlamingen. Op basis van deze verkennende paper kunnen we stellen dat het Vlaams beleid weinig gericht is op het transformeren van gedrags- en verwachtingspatronen met betrekking tot onze ruimtelijke wooncultuur. De realiteit toont echter aan dat dit een essentiële stap is om draagvlak te vinden voor de beleidsdocumenten ter zake. Om dergelijk beleid te ontwikkelen kan inspiratie worden gezocht in gelijkaardige beleidsinitiatieven op het vlak van gedragswijzigingen. Deze tonen aan dat het wel degelijk mogelijk is om gedragspatronen bij te sturen. Deze strategieën zijn in verschillende opzichten te projecteren op (ruimtelijke) beleidsinitiatieven. De voorgestelde aanbevelingen kunnen in dit verband een belangrijke stap voorwaarts betekenen en voeding geven aan het debat.

Referenties

Allaert et al. (2012), Klimaat in Vlaanderen als ruimtelijke uitdaging, Academia press

OMGEVING CVBA (2017), Vergunningenbeleid in Vlaanderen, uitgevoerd in opdracht van the Vlaams Planbureau voor Omgeving, i.s.m. UA, CEVI, GSJ advocaten

Shefrin, H. (2002), Behavioral decision making, forecasting, game theory and role-play, International Journal of Forecasting 18 (2002), Elsevier

Kom op tegen verharding!

Pleidooi voor een antirookcampagne in het Vlaams ruimtelijk beleid

Hans Leinfelder

Het overal beperken van de bouwhoogte in het woongebied op de gewestplannen tot 3 verdiepingen is een eerste stap in de goede richting. De ultieme stap is het gewestplan buiten werking te stellen, gekoppeld aan een beperkte bouwcode op Vlaams niveau. De noodzakelijke planinitiatieven die deze maatregel zonder meer zou genereren om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken, kunnen volledig vanuit een vereveningsgedachte tussen deze ontwikkelingen en te slopen gebieden worden opgezet.

Indien een eigenaar vijf jaar nalaat om het goed hiervoor te gebruiken, wordt hij/zij door middel van een dwangsom verplicht om dit af te breken. Belangrijk hierbij is wel de oorspronkelijke functie van het gebouw of de constructie voorop te blijven stellen. De huidige genereuze regeling in Vlaanderen rond toelaatbare functiewijzigingen, ongeacht de planologische bestemming, werkt net averechts.

De sloop van een leegstaande, zonevreemde constructie komt niet in aanmerking voor planschade. De bestaande bestemming van agrarisch gebied treedt bovendien automatisch terug in werking. In de feiten komt deze maatregel neer op het verbinden van een termijn aan de zonevreemde basisrechten. Eigenaars hebben twintig jaar de tijd gehad om hiervan gebruik te maken!

Kom op tegen verharding!

Pleidooi voor een antirookcampagne in het Vlaams ruimtelijk beleid

Waarschuwing

Het lezen van deze paper kan uw welbevinden als ruimtelijk planner ernstig schaden... Deze waarschuwing geldt trouwens niet alleen voor de Vlaamse ruimtelijke planners die een centrale rol krijgen in dit verhaal. Ze geldt ook voor zelfingenomen Nederlandse ruimtelijke planners die deze bijdrage lezen vanuit de overtuiging dat zij met hun wereldvermaarde ‘rule and order’-doctrine (Faludi & Van der Valk, 1994) het zoveel beter doen!

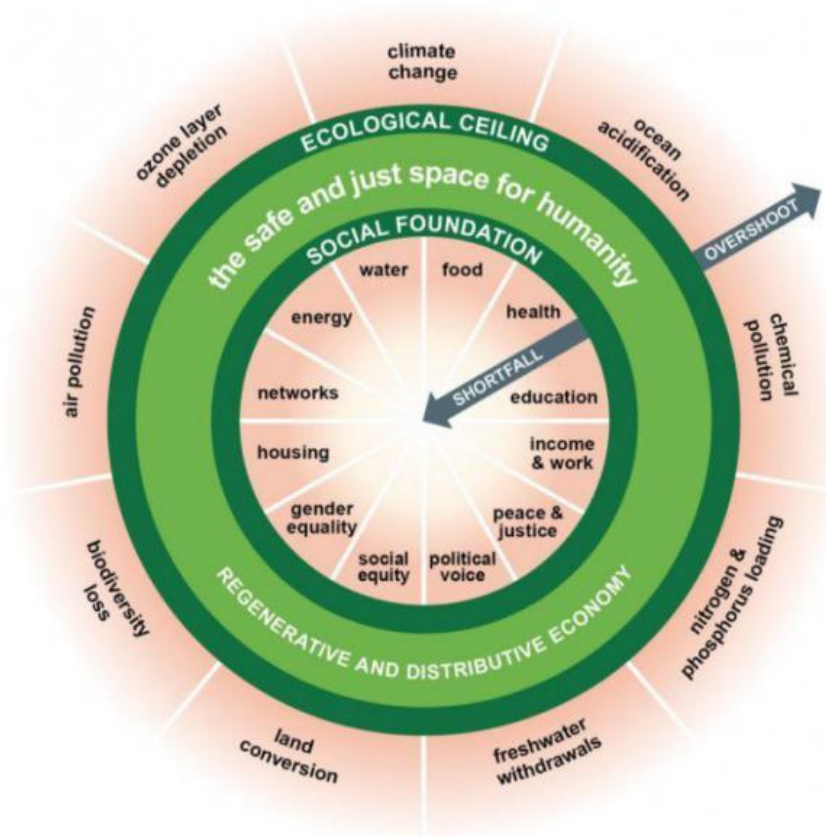
Grenzen aan de groei?!

Bijna 50 jaar geleden blikte een groep wetenschappers in opdracht van de ‘Club van Rome’ vooruit op de mensheid. Ze kwamen daarbij tot de zeer eenvoudige conclusie dat de groei van de samenleving een aantal harde – lees onomkeerbare – grenzen bereikte (Meadows et al., 1972). Recent schetste Harari (2012) in de bestseller ‘Sapiens’ op onnavolgbare wijze wat de mens de voorbije 70.000 jaar dreef om, vertrekkend vanuit Oost-Afrika, onophoudelijk in impact te groeien en zo de rest van de planeet compleet onder de voet te lopen.

Alhoewel hoger vermeldde vaststelling binnenkort een halve eeuw oud is, zijn de groei en de impact van deze groei op het ecosysteem Aarde sindsdien helaas exponentieel toegenomen. Het Bruntland-rapport over duurzame ontwikkeling (Universele Commissie, 1989) en een hele reeks klimaatakkoorden verder, blijft het groei-discours vrijwel de ganse menselijke samenleving domineren. Groei is een automatisme, een vanzelfsprekendheid. Dit diepgewortelde groeigedrag veruitwendigt zich trouwens ook nadrukkelijk in het eigen vakgebied van architectuur, stedenbouw en ruimtelijke planning. Wanneer maagdelijke studenten aan de Faculteit Architectuur van KU Leuven, in het kader van een of andere studio-opdracht, een open ruimte voorgeschoteld krijgen, kunnen zij niet aan de verleiding weerstaan om er iets aan toe te voegen. (Leinfelder, 2017a) Op de vraag wat te doen met de ruimte die vrijkomt als de E17-viaduct ten zuiden van Gent zou worden afgebroken, stelden de meeste studenten voor om er een residentieel en/of economisch programma toe te voegen. Het leek wel een absolute doodzonde om deze ruimte niet te ‘benutten’, eveneens voor de begeleidende docenten. Een gelijkaardige observatie valt echter ook te maken over – helaas – té veel professionele ruimtelijke ontwerpers en planners die zich onledig houden met de integratie van die ene beekvallei in de zoveelste nieuwbouwwijk, in plaats van in de eerste plaats de zin of onzin van deze nieuwbouwwijk te bevragen.

Als gevolg van deze exponentiële groei gedurende de voorbije vijftig jaar zijn verschillende kritische grenzen reeds overschreden. De gevolgen ervan verworden steeds meer tot structurele problemen die moeilijker aan te pakken vallen: het aantal nog min of meer optimaal functionerende, levensbelangrijke open ruimten is op één hand te tellen; auto’s staan op de snelwegen vaker stil dan dat ze rijden, de kosten om woningen op waterzuivering en andere nutsvoorzieningen aan te sluiten rijzen de pan uit, ... En dan zijn er nog verschillende gevolgen die misschien vandaag nog onvoldoende zichtbaar zijn, maar die onherroepelijk op ons afkomen.

Een arts zal bij een vergelijkbare slechte gezondheidssituatie van een patiënt resoluut opteren voor een doortastende therapie, zonder daarbij te wachten op de toestemming van de patiënt. Het volstaat voor de Vlaamse ruimteconsumptie die obese proporties heeft aangenomen, dan ook niet om niet langer bij te komen... er moeten simpelweg dringend kilo's af! (Leinfelder, 2017b) De Vlaamse ruimtelijke planning moet op een streng dieet! In navolging met de 'degrowth'-beweging die stilaan over de hele wereld actief is (D'Alisa et al., 2015), is het tijd voor een ruimtelijke planning die 'ontgroeit' in plaats van 'groeit'. Ontgroeien is hierbij trouwens niet synoniem aan 'ongelukkig worden' of 'kansen missen'. De 'degrowth'-beweging zelf spreekt van een verschuiving van efficiëntie naar voldoening; 'beter' heeft niet langer te maken met economische groei, maar met 'genoeg hebben'. Ook de toonaangevende econome Raworth (2017) slaagt erin om met haar 'donut economie' een optimistisch en grensstellend alternatief te bieden voor de dominante economische groeilogica waarin we allemaal zijn opgevoed. Waarom zou de ruimtelijke planning in Vlaanderen en Nederland de grenzen van het 'ontgroeien' niet verkennen: "Reculer pour mieux sauter?"

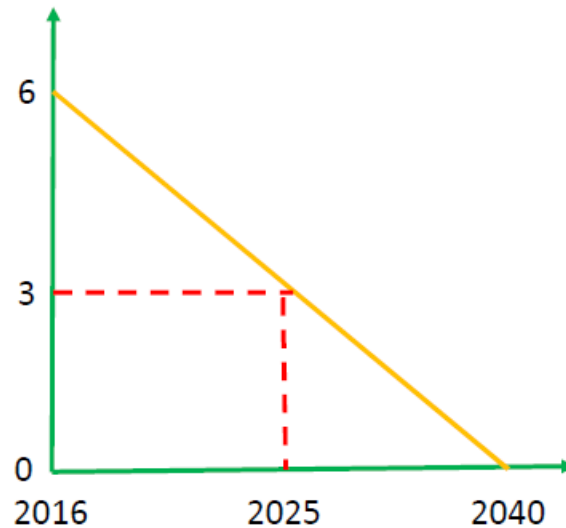


Figuur 1. De groene donut is een economische ruimte die uitgaat van sociale basiswaarden en ecologische plafonds. (Raworth, 2017)

Dweilen met de kraan open

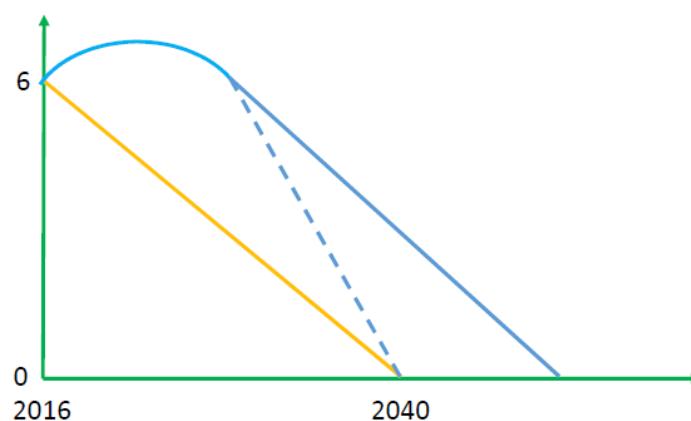
De dagelijkse consumptie aan open ruimte in Vlaanderen bedraagt vandaag gemiddeld 6 ha. De Vlaamse regering is de voorbije jaren mondjesmaat tot het besef gekomen dat een dieet onoverkomelijk is. In het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (Departement Ruimte Vlaanderen,

2016) stelt ze daarom voor om de vraatzucht over de volgende 23 jaar gradueel af te bouwen tot 0 ha. De huidige 6 ha dagelijks bijkomend ruimtebeslag moet met andere woorden in 2040 herleid zijn tot 0. In de volksmond is deze ambitie beter bekend als de ‘betonstop’. Deze graduele afbouw houdt echter in dat de oppervlakte onder de schuine lijn in figuur 2 open ruimte betreft die nog bijkomend zal worden geürbaniseerd, met alle bijkomende schadelijke gevolgen voor het functioneren van het reeds zieke, ruimtelijk systeem.



Figuur 2. De ‘betonstop’ of graduele afname in dagelijkse consumptie aan open ruimte in Vlaanderen. (Departement Ruimte Vlaanderen, 2016)

Het ruimtedieet dat de Vlaamse regering voorstelt, is dus in de eerste plaats gericht op minder eten, niet op vermageren. Meer nog... zonder doortastende maatregelen, zal het verminderen van openruimteconsumptie de eerste jaren nog even worden uitgesteld, om (hopelijk) vervolgens voluit te gaan voor de 0 in 2040. Dit betekent dat de bijkomende schade nog groter zal zijn, getuige de oppervlakte geürbaniseerde open ruimte onder de stippellijn of gebogen lijn in figuur 3.



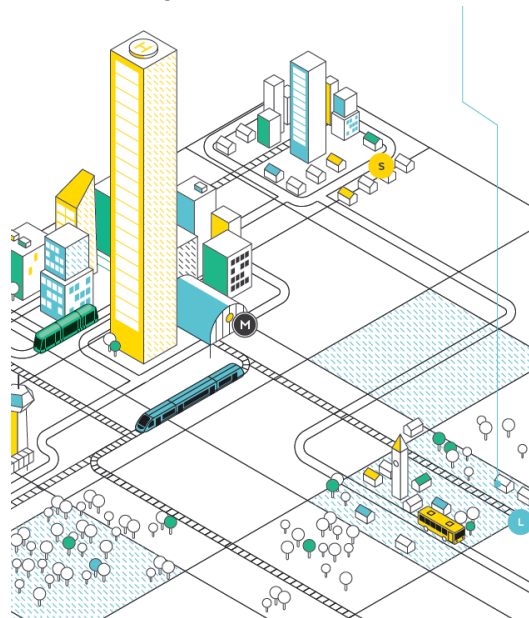
Figuur 3. De te verwachten, vertraagde afname in dagelijkse consumptie aan open ruimte in Vlaanderen. (Leinfelder, 2017b)

Zonder remmende maatregelen die onmiddellijk van kracht worden, zal een goedgekeurd Beleidsplan Ruimte Vlaanderen sowieso tot heel wat extra bouwactiviteit leiden in de woonuitbreidingsgebieden die nog in de portefeuille van talrijke projectontwikkelaars en gemeentebesturen zitten. Voorts heeft het Vlaams parlement, op vraag van de regering en de planningsadministratie, recent wettelijk geregeld dat er met het oog op verdichting kan worden afgeweken van voorschriften van oude verkavelingsvergunningen. De op het eerste gezicht nobele doelstelling om hiermee verdichting in het bestaande ruimtebeslag mogelijk te maken heeft, door het generieke karakter van de regeling, als pervers gevolg dat deze extra bebouwing ook op slecht ontsloten en ruimtelijk ongewenste plekken in Vlaanderen zal plaatsvinden, onder het vormelijke voorwendsel dat er toch al een goedgekeurde verkavelingsvergunning is.

Planners met korte nekjes

Ruimtelijke planners zijn zich terdege bewust van de hiervoor geschetste situatie. Helaas durven heel wat hun nek uit te steken en gemeentebesturen en andere overheden te overtuigen dat elke nieuwe verkaveling, elk bijkomend bedrijventerrein, elke bijkomende woning vanzelfsprekend gelijkstaat met bijkomende inname van open ruimte. Meer nog, er is in zekere zin sprake van een quasi collectieve zinsbegoocheling, getuige volgende twee beschouwingen.

Het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen stelt voor om nieuwe activiteiten te bundelen op locaties met een hoge knooppuntwaarde op het vlak van openbaarvervoersontsluiting en met een bestaand hoog voorzieningenniveau (figuur 4). Deze ambitie kadert volledig binnen het concept van ‘transit oriented development’ en zorgt ervoor dat deze ontwikkelingen, in ieder geval in theorie, slechts beperkt bijkomende automobiliteit zullen genereren.



Figuur 4. Nieuwe ontwikkelingen op locaties met knooppuntwaarde. (Departement Ruimte Vlaanderen, 2016)

In de praktijk zullen deze ontwikkelingen hoe dan ook in een bijkomende consumptie van de open ruimte in Vlaanderen resulteren. Bijdragen tot de ‘betonstop’ doen ze slechts beperkt. Vele ruimtelijke ontwerpers en planners zullen ongetwijfeld dit concept durven te misbruiken om hun bijdrage aan de realisatie van nieuwe verkavelingen, hopelijk aan een hogere dichtheid dan de huidige, te verantwoorden in dorpskernen met een laagfrequente busdienstverlening. Bijdragen aan de ‘betonstop’ doen ze met andere woorden niet.

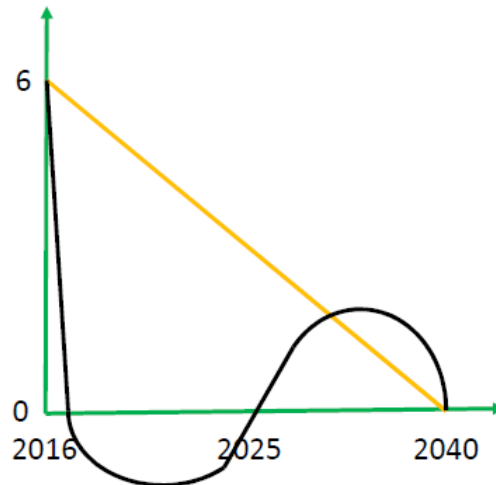
Soms worden dergelijke nieuwe ontwikkelingen gekoppeld aan de herbestemming van woonuitbreidingsgebieden naar openruimtebestemmingen. In experimenten met zogenaamde ‘ruilverkaveling met planologische ruil’ wordt bijvoorbeeld een gepland woonuitbreidingsgebied op een locatie geschrapt en wordt er op een meer geschikte locatie wordt agrarisch gebied omgezet naar woonuitbreidingsgebied, en vervolgens worden de eigenaars via een ruilverkaveling uitgewisseld. Omdat de Vlaamse regering stilaan haar eigen planschade-planbatenregeling onbruikbaar heeft gemaakt door de schadevergoeding onbetamelijk hoog op te trekken, zijn alle ogen daarom hoopvol gericht op het systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten. In dit systeem heeft de overheid de ambitie om de vastgoedmarkt zodanig te ordenen dat de waardevermeerdering en –vermindering op twee verschillende locaties tussen private eigenaars worden verevend (Janssen-Jansen et al., 2008). Naast het feit dat de haalbaarheid in Vlaanderen van dit systeem beperkt blijkt omwille van de gebrekkige schaarste aan juridische ontwikkelingsmogelijkheden door de gulle gewestplannen (Anoniem, 2016), houdt dit systeem echter vooral in dat er nog steeds bijkomende ruimte wordt geconsumeerd. Enkel de locatie waar de open ruimte verdwijnt, wijzigt.

De beuk erin

Enigszins ondergesneeuwd onder de ‘betonstop’-gedachte, suggereert het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen ook dat de verhardingsgraad in de openruimtebestemmingen met minstens 1/5 moet worden teruggedrongen tegen 2050. Deze torenhoge ambitie is er op een of andere manier ingeslopen en blijkt momenteel voorwerp van discussie tussen de planningsadministratie en de regering over de haalbaarheid ervan. Voor alle duidelijkheid... het is vooral de eerste die de noemer in bovenvermelde breuk om praktische redenen naar beneden wil ;-)

Het terugdringen van de verharding in de Vlaamse open ruimte lijkt al veel meer op een doortastende maatregel binnen een overkoepelend dieet. Stel dat de Vlaamse regering het bijkomend ruimtebeslag reeds in enkele jaren zou kunnen afbouwen tot 0 ha/dag en, meer nog, dat ze ook de broodnodige ingrepen zou doorvoeren om het huidig ruimtebeslag te verminderen?

Vandaag kunnen leegstaande woningen en bedrijfsgebouwen worden verbouwd, herbouwd, uitgebreid of een nieuwe invulling krijgen ongeacht hun planologische bestemming, dankzij de wettelijk vastgelegde basisrechten. Waarom zouden deze ongebruikte of zelfs onderbenutte constructies en verhardingen, zoals wegen die niets ontsluiten, niet gewoon gesloopt kunnen worden? Zelf noem ik het ‘architecturale sloop’ of de ruimtelijke uitdrukking van het noodzakelijke ‘ontgroeien’ waar onze samenleving sowieso voor staat ... Deze sloop is trouwens geen verhaal van ‘minder’ en dus ‘ongelukkiger’, van een ‘honger’-dieet ondanks de ‘enorme goesting’. Een strenge start creëert immers de mogelijkheid om rond 2025 te evalueren op welke, meer geschikte plaatsen in Vlaanderen terug nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn. De grote sterkte van het verhaal is met andere woorden dat de afbraak van het slechte ruimtebeslag en de ontwikkeling van het goede ruimtebeslag elkaar compenseren, zie de ruimte boven en onder de S-vormige lijn in figuur 5. Na de inspanning komt de beloning!



Figuur 5. De afbraak van slecht ruimtebeslag compenseert de ontwikkeling van het goede ruimtebeslag. (Leinfelder, 2017b)

Nagels met koppen

“De betonstop is geen strategische doelstelling, maar hoort inherent tout court bij elk ruimtelijk beleid die naam waardig. (...) Het is de verdomde plicht van elk ruimtelijk beleid daarbij de principes van effectiviteit, efficiëntie en zuinig beheer voorop te stellen, zowel bij het beveiligen van de open ruimte als bij de rendementsverhoging in onze steden en dorpen.” Deze nagels met koppen maken deel uit van de tweede stelling in de paper voor de PlanDag 2017 van Desmet (2017: 143). Jaloezie over deze stelling is mijn deel. De rest van Desmets paper straalt helaas het cynisme uit van een in de Vlaamse context gepokt en gemazelde ruimtelijk planner. Ook mijn eigen, bovenvermelde beschouwingen over planners met korte nekjes dreigen dezelfde richting uit te gaan.

Om die reden eindigt deze paper met vijf maatregelen die Desmet het lachen om een kluchtig ruimtelijk beleid hopelijk kunnen ontnemen. Ze zijn geïnspireerd op de ingrediënten van de succesvolle antirookcampagne die zich in Vlaanderen, Nederland en vele andere Europese landen ontplooid: in twintig jaar tijd is het gedrag van zowel de roker als de niet-roker drastisch gewijzigd. Quasi automatisch drijven de kritische basisbestanddelen voor een succesvolle actie ‘Kom op tegen verharding’ boven!

Bouw aan een maatschappelijk draagvlak voor sloop

De antirookcampagne blonk en blinkt nog steeds uit in het creëren van bewustwording. De afschrikkende beelden op pakjes sigaretten, informerende filmpjes of artikels en blijvende investeringen in onderbouwend onderzoek, hebben ontegensprekelijk hun vruchten afgeworpen. Slopen ligt echter maatschappelijk gevoelig. Vlaanderen stond eind jaren 1990 op zijn kop door gemanipuleerde beelden – ‘fake news’ avant la lettre – in de media van de ambtshalve afbraak van flagrante bouw misdrijven. Met deze historiek in het achterhoofd, is het van belang om mentale ruimte te creëren voor sloop. Iedere Vlaming kent wel een verlaten bedrijfsgebouw in of aan de rand van een open ruimte, een landbouwbedrijfsgebouw zonder enige architecturale of erfgoedwaarde waarvan de boer is gestopt of een villa middenin een waardevol natuurgebied die beter zou worden gesloopt dan een nieuwe invulling te krijgen. Dikwijls hebben de eigenaars geen ambities meer met de constructie en/of hebben ze geen weet van de mogelijkheden tot afbraak. In het kader van een Bouwmeester-

labelopdracht¹ verzamelen studenten en docenten van KU Leuven en HoGent momenteel informatie over een 150-tal leegstaande constructies in de Vlaamse open ruimte. Waarom blijven ze behouden, wat is de historiek, welke lokale verhalen kleven er aan vast, wat is de meerwaarde voor het landschap van sloop, ... De verzamelde inzichten vormen de basis voor een tentoonstelling in het Antwerpse cultuurcentrum DeSingel. Op die manier wordt een eerste stap van vele gezet.

Creëer schaarste aan bouwmogelijkheden

Het aantal plaatsen waar gerookt kan worden, is steeds schaarser geworden. Rokers en niet-rokers vinden het stilaan vanzelfsprekend dat er buiten wordt gerookt. In het ruimtelijk ontgroeien van de samenleving is het belangrijk eenzelfde schaarste aan bouwmogelijkheden te creëren. Door de onbeperkte mogelijkheden die de bestemmingsplannen, in het bijzonder de gewestplannen, bieden, is het onmogelijk om de afbouw van ontwikkelingsmogelijkheden op de ene plek te verevenen met extra bouwmogelijkheden elders. Reeds eerder kwam de generieke verdichting van oude verkavelingen aan bod. Omdat er evenmin bouwhoogtebeperkingen gelden in de alomtegenwoordige bestemming 'woongebied', kan de meerwaarde van een bouwvergunning voor een torengedouw niet worden afgeroomd om elders als vergoeding voor de sloop van constructies in te zetten. Het overall beperken van de bouwhoogte in het woongebied op de gewestplannen tot 3 verdiepingen zou misschien een eerste stap in deze richting kunnen zijn. De ultieme stap zou zijn om het gewestplan buiten werking te stellen, gekoppeld aan een bouwcode op Vlaams niveau. De noodzakelijke planinitiatieven voor nieuwe ontwikkelingen die deze maatregel zonder meer zou genereren, kunnen, in tegenstelling tot vandaag, volledig vanuit een vereveningsgedachte worden opgezet.

Koppel het voortbestaan van gebouwen in de open ruimte aan een gebruiksverplichting

Rokers worden financieel gestraft in de vorm van belastingen op tabak. Het gedrag wordt gestuurd via de geldbeugel. Gelukkig is onze samenleving voorlopig nog niet zo ver om verminderd tussen te komen in de kosten voor de gezondheidszorg van rokers, of toch?!

Een gelijkaardige 'bestraffende' maatregel in het ruimtelijk beleid zou er in kunnen bestaan dat een gebouw, constructie of verharding in de open ruimte effectief door de eigenaar moet worden gebruikt waarvoor het bedoeld is. Indien een eigenaar vijf jaar nalaat om het goed hiervoor te gebruiken, wordt hij/zij door middel van een dwangsom verplicht om dit af te breken. Belangrijk hierbij is wel om de oorspronkelijke functie van het gebouw of de constructie voorop te blijven stellen. De huidige genereuze regeling in Vlaanderen rond toelaatbare functiewijzigingen, ongeacht de planologische bestemming, werkt net averechts.

Sloop van leegstaande zonevreemde constructies veroorzaakt geen planschade

In dezelfde lijn zou de overheid leegstaande constructies waarvan het gebruik niet binnen de planologische bestemming past, op eigen kosten kunnen afbreken. Rond de eeuwwisseling voerde het Vlaams parlement de zonevreemde basisrechten in. Deze maken het mogelijk dat een woning of een bedrijf in bijvoorbeeld agrarisch gebied kan uitbreiden of zelfs herbouwd worden. Voor het benutten van deze ontwikkelingsmogelijkheden moet de eigenaar geen vergoeding betalen aan de overheid, aangezien de wetgeving geen afroaming van de meerwaarde voorziet en de planologische bestemming evenmin hoeft te worden gewijzigd. Omgekeerd geredeneerd, komt de sloop door de overheid van een dergelijke leegstaande, zonevreemde constructie dus evenmin in aanmerking voor planschade. De bestaande bestemming van agrarisch gebied treedt bovendien automatisch terug in werking. In de

¹ Zie <https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/instrumenten/bwmstr-label-014-ruimte-voor-sloop>

feiten komt deze maatregel dus neer op het verbinden van een termijn aan de zonevreemde rechten. Eigenaars hebben twintig jaar de tijd gehad om gebruik te maken van deze basisrechten!

Zorg voor valabele alternatieven in de vorm van volwaardige hoogbouw in steden

Zonder me direct uit te laten over de gezondheid van de e-sigaret, is het opvallend hoe de markt, als gevolg van het geheel aan maatregelen in de antirookcampagne, voor een alternatief voor de gewone sigaret heeft gezorgd. De tijd zal uitwijzen of dit een positieve evolutie was.

Het bouwen van een maatschappelijk draagvlak voor sloop, het creëren van een juridisch-planologische schaarste aan bouw mogelijkheden, het invoeren van een gebruiksverplichting van gebouwen in de open ruimte en het afbreken van ongebruikte zonevreemde constructies, zullen ertoe leiden dat de vraag naar woningen en bedrijvigheid in de steden en dorpskernen toeneemt. Om te vermijden dat de dorpskernen verder ‘verappartementiseren’ zonder enige meerwaarde voor de aanwezige publieke ruimte, moeten de steden als een volwaardig alternatief worden uitgebouwd. Gedaan daarom met de Vlaamse kneuterigheid in grootsteden zoals Antwerpen en Gent, waar het grootste deel van het woningaanbod nog steeds bestaat uit eengezinswoningen. Vijf bouwlagen zou het minimum moeten zijn, woontorens een vanzelfsprekendheid. Gekoppeld aan een publiek en semi-publiek groen programma, zal hier de grote slag gebeuren.

Conclusie

Natuurlijk vraagt dergelijk doortastend beleid politieke moed en zal het de samenleving en de regering geld kosten, maar het spaart op termijn heel wat duurdere tussenkomsten uit die nodig zullen zijn om het Vlaams ruimtelijk systeem in leven te houden. Als deze campagne net zoals de antirookcampagne ook twintig jaar neemt om ten volle door te werken, dan maakt de politieke ambitie van een betonstop in 2040 het nodig om vandaag te starten met ‘Kom op tegen verharding!’. En laat alstublieft het gat dat zogenaamd gaapt tussen de ‘betonstop’ en hoe de Vlaamse ‘Jannekes’ en ‘Miekes’ (dixit Vlaams Bouwmeester Leo Van Broeck) vandaag daadwerkelijk met de ruimte omgaan, niet verzinken in een verder ziekmakende empathie voor Vlamingen vrijheid!

Referenties

Anoniem (2016). Adviesnota verhandelbare ontwikkelingsrechten. Departement Ruimte Vlaanderen, Brussel.

D’Alisa, G., Demaria, F. & Kallis, G. (red.) (2012). Ontgroeit. ‘Degrowth’: een vocabulaire voor een nieuw tijdperk. Uitgeverij Jan Van Arkel, Utrecht.

Departement Ruimte Vlaanderen (2016). Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Departement Ruimte Vlaanderen, Brussel.

Desmet, A. (2017). BETONSTOP? Laat me lachen!, p. 143-152. In: Bouma, G. (red.). Gedeelde ruimte. Gebundelde papers en bijdragen PlanDag 2017. Stichting Planologische Discussiedagen, Antwerpen.

Faludi, A. & Van der Valk, A. (1994). Rule and order. Dutch planning doctrine in the twentieth century. Springer International Publishing.

- Harari, Y. (2012). *Sapiens. Een kleine geschiedenis van de mensheid*. Thomas Rap, Amsterdam.
- Janssen-Jansen, L., Spaans, M. & van der Veen, M. (eds.). *New instruments in spatial planning. An international perspective on non-financial compensation*. TU Delft-OTB, Delft.
- Leinfelder, H. (2017a). Geen omelet bakken zonder eieren te breken. Bijdrage op blog 'Festival van de architectuur 2017'. Vlaams architectuurinstituut, Antwerpen. Geraadpleegd op 27 juni 2017: <https://festivalvandearchitectuur.be/geen-omelet-bakken-zonder-eieren-breken-hans-leinfelder/>,
- Leinfelder, H. (2017). We moeten meer doen dan enkel zure oprispingen van de 'grande bouffe' van Vlaamse open ruimte tegengaan. *Knack.be-vrije tribune*, 3 september 2017. Geraadpleegd op 3 september 2017: <http://www.knack.be/nieuws/belgie/we-moeten-meer-doen-dan-enkel-zure-oprispingen-van-de-grande-bouffe-van-vlaamse-open-ruimte-tegengaan/article-opinion-895631.html>,
- Meadows, D.H., Meadows, D.L., Randers, J. & Behrens III, W. (1972). *The limits to growth*. Potomac Associates, Washington.
- Raworth, K. (2017). *Donut economie. In zeven stappen naar een economie voor de 21^{ste} eeuw*. Nieuw Amsterdam, Amsterdam.
- Universele Commissie voor Milieu en Ontwikkeling (1989). *Onze aarde morgen. Bruntland-rapport*. Lannoo, Tielt.

THEMA: EXCURSIE

Begeleiding excursie Gemeente Dordrecht

Edwin van Son, Strategisch adviseur stedenbouw (Excursie NIEUWE STAD EN HET WATER)

Rik Heinen, Beleidsadviseur water (Excursie OUDE STAD EN HET WATER)

Schets thema excursie 1 – Nieuwe stad en het water

De excursie richt zich op de nieuwste ontwikkelingen binnen Dordrecht en welke grote rol water daar nog heeft, zoals bij de projecten Stadswerven en PlanTij. Historisch gezien werd Stadswerven gebruikt door scheepvaart en -industrie. Dit gebied wordt nu echter getransformeerd naar een dicht stedelijk woonmilieu aan het water met de historische stad binnen handbereik. PlanTij is de polder die werd herontwikkeld en grotendeels werd teruggegeven aan de natuur. In het waterrijke gebied mag de getijdenstroom tot onder de huizen komen die op palen zijn gebouwd. Bij de excursie worden de verschillende manieren belicht waarop Dordrecht zichzelf voorbereidt op een waterrijke toekomst.

Schets thema excursie 2 – Oude stad en het water

De excursie zal leiden door de historische binnenstad van Dordrecht. Hierbij zal verteld worden over het ontstaan van Dordrecht en het omgaan met het water, maar zal ook sterk de focus liggen op hoe er nu wordt omgegaan met water(veiligheid), en welke grote stappen daar de afgelopen jaren zijn gezet. Daarbij zullen verschillende havens, eerste overstromingspunten en ingrepen in de ruimte voor waterveiligheid worden langsgegaan die zorgen dat het verleden een basis is voor het heden en de toekomst.

Correspondentie

Adres

Het algemene correspondentieadres van de Stichting Planologische Discussiedagen is:

Stichting Planologische Discussiedagen
p/a Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Erik van den Eijnden
Postbus 20901
2500EX Den Haag
Nederland

www.plandag.net

Vragen

Voor algemene vragen over de PlanDag kunt u mailen met info@plandag.net

Een vraag van financiële aard over de PlanDag vanuit Vlaanderen kunt u richten aan financien-be@plandag.net

Een vraag van financiële aard over de PlanDag vanuit Nederland kunt u richten aan financien-nl@plandag.net

Overige gegevens

Het rekeningnummer van de Nederlandse PlanDag rekening is: NL61 INGB 0004 2159 00 t.n.v. Stichting Planologische Discussiedagen te Amsterdam.

Het rekeningnummer van de Belgische PlanDag rekening is: BE59 0011 7963 9026 op naam van Stichting Planologische Discussiedagen te Antwerpen.

PlanDag en de Stichting Planologische Discussiedagen beschikken niet over een BTW-nummer.

Colofon

Organisatie: Stichting Planologische Diskussiedagen

Website: www.plandag.net

Contact: info@plandag.net

Publicatiedatum: 31 mei 2018

Verantwoording beelden omslag (van boven naar onder):

Vlaamse verkavelingswijk.

Foto Wouter Van Vooren

Co-creatieve woonworkshop.

Foto Marc Blommaert

A2 bij Breukelen.

Foto Chris Stegehuis

Foodmet te Anderlecht (ORG Permanent Modernity, project gerealiseerd met de steun van EFRO).

Foto Filip Dujardin

Notities

Lined area for notes, consisting of 30 horizontal lines.

Mensen gedragen zich zelden zoals een ruimtelijke professional het bedenkt. Al weet die wel dat keuzeprocessen van mensen (die zich uiten in gedrag) bepalend kunnen zijn voor het slagen van ruimtelijke projecten en beleid, toch is het geen automatisme om hier actief rekening mee te houden. Vaak gaapt er een gat tussen 'het plan' en hoe mensen daadwerkelijk met de ruimte omgaan.

Willen we als ruimtelijke professionals beter inspelen op keuzes en gedrag, dan doen we er goed aan te rade te gaan bij gedragswetenschappers. Sociologen, antropologen, gedragseconomen en criminologen bestuderen immers hoe de keuzes die mensen maken – ook deze die verband houden met ruimtelijke ontwikkeling – worden beïnvloed door sociale, emotionele en cognitieve factoren.

De PlanDag 2018 (op 31 mei 2018 te Dordrecht) biedt ruimtelijke professionals uit Nederland en België een forum om in discussie te gaan over gedrag en ruimte ofwel gedragen ruimte. Alle papers en bijdragen ingediend voor de PlanDag 2018 vindt u in dit boek.

Stichting Planologische Discussiedagen

www.plandag.net

ISBN/EAN: 978-90-819217-5-6