

# VERSLAG Hearing “Mobiliteit” 1 december 2021

---

**Zaal:** Het Predikheren Mechelen, zaal Mandela

**Deelnemers:** 19

**Tijdstip:** 09u00 - 17u00

**Dagvoorzitter:** Julie Mabilde

**Moderator:** Karl-Filip Coenegrachts

## Inhoud

Inhoud .....	1
Deelnemers .....	3
Bijlagen .....	3
Presentatie Dirk Lauwers .....	4
Korte samenvatting .....	4
Notities .....	4
Presentatie Kobe Boussauw .....	7
Korte samenvatting .....	7
Notities .....	7
Presentatie Jeffrey Matthijs .....	10
Korte samenvatting .....	10
Notities .....	10
Presentatie Stephan Reniers .....	12
Korte samenvatting .....	12
Notities .....	12
Gesprek.....	14
Vraag 1 - Wat is de opgave? .....	14
Vraag 2 - Welke rol kunnen steden opnemen?.....	14
Vraag 4 - Welke governance .....	14
Vraag 5 (+3) - Hoe brengen we dit in de praktijk .....	15
Synthese en conclusies (Julie Mabilde) .....	16

## Programma

09.00-09.30	Ontvangst
09.30-09.50	Intro & kennismaking (korte tour de table)
09.50-10.10	Presentatie Dirk Lauwers – visie
10.10-10.30	Presentatie Kobe Boussauw – evaluatie
10.30-10.50	Presentatie Jeffrey Matthijs – co-creatie
10.50-11.10	Presentatie Stephan Reniers – lokaal
11.10-11.30	<i>Pauze</i>
11.30-13.00	Collectief gesprek – deel 1/3
	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Wat is de opgave?</li><li>2. Welke rol kunnen steden opnemen?</li><li>3. Welke hefboomen zijn nodig?</li></ol>
13.00-13.30	<i>Lunch</i>
13.30-13.50	Reflecties van de dagvoorzitter
13.50-14.45	Collectief gesprek – deel 2/3
	<ol style="list-style-type: none"><li>4. Welke governance is nodig?</li></ol>
14.45-15.00	<i>Pauze</i>
15.00-16.30	Collectief gesprek – deel 3/3
	<ol style="list-style-type: none"><li>5. Hoe brengen we dit in praktijk?</li></ol>
16.30-17.00	Afronding

## Deelnemers

NAAM	ORGANISATIE
Pieter Ballon	VUB/HAI
Stijn Oosterlynck	Uantwerpen/HAI
Els Vervloesem	HAI
Karl-Filip Coenegrachts	HAI/VUB
Liesl Vanautgaerden	Departement Omgeving
Julie Mabilde	Team Vlaamse Bouwmeester
Eva Forceville	HAI/Stagiaire
Stefaan Tubex	ABB/Team Stedenbeleid
Kobe Boussauw	VUB
Jeffrey Matthijs	Autodelen.net
Dirk Lauwers	Uantwerpen
Stephan Reniers	Regionet Leuven
Tine Boucké	Stad Gent
Tim Scheirs	Veneco
Jan Verhaert	Stad Antwerpen
Peter Coppens	Stad Deinze
Wout Baert	Fietsberaad
Marleen Govaerts	MOW
Helena Van Pottelberge	Departement Omgeving

## Bijlagen

- Algemene presentatie
- Presentatie Dirk Lauwers “Toekomstvisie(s) voor een stedelijk mobiliteitsbeleid”
- Presentatie Jeffrey Matthijs “Deelmobiliteit integreren in stadsontwikkeling”
- Presentatie Stephan Reniers “Regionet Leuven. (Boven)lokaal perspectief”

# Presentatie Dirk Lauwers

## Korte samenvatting

*Toekomstvisies voor stedelijk mobiliteitsbeleid zijn terug te brengen tot een viertal paradigma's:*

- *traditioneel beleid voorbij decennia: autogericht*
- *drie paradigma's gericht op transitie van de stad:*
  - *duurzame stad*
  - *mensgerichte stad (valt veelal samen met streven naar stedelijke kwaliteit)*
  - *slimme stad*

*Steden zelf zetten vaak stedelijke kwaliteit en mobiliteitsvormen die zich daarin inpassen i.p.v. ze te vernietigen - centraal in hun visie en aanpak. Internationaal (o.a. in EU programma's zoals Civitas) wordt veel nadruk gelegd op duurzame mobiliteit. Vier strategieën worden vaak naar voor geschoven (de 4V's):*

- *verminderen van mobiliteit (oa. door telewerken)*
- *verkorten van verplaatsingen (nabijheidsprincipe, o.a. concept van de 15 minuten stad)*
- *veranderen van verplaatsingswijze (modal shift: leidend principe in actuele Vlaams beleid)*
- *verschonen van verkeer (elektrificatie van gemotoriseerd verkeer)*

*Een sleutelkwestie zal zijn of en hoe de drie op transitie gerichte visies kunnen geïntegreerd worden. Veelal wordt de technologische innovatie (onderdeel van de slimme stad) als een 'driver' voor deze integratie gezien. Daartegenover staat dat (ondoordachte) toepassing ervan (bv. autonoom rijden) tot stedelijke dystopieën kan leiden.*

## Notities

Een aantal paradigma's in mobiliteit, gebaseerd op Banister, op eigen werk van Dirk Lauwers en op Peter Jones.

Transities: beeld Antwerpen 1903 vs 1930, opkomst automobilititeit.

Tweede helft vorige eeuw: overstroming van de stad, verdere asfaltering en verstedelijking.

Actueel discours over stedelijke transformatie en disruptie na corona:

- Het adaptieve karakter dat we nodig hebben in het openbaar domein, en hoe mobiliteit zich in die ruimte plaatst
- De urgentie die door corona op tafel is gekomen, de visie voor 2030 moet versneld worden. Het is nu het moment om de transitie in te zetten. Bv beelden

uit Barcelona, pop-up-maatregelen die een andere situatie hebben gecreëerd, tactical urbanism.

- Het belang van de lokale schaal, nabijheid, functiemenging, concept van de 15-minutenstad
- Hoe groot zal de shock zijn in onze binnensteden? Is het return of reset-knop, ook economisch?
- Stigma dat op grootstedelijkheid is ontstaan, dat men besmettelijkheid eerst koppelde aan grootstedelijkheid, is vervolgens wel tegengesproken (tijdens de eerste golf, in de VS)
- Gezonde stad als nieuwe paradigma, belang van de publieke ruimte heel prominent op de agenda gekomen. In het verleden was bv ook Central Park een antwoord op de cholera epidemie.

4 leidende paradigma's :

1. autostad, conventionele mobiliteitsbenadering, werkt nog steeds sterk door vandaag
2. duurzame stad en mobiliteit
3. slimme stad, smart mobility, is heel erg aanwezig op congressen
4. stad als plek voor mensen (city as a place) à la Jan Gehl, belang van de kwaliteitsvolle plek in de stad.

### **Autostad**

De autogerichtheid blijft heel erg doorwegen in discussies en beslissingen rond infrastructuur, rond grote investeringen. Men maakt een modelmatige voorspelling hoe mobiliteit zou evolueren, en hoe de infrastructuur daaraan tegemoet moet komen. Dit wordt op den duur een self fulfilling prophecy. In statistieken blijven de auto-volgende cijfers heel sterk aanwezig.

In stedelijk beleid zie je dit vooral ook in het parkeerbeleid dat erg volgend is, zeker in nieuwe ontwikkelingen voor wat betreft de normen die opgelegd worden. Dit uit zich ook in discussies over verkeerslichtenregelingen (conflictvrij), maar de verzadigingsgraad van max 85% is nog altijd een grens, en van zodra die bereikt wordt, gaat men de verkeerslichten daarnaar instellen.

### **Duurzame stad en mobiliteit**

Is dominant in het mobiliteitsdiscours vandaag, en steden volgen daarin, maar als je kijkt naar de CO2-doelstellingen dan staan we nergens in Vlaanderen. Al 20 jaar blijven we op hetzelfde niveau terwijl er wel doelstellingen zijn. De focus ligt vooral op de modal shift, maar wordt niet op het terrein gerealiseerd. Cfr Straatvinken Antwerpen: 2% groei autoverkeer en geen shift naar beneden.

Banister ziet 4 V's voor duurzame mobiliteit:

1. verminderen verplaatsingen
2. verkorten afstanden
3. verschuiven naar andere modi
4. verschonen van verkeer

De afstand verminderen, het nabijheidsprincipe blijft heel erg belangrijk (zie ook de 15-minutenstad).

### **City as a place**

Dit is hier in Mechelen heel prominent, heel leidend.

Leefbare straten. Kalmer en trager autoverkeer. Appleyard: de snelheid en hoeveelheid verkeer zijn bepalend voor de mogelijkheden tot sociaal contact. Mensen en kwaliteit staan hierbij voorop, het is een concept en een idee dat sterk leeft bij burgers.

### **Smart city and mobility**

De burger wordt niet als burger benaderd maar als consument van vervoer.

Vaak vervalt de smart en technologische benadering in een 'technological fix': de technologie zal het allemaal wel oplossen. Die sfeer was er heel erg in expo Parijs 1900 maar ook in het Belgisch paviljoen op Dubai 2020 (vliegende auto's wordt getoond als visie voor de toekomst in de stad). Dit leidt vaak tot utopieën die weinig een concreet antwoord bieden op de problemen van vandaag, en vaak vervallen in een *technological fix*.

Er is een hele industrie die zich richt op de zelfrijdende auto en als gouden oplossing naar voor wordt geschoven: er zijn duidelijke parallellen te trekken met de auto-hysterie van vorige eeuw, dus laat dit een waarschuwing zijn.

Peter Jones: evolutie van de car-oriented city naar sustainable mobility city naar city of places => smart principles zouden gebruikt moeten worden om naar een geïntegreerde visie te gaan, eerder dan om naar auto-euforie te gaan.

Concluderend de vraag: in welke mate gaan de paradigma's samen komen of integreren of gaat er één overheersen.

# Presentatie Kobe Boussauw

## Korte samenvatting

*Steden zijn traditioneel centra van voorzieningen, gekenmerkt door korte afstanden en laag autobezit, eigenschappen die ondergewaardeerd werden in het tijdperk van de suburbanisatie.*

*Vandaag groeit de stedelijke bevolking opnieuw, met een opwaartse druk op de woningprijzen tot gevolg. Dat leidt ertoe dat minder kapitaalkrachtige groepen vaker in een autoafhankelijke woonomgeving terecht komen. Tegelijkertijd verliezen stedelijke gebieden sommige centraal gelegen basisvoorzieningen, die randstedelijke, autogerichte locaties opzoeken.*

*Deze uitdagingen verdienen een visie die betaalbaar en sociaal wonen ruimtelijk koppelt aan het openbaar vervoer en de fiets, en aan nabijheid van basisvoorzieningen. Vergeten we niet de suburbane kansarmoede?*

## Notities

De schaal van de stad: stedelijke versus randstedelijke mobiliteit. Dit is misschien ook een spectrum waar zich andere gebieden (bv kleinstedelijkheid) bevindt.

We stappen af van mobiliteit als een probleem dat opgelost moet worden. Het gaat over bereikbaarheid: maatschappelijke interactie. Hoe verhoudt bereikbaarheid zich tot ruimtelijke ordening of structuren: dit gaat vooral over nabijheid van wonen en werken, onderwijs, vrienden en familie, recreatie,...

Pas in tweede instantie spreken we over snelheid.

Ik wil het expliciet over die nabijheid, over interactie hebben. Dat is ook het meest aan stedelijkheid gekoppeld en daarover zou het in het stedenbeleid moeten gaan.

Het discours over nabijheid bestaat al langer, bv het model van de compacte stad: in hoeverre kan je dat geïdealiseerde model van de stad (bv Carcasonne) toepassen op hedendaagse stedelijkheid? Wellicht niet, want werk en voorzieningen zijn veel meer gespreid.

Een alternatief zou kunnen zijn: een polycentrisch stedelijk systeem.

Het 15-minutenstad model wordt nochtans ook vandaag opnieuw gebruikt, zeker in communicatie. Ook dat heeft een aantal problemen: de kritiek dat we aan het plannen zijn voor een binnenstedelijke middenklasse. Vergeten we niet een groep die aan het suburbaniseren is naar de randstedelijke en kleinstedelijke gebieden?

Nabijheid in VL vinden we vooral in binnenstedelijke gebieden, en vnl in grootstedelijke, minder in kleinstedelijke gebieden.

Ook verschillende schaalniveaus en dimensies zijn te onderscheiden: werkgelegenheid vs dagelijkse voorzieningen.

Sociaal-economische verschillen: niet iedereen heeft een vrije woonplaatskeuze.

Een aantal cijfers:

Eén van de gebruikte indicatoren is de modal split. OVG 3 tem 5.3: evolueert quasi niet, de variatie valt binnen de foutenmarge van de steekproef. Dat is zeker voor Vlaanderen het geval, maar als je naar de steden kijkt: Gent en Brussel kennen bv sterke stijging van fietsen. Bv in Gent op 1 as is er een verdubbeling van fietsen.

Maar dat betekent dus dat fietsgebruik in landelijk gebied afneemt. De conclusie is hier dat het makkelijk is in steden om duurzaam te zijn op het vlak van mobiliteit. De kritische noot die moet toegevoegd worden aan het debat rond mobiliteit: vergeten we niet de suburbane kansarmoede (vervoersarmoede) en zijn we enkel aan het plannen voor een binnenstedelijke middenklasse?

Er is dus een groot verschil tussen stedelijke, randstedelijke, suburbane en kleinstedelijke mobiliteit.

Cijfers van Anyways: hoe verder je uitzoomt uit de stad, hoe meer autoverplaatsingen, idem voor kleine steden. Dat wordt bevestigd door straatvinken.

Dat houdt verband met de mobiscore : een indicator die aangeeft hoe realistisch het is om zonder auto je leven te organiseren.

Walkability index - bewandelbaarheid: in hoeverre kan je je te voet organiseren, vooral binnenstedelijk (wel de dichtst bevolkte gebieden).

Openbaar vervoer: we moeten een onderscheid maken tussen treinen, bussen en trams

Treinen worden vooral gebruikt door hogere inkomens, bussen en trams vooral door lagere inkomens en mensen zonder rijbewijs.

Zie Amsterdam: mensen zonder rijbewijs, en lagere inkomens, komen vaker in de rand (of satellietsteden) terecht, waar sprake is van vervoersarmoede. We zijn dit soort situaties ook aan het ontwikkelen in Vlaanderen.

Een soort suburbanisering van armoede en **vervoersarmoede**.

De gemiddelde prijs van een woning, op basis van cijfers van immoweb, per vierkante meter: de prijzen zijn hoger op de plaatsen waar het mogelijk is om je leven te organiseren zonder auto. Er zijn in de stad relatief veel sociale woningen, maar voor het tweede segment veel minder.

Er is geen echt onderzoek in Vlaanderen naar in welke mate een betaalbaar woonaanbod gekoppeld is aan bereikbaarheid van die plekken.

De city as a place paradigma's: vooral op plaatsen waar de woningprijzen stijgen. Er zijn te



weinig woningen gebouwd.

Statistieken Unizo: kernwinkelgebieden nemen af tov perifere winkelgebieden.

We moeten ervoor zorgen dat de voorzieningen niet suburbaniseren, en ook dat er dagdagelijkse voorzieningen (goedkope buurtsupermarkt, gewone school) blijven en niet enkel highbrow voorzieningen komen.

### **Uitdagingen voor stedelijke mobiliteit:**

Is het mogelijk om goedkope woningen te koppelen aan duurzame mobiliteit?

We moeten blijven werken aan leefbaarheid en leefmilieu in de stad, aan minder auto's, aan minder parkeren, aan autoluwe woonbuurten etc. Ook onze steden zo goed mogelijk organiseren op de fiets, door bv bicycle oriented development (BOD). Op sommige plaatsen moeten we de auto's echt uit de stad houden, door bv ook de invalswegen / steenwegen te knippen.

Maar ook vooral: ervoor zorgen dat wie in een autoluwe omgeving wil wonen, dat ook kan, zeker sociaal-zwakkere groepen. En er is een bijkomende opdracht voor sociale en betaalbare woningbouw op OV- en fietsassen.

Soort contract: als ik in de stad ga wonen, verbind ik me er toe zo weinig mogelijk de auto te gebruiken / geen auto te bezitten.

Voorzieningen op maat van bewoners versterken.

### **Uitdagingen voor randstedelijke mobiliteit:**

Ook daar moet verder gewerkt worden aan toekomstgerichte mobiliteit. OV die kernen verbindt blijft een uitdaging. Compacte ontwikkeling van kernen, clustering van functies, dat kan ook in kleinstedelijke gebieden BOD een boost geven.

# Presentatie Jeffrey Matthijs

## Korte samenvatting

*De manier waarop we diverse stakeholders willen verbinden zal afhankelijk zijn van hoe we de ideale toekomstige stad zien. Drie elementen zijn hierin van belang:*

- *De inrichting van de stad en de hiërarchische plaats van de verschillende vormen van mobiliteit en hun eventueel aanvullend karakter*
- *Deelmobiliteit is een essentiële schakel in het verminderen van de druk op de publieke ruimte*
- *De gebruiker staat centraal => de aangeboden alternatieven moeten makkelijker, flexibeler en goedkoper zijn dan de eigen auto*

*Vanuit bovenstaand perspectief zal getoond worden dat het verbinden van actoren en het organiseren van co-creatie een samenspel zijn van synergieën zoeken, uitwisseling en experiment. Het Vlaamse instrument green deal zal als vertrekpunt dienen voor inspiratie en concrete acties op het terrein*

## Notities

Autodelen.net is gestart met een groep mensen die auto wilden delen.

Als we onze huizen zouden ontwerpen zoals we steden zouden ontwerpen dan lijkt het alsof alles rond een gigantische garage is georganiseerd.

Als we dat willen veranderen zal deelmobiliteit een essentiële schakel zijn.

Verschil autodelers en niet autodelers: autodelers bezitten veel minder auto's.

Door deelmobiliteit is er meer plaats voor groen, ontmoeten, verblijven. In Bergen,

Norwegen, zijn de straten volledig anders ingericht: de stad heeft geen plaats meer voor de wagen.

Je moet durven keuzes maken, via push en pull maatregelen. Je kan niet allebei.

Het moet interessanter zijn om geen dan wel een auto te bezitten in de stad.

Je moet eerst duurzame modi tegenkomen in je buurt en minder duurzame mobiliteit aan de rand van de stad. Er werd fel benadrukt dat steden duurzame keuzes moeten *durven* maken en niet halfslachtig te werk mogen gaan, maar een duidelijke koers naar voren moeten schuiven.

Freefloating versus vaste plaatsen (Cambio): iemand die aan freefloating doet heeft zelfs meer wagens in bezit. Maar wel belangrijk: je moet de keuze hebben.

Je moet deelwagens niet strenger behandelen dan privéwagens.

Ongeveer 1 op 4 deelwagens is elektrisch, dat is veel hoger dan op de privémarkt.

Idem voor strooisteps: dropzones inrichten. Zoek naar creatieve oplossingen die zorgen dat je impact gaat creëren op privé autobezit.

Green deal gedeelde mobiliteit:

Eén van de dingen die hieruit kwam is woningbouw en gedeelde mobiliteit, bekijken hoe we steden anders kunnen inrichten.

Over verbinden en cocreatie: zet in op innovatie en experiment. Als je mensen weg wil halen van de privé auto, dan ga je ze moeten overtuigen, verleiden, tonen dat ze tot iets behoren. In de green deal is hier een merk van gemaakt.

In Kortrijk en omstreken zijn er 8 steden en gemeenten die samen campagne voeren, ze hebben samen een bestek uitgeschreven om 1 deelaanbieder in te schakelen.

De boer opgaan en mensen bewust maken: wat is autodelen. Voordeelcalculator die je financieel voordeel berekent. In 80 à 90% van de gevallen komen mensen goedkoper uit dan met een privé wagen.

Ander experiment: leefstraten Gent,...

Delende buurten gaat een stap verder: buurten worden een maand uitgedaagd om zonder privé auto te leven. Eerst wordt hun gedrag vooraf gemeten, dan wordt er tijdens de testmaand gemeten, en ook achteraf.

### **Concluderend:**

1. De lokale overheid is de sleutelspeler in deelmobiliteit (heeft impact op parkeerbeleid, parkeernorm, heeft contact met burgers)
2. Practice what you preach: de lokale overheid kan zelf ook dienstwagens delen, zelf ook actief deelnemen aan die campagnes
3. Green deal als instrument om die uitdaging vorm te geven, en samen met stakeholders aan de slag gaan
4. Push en pull maatregelen, maak duidelijke keuzes!
5. Wees creatief. Je moet opvallen, mensen proberen overtuigen.
6. Samenwerken is cruciaal, zoek de verbinding met andere actoren. Zie de opportuniteiten in plaats van de controverse.

# Presentatie Stephan Reniers

## Korte samenvatting

*Regionet Leuven is een strategisch project over regionale samenwerking rond mobiliteit en ruimtelijke ordening.*

*De laatste 15 jaren is het ruimtebeslag in de regio Leuven, buiten de kernen en de steden steeds blijven toenemen. Ruimte en mobiliteit zijn onlosmakelijk verbonden.*

*Daarom werden ambities geformuleerd op het vlak van duurzame mobiliteit voor de regio met bijsturing van het ruimtelijk beleid als belangrijkste hefboom. Dit is een essentiële succesfactor voor het realiseren van de modal shift, in het stadsregionaal samenwerkingsverband.*

## Notities

Belang van de koppeling van mobiliteit en ruimtelijke ordening, vanuit een regionaal perspectief.

Het strategisch project Regionet Leuven is gestart in 2014, en vanuit een academisch vooronderzoek: bood een wervend maar ook concreet en realistisch perspectief. Het project wekte bij aanvang veel weerstand op bij lokale en ook Vlaamse besturen, omdat het ingaat tegen het vigerend ruimtelijk beleid.

Ze zijn toch gaan samenzitten omdat ze zich realiseerden dat ze de mobiliteitsproblematiek niet alleen meer konden oplossen.

Vicieuze cirkel: suburbanisering zorgt voor auto-afhankelijkheid en de alternatieven bieden onvoldoende zekerheid. 1 op de 3 inwoners komt nog steeds buiten de kernen terecht, het ruimtebeslag blijft toenemen.

Ambities rond duurzame mobiliteit: leefkwaliteit,....

Hoe: door mobiliteit en ruimte aan te pakken: want zonder ruimte aan te pakken is het dweilen met de kraan open.

Oplossingsrichting 1 : hoogdynamische vervoerscorridors. Op die knooppunten van OV-lijnen bijkomende verdichting vorm geven, ervoor zorgen dat ook daar het nodige voorzieningenaanbod komt, en dat de leefomgeving wordt ingericht op trage weggebruikers.

Oplossingsrichting 2: ook inzetten op een netwerk van sterke en verbonden dorpskernen, daar minder op groei inzetten, maar wel ook rekening houden met vergrijzing etc. Ook daar zullen OV-knooppunten nodig zijn om aan te sluiten op het hoogwaardig netwerk.

Oplossingsrichting 3: rem op de periferisering door de bouwshift.

Niet alles kan met alles bediend worden, maar we moeten kiezen voor een aantal stamlijnen, met hoogwaardige bediening en hoogwaardig materiaal. Het overstapmodel wordt heel erg door de Lijn tegengehouden, maar belangrijker is om die overstappen kwalitatief te maken en er zekerheid aan te geven.

Openbaar vervoer als sturende drager: daar gaan verdichten waar OV is. In die kernen ook meer voorzieningen plannen. Verplaatsingen tussen de kernen moet met de fiets en het OV gebeuren.

Hoe zeer die kernen nog moeten gaan groeien: in onderhandeling met de gemeente, met plaats- en knoopwaarde in evenwicht.

Transitie naar een regionaal HOV-net. Kanttekening: gemeenten zijn bereid om samen te zitten, maar de knooppuntontwikkeling zelf zit nog altijd vooral op gemeentelijk niveau, met eigen logica's en planning.

Zürich agglomeratieprogramma's of communauté urbaines in Frankrijk waar wonen gekoppeld wordt aan OV: nog veel te weinig het geval hier.

Ring van Leuven als draaischijf van stadsregionaal verkeer.

Dat veronderstelt vrij zware investeringen in de stadsregio zelf, en er zijn heel wat infrastructuurprojecten in de stad Leuven. De stad is daartoe bereid op voorwaarde dat de omliggende gemeenten meestappen in dat ruimtelijk beleid.

De fiets stijgt in gebruik: hoe vertalen we dat naar een investeringsprogramma op stadsregionaal niveau?

De projectstructuur van Regionet Leuven is tweeledig:

- Alle gemeenten samenbrengen, ook afstemming met politiek en vervoersregio
- Een aantal deelruimtes om concretere afspraken proberen te bereiken

Het ambitiekader is door de besturen vandaag ondertekend.

In de deelruimtes zijn concrete gebiedsagenda's gemaakt over waar men wil komen op het vlak van ruimtelijke ontwikkeling of infrastructuur.

Er is heel wat werk gebeurd om de verschillende beleidsvisies op elkaar af te stemmen (provincie, stad, gemeenten). De volgende stap is dit ook doorvertalen in het regionale mobiliteitsplan. We botsen daar op een verschil in ambitieniveau tussen wat in het generieke Vlaamse beleid mogelijk is en de meer ambitieuze insteek vanuit Regionet. Rond de 750 mio (neem maar 1 miljard) is nodig om de dragende werken te investeren. De voornaamste Vlaamse investeringen zitten nu rond Antwerpen en Brussel.

De hefboomen liggen echt op regionaal niveau.

**Aandachtspunten voor vernieuwd stedenbeleid:**

- Procesregie moet op niveau van de stadsregio komen, en ruimte en mobiliteit moeten samengenomen worden
- Daar ook middelen, expertise en beslissingsmacht nodig op die stadsregio.

## Gesprek

De discussies over de vijf hoofdvragen werd gestructureerd aan de hand van telkens een reeks sleutelvragen (zie lijst hieronder). Op basis van deze sleutelvragen werden vier discussierondes (de sleutelvragen in verband met de hefbomen werden grotendeels beantwoord in de andere 4 rondes) gevoerd met alle aanwezigen.

### Vraag 1 - Wat is de opgave?

- *Wat is de scope? Wat zijn de belangrijkste aandachtspunten?*
- *Hoe en op welke schaalniveaus manifesteert deze opgave zich het sterkst?*
- *Welke nieuwe concepten van stedelijke vernieuwing en co-creatie zijn hier in ontwikkeling? Wat zijn de voor- en nadelen van die concepten in vergelijking met bestaande aanpakken?*
- *Hoe kunnen we de uitdagingen, diagnoses en interventies sociaal-ruimtelijk kaderen?*
- *Hoe ondersteunt het Vlaams stedenbeleid en het Vlaams stedelijk beleid deze sociaal-ruimtelijke veranderingsprocessen vandaag en tot nog toe?*
- *In welke mate sluiten deze veranderingsprocessen al dan niet aan bij transitieprocessen?*
- *Hoe verhouden de verschillende veranderingsprocessen zich tot elkaar?*

### Vraag 2 - Welke rol kunnen steden opnemen?

- *Welke rol spelen steden en stedelijkheid in het faciliteren (of afremmen) van deze veranderingsprocessen?*
- *Welke plaats kunnen deze nieuwe concepten en veranderingsprocessen krijgen in de leerprocessen en processen van capaciteitsopbouw in Vlaamse (centrum-)steden?*
- *En in de instrumenten van stads- en stedelijke vernieuwing?*
- *Met welke beperkingen kampen steden bij het instappen in deze veranderingsprocessen?*
- *Welke capaciteiten en competenties zijn in steden aanwezig/tekort om met uitdagingen op het vlak van stedelijkheid en stadsvernieuwing om te gaan?*
- *Welke ondersteuning vanuit het Vlaamse stedelijk- en stedenbeleid is hiervoor wenselijk en nodig?*

### Vraag 4 - Welke governance

- *Welke en hoeveel nood is er aan stadsregionale samenwerking?*

- *Welke rol kan het Vlaams stedenbeleid spelen in het op elkaar betrekken en verbinden van diverse veranderingsprocessen via een sociaal-ruimtelijke insteek van stads- en stedelijke vernieuwing?*
- *Hoe verhoudt het Vlaams stedenbeleid zich tot het reguliere beleid?*
- *Welke uitwisseling over beleidsniveaus heen is wenselijk en mogelijk?*
- *Welke uitwisseling tussen verschillende beleidssectoren is wenselijk en mogelijk?*
- *Welke publiek-private samenwerking en rolverdeling is mogelijk en wenselijk?*
- *Hoe kan er actiever worden samengewerkt met de civil society?*

## **Vraag 5 (+3) - Hoe brengen we dit in de praktijk**

- *In welke mate sijn inzichten/ervaringen/werkwijzen/praktijken uit het Vlaams stedenbeleid ook door in het reguliere stedelijke beleid? Hoe kunnen er in de toekomst betere verbindingen worden gemaakt?*
- *Waar kunnen/willen we wel/niet op inspelen? In welke mate kunnen/willen we de huidige stadsvernieuwingsinstrumenten hiervoor wel/niet inzetten?*
- *Waar spelen we niet op in omdat stadsvernieuwingsinstrumenten er niet voor dienen?*
- *Gegeven de herijkte visie op stedelijkheid en stads- en stedelijke vernieuwing, welke wijzigingen of verduidelijkingen zijn nodig van de criteria voor aanvragen en jurering?*
- *Welke capaciteit moet toegevoegd worden bij stedelijke besturen en het Vlaamse stedenbeleid om de criteria te halen?*
- *Welke invulling geven we aan hefboomwerking?*
- *Richten we ons verder op innovatieve toekenning van middelen? Wat beschouwen we als 'innovatief' voor de Vlaamse overheid?*
- *Richten we ons verder op de selectieve toekenning van middelen?*
- *Moeten we (1) projectgericht blijven werken, of eerder overschakelen naar (2) een gebiedsgerichte/territoriale focus of (3) een werkingsgerichte benadering (stadsvernieuwingsprogramma's)?*

## Synthese en conclusies (Julie Mabilde)

De resultaten/conclusies van de discussierondes worden hieronder niet letterlijk en chronologisch, maar op een gesynthetiseerde manier weergegeven:

- **Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen wat je vanuit stedenbeleid zelf kan doen** (met de bestaande instrumenten) **en welke ambities eerder op een grotere schaal zitten**, en die aangepakt moeten worden in het beleid van, of ism andere departementen en agentschappen, of die geheel nieuwe instrumenten en governance vereisen. De middelen van het Vlaams Stedenbeleid volstaan niet om de grote uitdagingen op vlak van mobiliteit op te lossen.
- **Bijsturen van bestaande instrumenten, zoals de oproep stadsvernieuwingsprojecten**, (die vaak een beperktere schaal hebben, en waar een duidelijk pleidooi werd gevoerd voor het behouden van het gebiedsgerichte, ruimtelijke aanpak, waarin verschillende opgaven worden geïntegreerd).

Verschillende mogelijkheden tot bijsturen:

- Die projecten op een hoger niveau krijgen, ook op vlak van mobiliteit. De projecten zouden echt een voortrekkersrol kunnen of moeten spelen, ze kunnen wellicht nog ambitieuzer, misschien ook meer de echte complexe opgaven aanpakken, waarvoor de recepten nog te weinig gekend zijn. De Vlaamse overheid kan de steden challengen om een stap verder te zetten. Zorgen dat ze minstens mee bijdragen aan de herverdeling van het publiek domein, of de woonprojecten op maat van de fiets, garage swap principes toepassen, inrichting publieke ruimte,...
  - Maar ook een basislat leggen; Je zou concrete parameters / doelstellingen kunnen voorzien, om de transities in mobiliteit waar te maken. Bepaalde minimumeisen opleggen aan die projecten? Bv opdat ze stroken met de ambities van de VO zelf (op vlak van modal shift, autoluwe inrichting) => cfr discussie in de laatste jury over de energie-eisen. (dit soort zaken worden in de jury niet gecontroleerd of heeft de jury te weinig info over)
  - Differentiatie van ambities die opgelegd worden: grote vs kleinere stad
  - Vooral inzetten op die projecten die ook een hefboomeffect hebben in de grotere opgaven, op de grotere schaal
  - Aftoetsen van stadsprojecten aan de kwaliteit van de grotere visie op stadsniveau (op mobiliteit, op waar wel en niet verdichten en voorzieningen toevoegen, worden er ook push en pull maatregelen genomen bv?)
  - Evolutie (ook in de stadsvernieuwingsprojecten) naar meer programmawerking is wel interessant: waarbij in een hele wijk (eerder dan in een concreet bouwproject) op verschillende uitdagingen tegelijk wordt ingezet, vanuit de visie waar je met die wijk heen wil, oa op vlak van mobiliteit, waarin je ook op ambities kan inzetten die we vandaag gehoord hebben rond een woonomgeving waarin je zonder eigen auto kan, rond autodelen, geclusterd parkeren, andere inrichting publiek domein, nabijheid van de meest duurzame modus,...
- Er is bijvoorbeeld in Antwerpen het onderzoek naar Stratenclusters gevoerd:



vraag hoe je publiek domein herinricht ifv modal shift en herverdeling publieke ruimte, met geclusterd parkeren, meer vergroening en ontharding, meer ruimte voor water, meer sociale interactie,... Een dergelijke stratencluster uittesten is een project dat ook in stadsvernieuwing zou kunnen getest worden.

- Potentieel om de thematische oproepen meer in een soort programma-aanpak te vatten, waarbij stedenbeleid / de VO zich ook engageert om lessen te trekken voor regulier beleid.
- Anderzijds: **alles wat te maken heeft met de koppeling mobiliteit en ruimte, en het maken van een fundamentele omslag: speelt veel meer op de stadsregionale schaal** die ook op dat niveau regie en een geïntegreerde aanpak vereist.  
Zonder de vraag al te beantwoorden of en zo ja, welke rol hier voor stedenbeleid (ABB) zit: de vraag is of hier ook potentieel een nieuwe rol voor stedenbeleid zit?
  - Duidelijke nood aan (stads)regionale programma's waar je zou kunnen inzetten op de koppeling van stadsvernieuwingprojecten aan mobiliteitsinvesteringen? Letterlijk koppelen van budgetten, zodat het ene het ander versterkt: extra investeringen in OV op een plek waar meer bewoners en dus mobiliteitsgebruikers komen. (wel geleerd dat we het woord 'stad' er moeten uit halen om te werken in Vlaanderen/Vlaamse overheid)
  - kunnen er potjes middelen van Vlaams beleid samengelegd worden, om dat soort van geïntegreerde programma's op te zetten?: dit werd benoemd als onmogelijk in Vlaanderen, maar misschien wel potentieel om een programma langzaam op te bouwen, vanuit verschillende potjes (die dan toch sectoraal blijven)? => de vraag is: wat is dan nodig, opdat al die verschillende potjes wel op elkaar kunnen verder bouwen?
  - Eigenaarschap nodig (ook politiek) van zo'n stadsregionale projecten? Iemand die het echt uitdraagt.
  - Van infrastructuuropgaven ook stedenbouwkundige opgave maken: wie kan daarvoor zorgen? Is dat stedenbeleid, of zit dat eerder bij Dep Omgeving en / of betrokkenheid TVB? Gebeurt al bij de ring rond Antwerpen, en deels bij Brussel, maar ook elders veel meer op inzetten?
  - Een ruimte waar steden en de Vlaamse overheid in gesprek kunnen gaan over de dingen die op hen af komen.
- Nav de discussie over nabijheid, 15-minuten stad, city of place, plaatsen waar het mogelijk is om zonder auto te leven: zit uiteraard niet overal, maar detecteren waar daartoe potenties voor een omslag liggen, niet enkel in de centra van steden (waar de modal shift nog veel radicaler moet wellicht, naar minstens 80/20 en echte autoluwe gebieden), maar ook inzetten op bepaalde gebieden of kernen waar wel (vanuit bebouwde weefsel en soort netwerkdichtheid) een potentie ligt om dat nabijheidsprincipe veel meer uit te werken:

=> daarom ook **nieuwe soort territoria** waarop ingezet zou kunnen / moeten worden vanuit Stedenbeleid:

- De stadsrand, 20ste eeuwse gordel en de specifieke context van bebouwing waar we nog minder recepten of strategieën voor stadsvernieuwing voor hebben, en de connectie tussen stad en rand, de spanning die daar zit.

(15 minuten stad: waar liggen potenties?) (daar zit wellicht ook meer potentie tot betaalbaar wonen?). Maar ook de connectie tussen stad en rand. (incl P&R, trams,...)

- Kleinstedelijk gebied of kleinstedelijke kernen, hinken heel erg achterop in innovatie, capaciteit tot regie veel kleiner. (voorbeeld en getuigenis vanuit kwaliteitskamer Torhout: bereidheid om autodelen en fiets in woonontwikkelingen op de agenda plaatsen, maar kan niet perceel per perceel of in elke (relatief kleinschalige) woonontwikkeling, vraagt dus dat er minstens op bouwblok- of wijkniveau wordt gedacht over stadsvernieuwing, dat de stad hier echt een regierol in opneemt, gesprekken met verschillende ontwikkelaars opzetten, dat is op dit moment gewoon niet mogelijk voor zo'n stad.)
- **Nieuwe soort opgaven voor Stedenbeleid:**
  - **Ontwerp van de straat (en de publieke ruimte) van de 21ste eeuw.** Nav de discussies: zijn we recepten van de auto op de fiets aan het projecteren? Verschillende contexten vragen verschillende oplossingen, dus wellicht ook verschillende soorten netwerk nodig. Zie ook het onderzoek dat TVB en Dep Oism het Brusselse Gewest voert in de rand van Brussel naar bike oriented development: 3 soorten fietsnetwerken gedetecteerd (connector, bypass, diffuus netwerk) volgens 3 logica's, die elk een plaats nodig hebben in het stedelijke en randstedelijke netwerk. Maar ook anders gaan nadenken over de relatie van die publieke ruimte tot het bebouwde weefsel: waar geclusterd parkeren organiseren, hoe verandert gelijkvloers van gebouwen wanneer de publieke ruimte veel meer op de fiets wordt geënt, waar zitten de inritten van de parkings, de toegangsdeuren voor woningen etc, maar ook: waar zit er ruimte voor stadsstedelijke distributie in die stadsrand en hoe sluit die aan op die types netwerken.  
=> nood aan het verder verkennen van nieuwe soorten stedenbouwkundige typologieën of concepten.
  - Meer ruimte voor **tactical urbanism, tijdelijke experimenten?**
- **Discussie planlast en nood aan begeleiding:** er zit duidelijk een spanning op. Wellicht is meer differentiatie nodig (grote vs kleine steden, voorstel is geformuleerd om het kwaliteitsbewakingsstelsel van grote steden ook te laten gebruiken door randgemeenten), maar tegelijk toch ook nood aan een community opbouwen, goeie praktijken uitwisselen,... Kleine steden kunnen ook van grotere leren, maar ook die grote steden onderling (de sessie vandaag wordt door iedereen als erg zinvol bestempeld), of ze kunnen ook nog gechallenged worden, zeker wat betreft de complexe, nieuwe opgaven, waar we verder gezamenlijk (lokaal en Vlaams) moeten leren.

Dit vraagstuk is misschien wel gerelateerd aan de wildgroei aan oproepen vanuit de VO. Binnen die VO toch ook nood om meer de samenwerking op te zoeken rond die piloten, zodat ze geïntegreerder aangepakt worden. En de hefboomfunctie niet uit het oog verliezen.

=> Er is een nood aan een collectieve leeromgeving, community opbouwen, capaciteit delen en beschikbaar stellen.

En aan die ruimte waar steden en de Vlaamse overheid in gesprek kunnen gaan over de dingen die op hen af komen.

- **Inclusieverhaal, vervoersarmoede** etc (gekoppeld aan betaalbaar wonen): heel weinig over gehoord in de discussies achteraf, maar nochtans wel belangrijk. Enkel in het verhaal over data is er even verder op in gegaan. Maar zeker meenemen in de volgende sessies (bv rond wonen).