



13 WERKPUNTEN VOOR HET 100 WIJKEN PLATFORM

VERSLAG OOGSTSESSIE 8 MAART

INTRODUCTIE

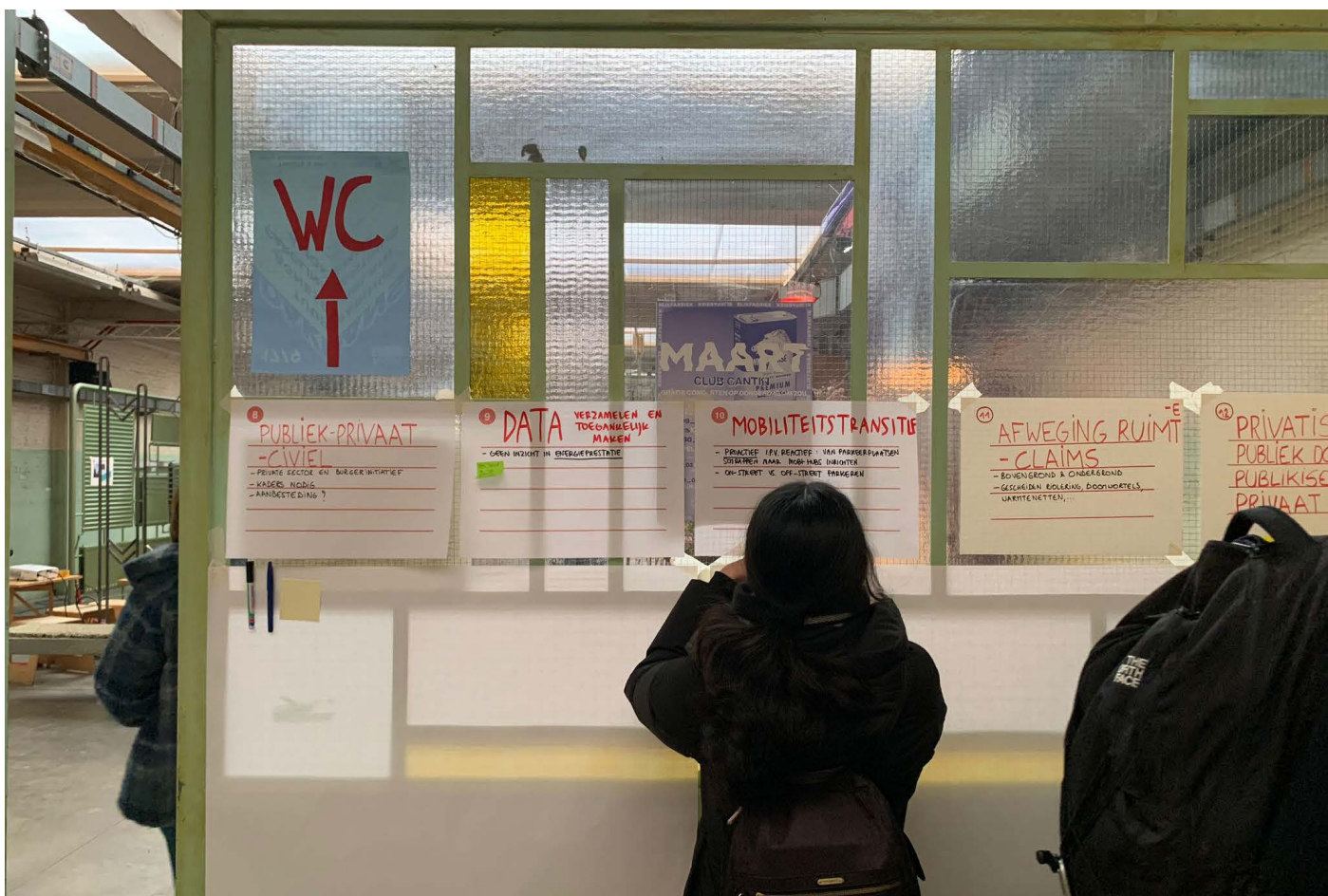
Op 8 maart kwamen verschillende lokale besturen, experts en geïnteresseerden samen voor de eerste oogstsessie van het 100 WIJKEN PLATFORM. Via vier tafels oogstten we kwesties waar lokale besturen op botsen bij het tot uitvoering brengen van geïntegreerde klimaat- en energieprojecten. Deze oogst werd gebundeld in 13 werkpunten.

Om onze straten anders in te richten, ons woonbestand te renoveren en deelmobiliteit op gang te brengen gaan we veranderingen nodig hebben op financiële, juridische, beleidsmatige, sociale en technische vlakken. De 13 werkpunten zijn dan ook letterlijk de punten waar we op moeten gaan ‘werken’: Als we geïntegreerde projecten willen realiseren die onze steden en gemeenten toekomstbestendig maken, op welke aspecten moeten we dan doordenken, wat zijn mogelijke oplossingsrichtingen en wat mogen we niet uit het oog verliezen?

Deze bundel, dat de 13 werkpunten presenteert aan de hand van concrete voorbeelden die op de oogstsessies aan bod kwamen, vormt een eerste versie van een werkboek dat de komende twee jaar mee zal evolueren met het traject van het 100 WIJKEN PLATFORM. De nieuwe inzichten die we opdoen tijdens fora, terreinbezoeken en intervisiesessies zullen hier steeds gecapteerd en gedeeld worden, met de LEKP-besturen en andere betrokkenen.

13 WERKPUNTEN

- 1) **IEDEREEN MEE!**
- 2) **ONTZORGINGSAANBOD 2.0**
- 3) **PUBLIEK-PRIVAAT-CIVIEL PARTNERSCHAP**
- 4) **COLLECTIEVE (RECHTS)VORMEN**
- 5) **CAPACITEIT OPBOUWEN & SAMENWERKING DIENSTEN**
- 6) **BUSINESS CASES**
- 7) **TECHNISCH VOORUITBLIKKEN**
- 8) **VERGUNNINGEN VOOR COLLECTIVITEIT**
- 9) **DATAGESTUURD WERKEN**
- 10) **PROACTIEVE MOBILITEIT**
- 11) **AFWEGING RUIMTECLAIMS**
- 12) **PRIVATISERING PUBLIEK DOMEIN & PUBLIEKISERING PRIVAAT DOMEIN**
- 13) **POLITIEK DRAAGVLAK EN KADER NODIG**





LEESWIJZER:

Elk werkpunt bevat een beschrijving van de kwestie en haalt enkele denkrichtingen en concrete voorbeelden aan die tijdens de sessie aan bod kwamen. Niet alle werkpunten werden even verdiept besproken, waardoor sommige in één pagina en andere in drie pagina's zijn vervat. De deelnemers van de oogstsessie kregen aan het einde de kans om deze 13 werkpunten verder aan te vullen en te prioriteren. De werkpunten met drie plustekens (+ + +) kwamen het sterkst naar voren als prioritair. De oranje kaders op de pagina's vestigen de aandacht gevestigd op concrete ideeën die gemeenten kunnen inspireren en waar we op kunnen voortbouwen.



IEDEREEN MEE!

IN HET KORT:

Veel gemeenten en steden onderzoeken hoe ze de energie- en klimaatdoelstellingen gebundeld op wijkniveau kunnen realiseren. Een van de meest terugkerende uitdagingen is hoe élke wijk- of straatbewoner de omslag kan maken om mee te stappen en zich te herkennen in een collectief wijkverhaal, inclusief de minder kapitaalkrachtige gezinnen, ouderen, digibeten, anderstaligen, kwetsbare huishoudens, verhuurders en huurders, niet-geïntereseerden,...

Een collectief wijkproject brengt ingrepen op het publieke domein (zoals de aanleg van infiltratievoorzieningen, de inrichting van deelmobiliteit of het installeren van een buurtbatterij), en ingrepen op het private domein (zoals het ontharden van voortuinen, het renoveren van woningen en het veranderen van mobiliteitsmodi) samen in één wijkaanpak. Om er in te slagen dat ‘iedereen mee’ kan én wil, is een gediversifieerde aanpak nodig die toewerkt naar een collectief wijkverhaal.

De methodieken voor handen om iedereen te bereiken zijn talrijk. Het organiseren van info-avonden, deur-aan-deur gaan, communicatie-campagnes opzetten,... helpen bij het breed communiceren en het opzetten van een wijkverhaal, waarbij de keuze voor een bepaalde methodiek vaak ook samenhangt met de beoogde doelgroep(en). Naast een digitaal aanbod is het bijvoorbeeld belangrijk nog steeds met papieren flyers te werken voor personen met minder of geen toegang tot digitale kanalen, bij een deur-aan-deur aanpak zal je ook na de werkuren langs moeten gaan, zodat je doelgroep breder is dan de niet-werkende bewonersgroepen,... Naast methode is ook timing van groot belang: Door doelgroepen van in het begin te betrekken kan er tijdswinst geboekt worden in een latere fase. De nodige tijd, capaciteit en middelen mogen echter niet onderschat worden.

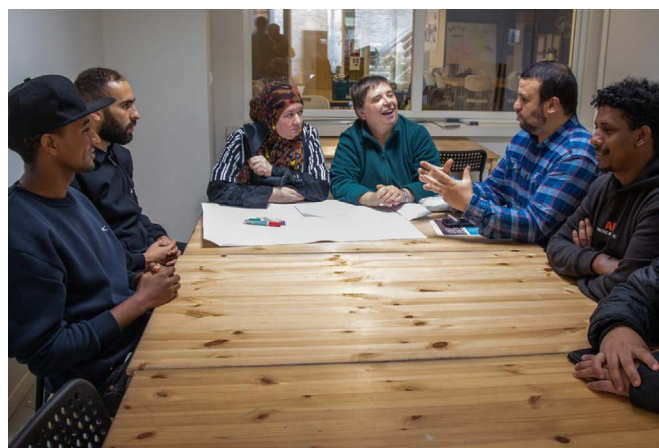
“Bij SAAMO kunnen we via het buurtcentrum mensen leren kennen, een vertrouwensband opbouwen en een financieringsverhaal toelichten.”
- SAAMO

Bonheiden

De gemeente start een participatief traject op in een sociale woonwijk. Ze wil in gesprek gaan met de inwoners over de mogelijkheden rond renovatie, duurzame mobiliteit, extra groen en regenwateropvang. De vraag is welke (interne) capaciteit nodig is voor een kwalitatief participatietraject.

SAAMO

Door aanwezig te zijn in de wijk ontstaat vertrouwen, daarom kiest SAAMO eerder voor een deur-aan-deur aanpak dan voor de oprichting van een energieloket. Zo bereiken ze ook de mensen die niet uit zichzelf komen aankloppen. Goede voorbeelden in de wijk overtuigen burens wanneer ze merken welke voordelen een bepaalde ingreep oplevert.



Buurtwerk SAAMO Borgerbaan © Walter Busschots voor

Een gediversifieerde aanpak die rekening houdt met verschillende profielen is één zaak. Maar hoe maximaliseer je je bereik binnen een wijk? Dat vergt nieuwe benaderingswijzen die verder reiken dan het organiseren van een info-avond. Daar zijn vaak ook nieuwe samenwerkingen voor nodig met lokale actoren, verankerd in de wijk:

- Het inzetten van brugfiguren, wijkwerkers of -regisseurs helpt om de noden van bewoners in kaart te brengen en mee te nemen naar de wijktafel.
- Er kan beroep gedaan worden op wijkvoorzieningen, zoals buurtcentra, scholen, OCMW, om ingang te vinden in het bestaande sociale weefsel en gesprekken aan te knopen.
- De oprichting van een wijkcoöperatie, energiegemeenschap helpt om een wijkdynamiek op gang te brengen, maar heeft als aandachtspunt dat deze de wijkbewoners voldoende representeert. Om iedereen warm te krijgen, zal het aanbod van de coöperatie gediversifieerd moeten zijn, zodat bv. zowel de kapitaalkrachtigen als de minder kapitaalkrachtigen stimulansen krijgen om in te stappen (zie voorbeeld Leuven). Het bedenken van zo'n aanbod met gediversifieerde incentieven vergt onderzoek en tests.

Klimaattafels kunnen ingezet worden als vehikel om eigenaarschap bij bewoners te testen en ontwikkelen. Deze tafels brengen lokale overheden samen met inwoners van een wijk om gezamenlijk een wijkaanpak te ontwikkelen waar iedereen achter staat. Zaak is om inwoners te kennen te geven voor welke klimaatuitdagingen ze staan en hen tegelijk te overtuigen van het financieel rendement dat behaald kan worden. Via moderatietechnieken kan men ervoor zorgen dat niet enkel de luidste roepers gehoord worden maar dat iedereen een gelijke stem heeft aan de tafel. Door voldoende energie en tijd te steken in het aanwakkeren van een duurzame omslag bij burgers, voorkom je ook weerstand wanneer het finale ontwerp goedgekeurd moet worden (zie ook punt 13). LEKP 2.0 vereist de oprichting van een klimaattafel. De gemeenten vragen om tools en concrete voorbeelden om dit tot realiteit te brengen.

***“Vooral deur-aan-deurgesprekken hebben effect, maar het is ongelofelijk tijdsintensief. Dat kunnen we als gemeente niet zomaar voor elke wijk doen.”
- Beringen***

Pro Arsenaal Mechelen

In het wijkverbeteringscontract Pro Arsenaal in Mechelen proberen ze zoveel mogelijk inwoners te bereiken. Ze werken een gediversifieerde aanpak uit die rekening houdt ze rekening met de verschillende eigendomsituaties in de wijk. Zo stellen ze 5 categorieën op:

- 1) Pand waarvan eigenaar niet in staat is dit zelf te renoveren tot minimaal kwaliteitsniveau
- 2) Pand waarvan verhuurder niet in staat is dit in goede staat te brengen/houden;
- 3) Pand dat verhuurder niet in goede staat wil te brengen/houden (huisjesmelkers, krotverhuur);
- 4) Pand dat verhuurder/eigenaar niet wil renoveren tot minimaal kwaliteitsniveau (leegstand en verwaarlozing);
- 5) Pand met huurder die niet in staat is woning te renoveren



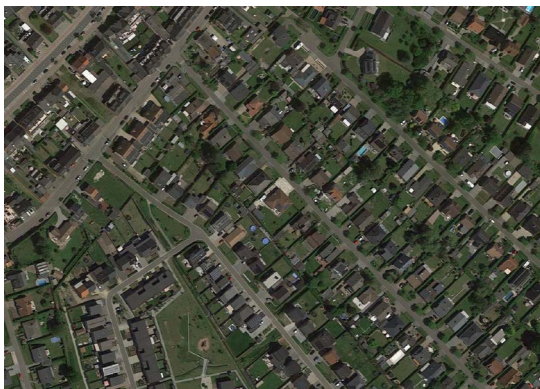
Kinderstad participatie, PRO Arsenaal © Stad Mechelen

Scandinaviëblokken, Gent

De conceptstudie Scandinaviëblokken in Gent onderzoekt hoe een naoorlogs appartementsblok klimaatbestendig kan worden gemaakt. De studie houdt daarbij rekening met de eigenaars met weinig financiële reserves, alsook met het idee van een wooncoöperatie als mogelijke vervanging voor een VME.

Bloemenwijk Zoersel

De gemeente Zoersel schaalte haar aanpak van individueel informeren en sensibiliseren op naar de oprichting van een energiegemeenschap in de Bloemenwijk, dat projecten rond energiedelen, mobiliteit, samenwerkplaatsen, etc. mogelijk maakt. De belangrijkste uitdaging ligt in het meekrijgen van zoveel mogelijk wijkbewoners. De gemeente deelt makelaarsborden uit met de boodschap 'ik doe mee' aan ingeschreven deelnemers en proberen zo hun bereik te vergroten.



Luchtfoto Bloemenwijk © google maps

“Onze eerste vraag is: hoe krijgen we de bewoners mee in ons verhaal.” - Zoersel

Andere voorbeelden:

Participatietraject Mechelse Vesten
Mijn Beringen
Denderleeuw beweegt
Sint-Niklaas Renoveert
Wijk Offelken Tongeren
...

Nuttige links:

[Dorpaanzet, STEBO](#)
[Wijkmotor, Ar-tur](#)
[Wijkbedrijf Selwerd](#)
...

Trustbuilding, externe partners inschakelen (in context van verschillende methodieken testen, deur aan deur aanpak, info-avond)

Sociale verhuurkantoren en woonmaatschappijen als partner betrekken

Aandacht voor het overtuigen van zowel niet-kapitaalcrachtigen als kapitaalcrachtigen (= 80% bewoners die kunnen maar niet willen)

Vehikel van samenwerking opzetten waarin burgers eigenaarschap ontwikkelen

Aanvullingen?

2



ONTZORGINGSAANBOD 2.0

IN HET KORT:

De ontzorging van vele woningen of van woningeigenaars, huurders, bedrijven,... tegelijk gebeurt vandaag op allerlei manieren en wordt op verschillende fronten tegelijk ontwikkeld. Daardoor zit de kennis (en uitwerking) van het ontzorgingsaanbod verspreid. Kunnen we lessen trekken uit bestaande ontzorgingsmechanismen en onderzoeken wat de opschalingsmogelijkheden van dergelijke trajecten en initiatieven zijn?

De afgelopen jaren werd het ontzorgingsaanbod voor individuele woningen sterk uitgebouwd en werd expertise ontwikkeld om bewoners op een zo'n kwalitatief mogelijke wijze te ondersteunen in hun renovatietraject (zowel energetische renovatie als andere duurzame ingrepen op een perceel): Data wordt via digitale platformen gedeeld zodat het renovatiepotentieel per woning inzichtelijk wordt; Een loket verschaft een geïnteresseerde inwoner informatie rond renovatiemogelijkheden, subsidies en regelgeving; Een inwoner of onderneming kan een openbare laadpaal aanvragen; Een renovatiecoach verleent advies op maat van een inwoner; Een website begeleidt een inwoner of particulier bij het realiseren van een watertoets; ... Deze tools zijn ontzorgend maar het feit dat ze op verschillende fronten worden ontwikkeld is voor individuele bewoners vaak een bijkomend heikelpunt.

Het belang van een eerste kwalitatieve audit is daarom cruciaal. Enkel een basisscan is vaak niet voldoende om bewoners te ondersteunen in het afwegen van renovatiemogelijkheden. Scenario's, uitgewerkte stappenplannen en financieringsmogelijkheden helpen daarentegen wel om burgers van bij de start de juiste beslissing te laten maken met het oog op een

“Het Renocity project heeft duidelijke resultaten geboekt, een verdrievoudiging van de huidige renovatiegraad in Vlaanderen. Maar om het ontzorgingsproject ook op te schalen naar andere gemeenten gaan specifieke subsidies voor wijkrenovatie of andere ondersteuningsmechanismen nodig zijn.” – AGC, Stad Aalst

Renocity

Via een digitaal platform werden inwoners van twee wijken (1000 huizen in totaal) gestimuleerd en begeleid om hun woning te renoveren. 100 audits werden geleverd op vraag van inwoners en 23 renovaties zijn van start gegaan, wat neerkomt op een verdrievoudiging van de Vlaamse renovatiegraad. Het platform Renocity ontzorgde de inwoners op verschillende manieren zoals het maken van een poule kwalitatieve aannemers per technologische ingreep, het opvolgen van de werken en eigenaars kwalitatief advies te verlenen en de procedure om parkeerplaatsen aan te vragen gratis te maken. Het platform trekt lessen uit het traject en kijkt naar opschalingsmogelijkheden in andere steden en gemeenten.



Wijkrenovatieproject Renocity © Stad Aalst

Kunnen we een ONTZORGINGSAANBOD 2.0 ontwikkelen dat...

- ... bewoners zoveel mogelijk en kwalitatief ontzorgt van A tot Z?
- ... niet enkel de geïnteresseerde individuen ontzorgt, maar ook degene die moeilijker te bereiken zijn. Via informatie avonden, via zichtbaarheidsborden, via de oprichting van een coöperatie werken we samen aan een inclusieve energietransitie (zie punt 1)?
- ... de realisatie van collectieve energie-infrastructuren mogelijk maakt (BEO-veld, warmtenet, zonnedaken, ...)?
- ... de synergie met de heraanleg van het openbaar domein en de vier LEKP-werven opzoekt?
- ... de koppelkansen met investeringen in de buurt benut (private of publieke bouwprojecten)?
- ... ook alternatieve financieringsmogelijkheden aanreikt (lange termijnslening, integratie energiefactuur, ...)
- ...

Mijn Beringen

Binnen het wijkverbeteringscontract Beringen-Mijn onderzoekt de gemeente hoe concepten zoals energiedelen en collectieve warmtenetten in deze erfgoedwijk kunnen landen. De gemeente wilt naast deze energetische ingrepen ook de wijkverbetering in haar geheel bekijken: kan de ontharding van voortuinen bijdragen aan de omgevingskwaliteit, wat is er dan nodig van mobiliteitswijzigingen of -projecten zoals eenrichtingsstraten, fietspaden en deelmobiliteitsprojecten? Kan de vergroening van de pleinen ook biodiversiteits- en waterhuishoudingwinsten opleveren? Hoe kan de trots van inwoners voor de tuinvijk aangewakkerd worden?

“Het vergroten van het bewustzijn voor de historie van de Tuinvijk kan het wijkgevoel in de toekomst versterken.”

lange termijnstraject, en zo lock-ins te vermijden.

Verschillende piloottrajecten onderzoeken hoe ontzorging van het individu kan optellen naar een collectieve renovatieslag in een wijk. De collectieve renovatiebegeleidingspremie vereist de deelname van minstens 10 aanpalende woningen, verschillende ontzorgingstrajecten bundelen individuele aanvragen in een wijk op een digitaal platform of in een loket en bekijken welke mogelijkheden er zijn om collectieve aanbestedingen van aannemers mogelijk te maken. Daarbij wordt opgemerkt dat je enkel de eerste ring van geïnteresseerde bewoners bereikt, en moeilijker de doelgroepen die nog overtuiging nodig hebben of daar helemaal niet mee bezig zijn.

Er wordt steeds meer gekeken welke verschillende ontzorgingsmogelijkheden de 19 Energiehuizen burgers kunnen aanbieden. Het project Fosster is een driejarig traject dat tegen 2025 beoogt om bestaande begeleidings- en ondersteuningsdiensten van de Energiehuizen te bekijken, bundelen en te combineren met goede praktijken uit andere gerelateerde projecten. Ze werken toe naar een one-stop-shop model voor de Energiehuizen gericht op verschillende soorten huiseigenaars. Het doel is om burgers zoveel mogelijk te ontlasten en de financiële, technische en administratieve weerstand tegen energierenovatie van woningen te verminderen.

Sint-Niklaas renoveert!

In samenwerking met RenoseeC en de Provincie Oost-Vlaanderen lanceert Sint-Niklaas een collectief wijkrenovatieproject in vier wijken. Bewoners van deze wijken worden van A tot Z begeleid bij hun renovatietraject. Het traject biedt premies en vergunningen aan, een kwalitatieve selectie van bouwteams, opvolging van werken, een financieringsplan op maat, etc. Meer dan 190 deelnemers schreven zich alvast in voor de eerste stap, renovatie aan huis.

Financiële voordelen van renovatie en duurzame ingrepen uitlichten, op korte en lange termijn

Ontzorging van A tot Z kan nog heel breed gaan; Van een intensieve begeleiding op maat van elk individu in de hele gemeente, tot het ontzorgen van wijkbewoners via een collectief wijkproject. Voor beide aspecten valt iets te zeggen. De een spreekt vooral de burgers aan die reeds geïnteresseerd zijn, de ander gaat voor een meer inclusieve aanpak maar vergt meer capaciteit en langdurige aanwezigheid in de wijk. Kunnen we lessen trekken uit de verschillende ontzorgingstrajecten en toewerken naar een ontzorgingsaanbod 2.0, dat geleerde lessen uit beide type-aanpakken optelt? Dit aanbod vertrekt van het wijkniveau, ontzorgt bewoners maximaal en stimuleert collectieve winsten.

Tot slot speelt dan nog de kwestie wie de ontzorging moet voorzien. Deze rol wordt momenteel opgenomen door 19 Energiehuizen (gratis eerstelijnsadvies), 5 Provinciale steunpunten duurzaam bouwen (tweedelijnsadvies, kleine kost), 44 woonloketten (woonreglementen/-beleid), omgevingsloketten, BENOvatiecoaches (vaak in commerciële bedrijven, soms gesubsidieerd lokaal) en Sociale Huisvestingsmaatschappijen. Daarnaast zijn er nog vele private partijen en experts die de laatste jaren expertise hebben opgebouwd om kwalitatieve begeleiding te voorzien (zie punt 5 - Capaciteit opbouwen). Het kan interessant zijn als ook zij die rol mee gaan opnemen.

Andere voorbeelden:

- SUPRA (Speed UP Renovation through Accompaniment)
- Renocity, Aalst
- Sint-Niklaas renoveert
- Bloemenwijk Zoersel
- Mijn Beringen
- Wonderland Temse
- Klimaatwijk Ter Elst, Leuven
- Studie One stop shop, Leuven
- Stedelijk wonen aan de Leie, Deinze
- RenoseeC
- Pixii
- Europees Project Demo-BLog
- Fosster
- ...

Nuttige links:

- [Werfgoed, Stebo](#)
- [Inspiratiekaart renovatiebeleid, VVSG](#)
- ...

Aanvullingen?

3

PUBLIEK-PRIVAAT-CIVIEL PARTNERSCHAP

IN HET KORT:

Geen enkele actor of sector (overheid, financiële instelling, burgercollectief, privaat bedrijf, ...) kan alleen de nodige transformatiebeweging op gang trekken. Er is een vorm van samenwerking nodig die publieke, private en civiele krachten bundelt om gelijktijdig en samenhangend - en niet langer serieel en onafhankelijk - opgaven rond vergroening, duurzaam waterbeheer, hernieuwbare energie en mobiliteit op te pakken.

De transitie van onze bebouwde ruimte vergt het opzetten van geïntegreerde projecten rond klimaatadaptatie, lokale energieopwekking en deelmobiliteit, enz. Dit zijn vaak complexe projectcontexten die niet alleen domeinoverschrijdend zijn, maar ook sectoroverschrijdend. Daarvoor is een bundeling van krachten van publieke, private (bedrijven) en civiele (burgers) sectoren vereist. Zo kan de overheid wel de kaders ontwikkelen en stimulansen bieden, maar niet de innovatieve, technische oplossingen aanreiken die de combinatie van groenblauwe maatregelen en kabels, leidingen en warmtenetten in de ondergrond mogelijk maken. De bedrijven kunnen innovatieve oplossingen ontwikkelen maar hebben dan weer die kaders nodig om ze daadwerkelijk op de markt te brengen. En de buurtwerkers, burgerinitiatieven en -coöperaties slagen er wel in om groepen te mobiliseren en eerste stappen te zetten; maar zonder duidelijke kaders van overheidswege en innovatieve oplossingen kan de transitie niet ver en niet inclusief genoeg gebeuren.

Hoe die publiek-privaat-civiele samenwerking, die zeer nodig zal zijn, georganiseerd kan worden is nog onduidelijk. Kan je in een partnerschap stappen via subsidies of via raamovereenkomsten? Is er nood aan een neutrale transitiecoördinator die verschillende projecten rond vergroening, mobiliteit, energie en water in de stedelijke ruimte met elkaar kan verbinden? Kan een verbindingsfiguur zoals een neutrale energiemakelaar de brug slaan tussen de bedrijfswereld en private woningen? Er worden steeds meer initiatieven opgericht, soms vanuit civiele hoek (Klimaan), andere keren vanuit publieke (burgerbegroting) of private hoek (Ducoop), die aantonen dat de nood en vindingrijkheid voor alternatieve samenwerkingsverbanden groot is. Uit

deze kiemen voor verandering kunnen we lessen trekken om de nodige kaders te ontwikkelen die een bredere uitrol van publiek-privaat-civiele partnerschappen mogelijk maakt.

Standaard Muide

De heraanleg van het voetbalveld op privéterrein van de Stad Gent wordt aangegrepen om een BEO-veld aan te leggen en de collectieve renovatie van omliggende sociale woningen hierop aan te sluiten. Dit vergt een partnerschap tussen de voetbalclub, het gemeenschapshuis, publieke overheid, sociale huisvestingsmaatschappij, private gebouw-eigenaren, huurders, nutsmaatschappij Farys, privaat bedrijf dat ontzorging levert, financierende partij, enz.



Standaard Muide © Stad Gent

Energiemakelaar Provincie Oost- Vlaanderen

Het Interreg-project DOEN ontwikkelt een opleidingspakket voor energiemakelaars. De makelaar legt de link tussen vraag en aanbod en kan zo bijvoorbeeld restwarmte van een bedrijf koppelen aan potentiële warmte-afnemers. Deze warmte-afnemers kunnen zowel private woningen van burgers zijn als publieke gebouwen van overheden. Deze energiemakelaar is een concreet voorbeeld van samenwerking tussen publieke, civiele en private sferen.



Dag van de energiemakelaar © Interregproject DOEN

Aanvullingen?

Andere voorbeelden:

Energiemakelaar

Klimaan

Ducoop

Commonslab

...

4

COLLECTIEVE (RECHTS)VORMEN

IN HET KORT:

Om de collectieve transformatie van onze straten en wijken mogelijk te maken en te vergemakkelijken, zijn nieuwe samenwerkings- of rechtsvormen nodig die wijkbewoners en/of andere actoren toelaten zich te verenigen. Die collectieve (rechts)vormen bestaan nog niet waardoor men in huidige transformatieprojecten de winsten op wijk- of straatniveau niet altijd kan mogelijk maken.

Als we onze straten en wijken willen transformeren, (bv. collectief gaan renoveren opdat aansluiting op een warmtenet mogelijk wordt) helpt het om gebruik te kunnen maken van een samenwerkings- of rechtsvorm die wijkbewoners verenigt. Er lopen verkenningen om wijkcoöperatieven of wijkcollectieven op te richten. Wie hier trekker van is, hoe men zich organiseert en hoe men middelen *poolt* zijn pertinente vragen waar vandaag verschillende antwoorden op worden geformuleerd.

Hoewel er voor de ‘horizontale’ stedelijke ruimte van straten en wijken geen collectieve rechts- of samenwerkingsvorm bestaat, is dat wel het geval voor de ‘verticale’ stedelijke ruimte, namelijk in de vorm van een Vereniging van Mede-eigenaars (VME) in appartementsgebouwen. Een VME biedt een context waarbinnen burgers zich ten opzichte van elkaar kunnen en moeten verhouden. Een situatie die vertrekt vanuit wantrouwen, conflict of onverschilligheid (waarvoor een VME nogal vaak wordt ingeroepen), kan zo ombuigen tot een situatie van samenwerking en vereniging. Een VME laat ook toe om een collectieve renovatie te realiseren van het appartementsgebouw als geheel en om als één stem te kunnen converseren met externen, bijvoorbeeld met aannemers en de gemeente.

Is het denkbaar dat de structuur van VME's vertaald kan worden naar een collectieve rechtsvorm voor straten en wijken, om zo een collectief

Verbinding maken met 'Iedereen Mee!'

Collectieve renovatie Antwerpen

De Stad Antwerpen biedt coaches aan die de renovatie van appartementsgebouwen ((71% van woonaanbod) begeleiden. Daar stellen ze als voorwaarde tegenover dat de VME van het appartementsgebouw een masterplan ontwikkelt dat de route uitstippelt naar de volledige renovatie van het appartementsgebouw op lange termijn.

Kunnen we een SAMENWERKINGS- OF RECHTSVORM ontwikkelen dat volgende facetten bevat...

- ... een formele gespreks- en beslissingsruimte op straat- of wijkschaal die individuen van dezelfde wijk of straat met elkaar in verbinding brengt. Hier kan een lange termijnstrategie besproken worden waar elke inwoner een stem in heeft.
- ... een wijkfonds dat, naar analogie met het reservefonds van VME's in appartementsgebouwen, het kapitaal van inwoners poolt en de gezamenlijke aanbesteding van werkzaamheden mogelijk maakt.
- ... één aanspreekpunt dat de dialoog met de gemeente voert, en de stem van de straat of de wijk vertegenwoordigt.
- ...

Egelsvennen Mol

In het Kempenlab Wijkrenovatie ging AR-TUR aan de slag rond de verduurzaming van (sociale) woonwijken. In de wijk Egelsvennen werkte ze samen met onder meer de sociale huisvestingsmaatschappijen De Ark en de Molse Bouwmaatschappij. Aan de hand van bewonersgesprekken en praatplaten betrokken ze de inwoners om mee na te denken over hun wijk. Via een scenario-workshop rond wijkwinsten en werd er een dynamiek op wijkniveau op gang gebracht. Het “wijkcollectief” is in vijf onderdelen opgedeeld: (1) het buurthuis: bewoners, MBM, gemeente, (2) de cockpit: gemeente, MBM, AR-TUR, erfgoedcel, (3) de controlekamer: ontwerpteams, toekomstige wijkregisseur, (4) de ambassade: experts in thematische werkgroepen, (5) het atelier: technische dienst MBM, gemeente, Campina Energie, bewoners, ontwerpteams, fondsenwerfers, ...

AR-TUR nam tot nu toe de wijkregie op zich, maar geeft het stokje door. De geleerde lessen van het traject in Egelsvennen en het traject van Parkwijk in Turnhout bundelde Ar-tur in het werkmodel van de Wijkmotor.



Egelsvennen © gemeente Mol

transformatieproject mogelijk te maken of te vergemakkelijken? Dit kan handig zijn wanneer een gemeente met een wijk de uitrol van laadpalen en deelmobiliteit wil faciliteren in samenspraak met de bewoners; of op het moment dat de aanleg van een warmtenet start en een samenwerkingsruimte met omliggende woningen vereist is.

Energiegemeenschappen op wijkniveau of wijkcoöperatieven zijn andere vormen om inwoners van een straat of een wijk zich te laten organiseren om een wijktransformatie of wijkproject op te zetten. Deze organisatievormen verenigen wijkbewoners en verschillende belanghebbenden (waaronder investeerders, bedrijven, wijkorganisaties ed.) in een samenwerkingsplatform of -ruimte waarin het behalen van collectieve winsten centraal staat. Door gezamenlijk de wensen en de noden van de wijk op te lijsten, de win-wins met lopende dynamieken op te zoeken en publiek-privaat-civiel kapitaal te poolen, kan er een strategisch plan voor de wijk opgesteld worden. Dit strategisch plan bevat klimaat- en energieprojecten die in tijd, ruimte en budget gestroomlijnd zijn. Wie de regierol op zich neemt is hierbij niet altijd even duidelijk. Is het de rol van een gemeente om verschillende wijkcoöperatieven op te richten en stadsbreed te coördineren of moet dit vanuit burgerinitiatieven en -verenigingen ontstaan?

Klimaatwijk Ter Elst, Leuven

De Klimaatwijk Ter Elst onderzoekt de oprichting van een wijkcoöperatieve dat de verschillende wijkbewoners representeert. Het model heeft daarbij aandacht om voor de verschillende inkomenscategorieën voldoende incentieven te creëren. Huishoudens met voldoende financieringscapaciteit hebben zo minder te winnen bij de collectieve investering in energieprojecten, maar zijn net wel geïnteresseerd in de wijkverbeteringsmogelijkheden waar een wijkcoöperatieve ook over kan nadenken. Het organiseren van een modal shift of het ontharden van de wijk zijn hier enkele voorbeelden van.

“Er is een model nodig om de effectieve samenwerking tussen individuele perceelseigenaars mogelijk te maken.” - Leuven

5



CAPACITEIT OPBOUWEN & SAMENWERKING DIENSTEN

IN HET KORT:

Het laten landen van geïntegreerde klimaat- en energieprojecten in de publieke en de private ruimte is complex en legt een gebrek aan andersoortige capaciteiten, taken en kennis op verschillende fronten bloot. Om een transitie te doen slagen zal elke dienst mee moeten, van duurzaamheid, ruimtelijke planning, openbaar domein, tot mobiliteit, erfgoed en vergunningen. We moeten nieuwe processen uitteken die iteratief samenwerken over domeinen heen mogelijk maken.

Het realiseren van geïntegreerde klimaat- en energieprojecten in de publieke en de private ruimte vereist capaciteit die er niet altijd is. Enerzijds is er nood aan (1) kennisopbouw en educatie omtrent dit soort type projecten, anderzijds lijkt het ontwikkelen van (2) nieuwe modellen voor samenwerking tussen diensten uiterst belangrijk om ervoor te zorgen dat de vier LEKP-werven niet individueel maar geïntegreerd opgepakt kunnen worden.

(1) Het zijn de lokale besturen die de trekkers zullen zijn van dit soort geïntegreerde projecten. Om voldoende trekkracht te creëren dient ingezet te worden op capaciteits- en kennisopbouw binnen de lokale besturen. De ontwikkeling hiervan vereist echter een ruimte voor kennisdeling, experiment en leren, bijvoorbeeld in de vorm van opleidingen op maat voor gemeentebesturen of intercommunales. Niet elke gemeente hoeft het wiel afzonderlijk uit te vinden.

Maar capaciteits- en kennisopbouw is niet enkel nodig binnen lokale overheden: Opleidingen, leertrajecten, kennisontwikkeling bij private actoren zoals architecten, aannemers, bouwsector, en anderen,... lijken noodzakelijk om ook de kwalitatieve uitvoering van klimaat- en energieprojecten te garanderen. Ook andere actoren zoals energiemakelaars zouden baat kunnen hebben bij een platform om kennis en ervaring uit te wisselen (zie ook punt 3).

(2) Naast kennisontwikkeling en educatie is ook een omslag nodig in de manier waarop we ons organiseren: winsten kunnen geboekt worden door aan de slag te gaan met nieuwe organisatiestructuren die de samenwerking tussen diensten mogelijk maken. De realisatie van de 4 LEKP-werven vallen vandaag vaak onder verschillende beleidsdomeinen en diensten. Om een geïntegreerde aanpak mogelijk te maken, zullen deze diensten vaker en op een meer structurele manier moeten gaan samenwerken:

Tuinstraten Antwerpen:

De visie rond tuinstraten in Antwerpen combineert groen, blauw en mobiliteit in één ruimtelijke typologie. Wanneer men ook de energie-werf zou meenemen in het verhaal, is een nieuw soort kennisopbouw nodig én samenwerking met andere diensten.



Lange Ridderstraat als tuinstraat © Jeroen Broeckx

“We moeten voorkomen dat elke gemeente afzonderlijk het warm water moet uitvinden” - Boechout

dienst mobiliteit, dienst openbare werken, dienst stedenbouw/stadsontwikkeling en beheer,... zijn allen betrokken bij de realisatie van geïntegreerde LEKP-projecten, maar budgetten laten niet vaak toe om ook voor andere beleidsdomeinen te worden ingezet; dienstoverschrijdend werken is niet altijd ingebed in de interne gemeentelijke werking. Een vehikel dat deze diensten bij elkaar brengt in dit soort projectcontexten is noodzakelijk.

Is er nood aan een rol van transitie-coördinator om alle aspecten te verbinden? ...

Taken rond adviesverlening en begeleiding helder verdelen tussen Energiehuizen, lokale besturen, private partijen en bovenlokale overheden.

Expertise van externe partijen zoveel mogelijk benutten

Gepaste complementaire bovenlokale ondersteuning aanbieden

Aanvullingen?

6



BUSINESS CASES

IN HET KORT:

De aanleg van energie-infrastructuur en de realisatie van klimaatadaptieve maatregelen brengen grootschalige investeringen en lange terugverdienperiodes met zich mee die financiers, projectinvesteerders en burgers afschrikken. Hoewel de opzet van één ideale, overal toepasbare business case niet bestaat, kan er wel onderzocht worden welke incentieven die investeringen toch de moeite waard maken. Welke rol kunnen ESCO's, WASCO's, rollende fondsen, voorfinancieringsmodellen, subsidies en renteloze leningen spelen om de investeringsdrempels te verlagen?

Geïntegreerde klimaat- en energieprojecten, zoals de aanleg van BEO-velden, de realisatie van een groenblauwe as of de opstart van een collectieve mobiliteitshub, zijn vaak nog complex en bestrijken verschillende facetten: inclusiviteit, transformatie van private percelen, aanleg van publieke energie-infrastructuur, beschikbare ruimte in de onder- en bovengrond, mobiliseren van burgers, vernieuwde partnerschappen, betaalbaarheid en rendabiliteit, het afwegen van kosten en baten, gescheiden budgetten... Dit zorgt ervoor dat het opstellen van een simpele, product-gedreven business case niet voor de hand liggend is (maar daarom niet onmogelijk!).

Deze complexiteit zorgt er ook voor dat potentiële ontwikkelaars en (private) financiers vaak nog terugdeinzen om te investeren in deze complexe projecten. Sommige investeringen zijn op relatief korte tijd rendabel, met niet al te hoge risico's (vb. zonnepanelen leggen). Andere investeringen verdienen zichzelf maar heel traag terug (vb. diepgaande renovatie verouderde woningen of een collectieve waterbuffer) of zijn risicovol, omdat de afname moeilijk te voorspellen of garanderen is (vb. aanleggen warmtenet). Bovendien zijn fossiele systemen op dit moment op financieel vlak vaak nog interessanter dan hernieuwbare.

Hoe hiermee om te gaan? Het mogelijk maken van voorfinanciering bij de aanleg van dergelijke langetermijnsprojecten (bv. de aanleg van energie-infrastructuur) zou een hefboom kunnen zijn. Met subsidies, belastingsvoordelen of rollende fondsen kunnen gemeenten projecten stimuleren die maatschappelijke meerwaarde verzekeren of die

Walle Kortrijk

De Klimaatwijk Walle onderzoekt de aanleg van een warmtenet op hoge en lage temperatuur om de aansluiting op bestaande en nieuwe woonwijken mogelijk te maken. In de huidige context blijken er met de bestaande (markteconomische) denkkaders geen businesscases voor handen waarbij lage temperatuur warmtenetten de bestaande woonwijken kunnen bedienen. De warmteproductie en -vraag kunnen immers niet binnen de termijn van een duurzaam bedrijfsmodel op elkaar afgestemd worden. Het consortium van Klimaatwijk Walle ging op zoek naar een oplossing of business case waar de aanleg van een warmtenet én de gefaseerde renovatie van een divers woonbestand mogelijk is. Met de aanleg van een dubbel warmtenet op hoge en lage temperatuur en het onderzoek naar een 'warmteafnamegarantiefonds', formuleerden zij toch een markteconomisch betaalbare strategie. Meer informatie in het Eindrapport van Klimaatwijk Walle.

Andere voorbeelden

[Warmtegids, Vlaanderen](#)

Mechelen

Voorfinanciering is nodig bij warmtenetten (eerst kosten maken en dan jaren na elkaar mensen laten aantakken op die energievoorziening, wanneer hun woning is gerenoveerd bv. trage return on investment vergt mensenwerk (mensen meekrijgen, van deur tot deur gaan, etc – werk dat nu vaak door steden of energiecentrales gebeurt). Hoe nemen we dit op in de business case? Is er een nieuw type kosten-baten-analyse nodig?

DuCoop Nieuwe Dokken, Gent

DuCoop faciliteerde de aanleg van een warmte- en waternet in de Nieuwe Dokken. De ESCO levert zo verschillende duurzaamheidsdiensten aan de inwoners van de nieuwbouwwijk Nieuwe Dokken. De ESCO is zo opgebouwd dat je Bij aankoop van een appartement wordt je als bewoner-eigenaar automatisch coöperant van de vennootschap.

zich nog in een ontwikkelfase bevinden. Sommige daarvan kunnen (deels) worden gecompenseerd: door terugbetaling op lange termijn, of door het heffen van extra taksen op die fronten die zullen moeten uitfaseren. (vb. rollend fonds Dampoort knapt op)

In sommige modellen worden rendabele en niet-rendabele activiteiten in één business case gecombineerd. Een voorbeeld daarvan is hoe Energent als coöperatie investeert in zonnepanelen en een deel van de winst herinvesteert in renovatiebegeleiding “Wijkwerf”. Daarvoor worden ze aanvullend gefinancierd vanuit de Burenpremie van Fluvius, dat als instrument expliciet collectieve projecten subsidieert.

ESCO's en WASCO's zijn alternatieve modellen om grootschalige investeringen in hernieuwbare energie-infrastructuur of herbruikbare waterinfrastructuur toch mogelijk te maken voor woon- en gebouweigenaren, aangezien de ESCO of WASCO de investeringskost volledig zelf draagt. De ESCO of WASCO verdient deze investeringskost op lange termijn vervolgens terug via een Energieprestatiecontract (EPC) via de winst die de duurzame ingrepen opleveren.

Bij het rendabel maken van investeringen in hernieuwbare energie en klimaatadaptatie, mag men het verschil in investeringskracht van inwoners niet uit het oog verliezen. Zo zijn er mechanismen nodig die personen van een lagere inkomensklasse ook stimuleren om renovatie-werken en klimaatadaptatieve maatregelen uit te voeren. Het noodkoopfonds maakt mogelijk dat OCMW's renteloze leningen kunnen verschaffen aan eigenaren van noodkoopwoningen. Verschillende steden en gemeenten staan echter nog afwachtend tegenover het noodkoopfonds, omdat ze geen burgers in de schulden willen duwen. Aangezien de afbetaling pas begint na 20 jaar, wordt de druk van de afbetaling uitgesteld en is die niet altijd voelbaar voor de burgers. Een mogelijkheid van een verplichte directe afbetaling zou meer steden en gemeenten kunnen aanzetten om hier gebruik van te maken.

Mijnverbouwbegeleiding maakt een onderscheid in inkomensklassen, waarbij hogere inkomensklassen niet meer in aanraking komen voor bepaalde ondersteuningsmechanismen. De vraag stelt zich dan weer in de omgekeerde richting, of burgers van hogere inkomensklassen dan voldoende gestimuleerd worden binnen de huidige regelgeving om hun woning en perceel te renoveren.

Wat moet de privé-actor (bv. aannemer), die ook baten hebben bij collectieve renovaties betalen?

Bestaat een integrale business case wel?

Kan het kadastraal inkomen een instrument zijn om via bijkomende voordelen het verduurzamen van woningen te stimuleren?

Mensenwerk in de businesscase vervatten

VME's verplichten een reservefonds aan te leggen en een meerjaren onderhoudsplan (incl. duurzaamheidseisen op te maken).

Via kosten-baten analyses de gedeelde meerwaarden inzichtelijk maken en een coalitie bouwen

7

TECHNISCH VOORUITBLIKKEN

IN HET KORT:

Daar waar de vier LEKP-werven vroeger individueel werden opgepakt, streven we vandaag naar een geïntegreerde realisatie ervan. Echter botsen we bij de uitvoering daarvan al snel op (ontwerp)technische en andere drempels die de geïntegreerde aanpak bemoeilijken of zelfs voorkomen. Welke innovaties bevorderen de versnelling van geïntegreerde projecten?

Het geïntegreerd realiseren van de vier LEKP-werven in één straat- of wijkproject voorkomt het meermaals openleggen van de straat en levert efficiëntiewinsten op door investeringen te bundelen. Bomen planten, woningen renoveren, wateropvangsystemen installeren en elektrische (deel)mobilititeit organiseren, allemaal op dezelfde plaats, vraagt echter om slimme technische oplossingen (die nog in ontwikkeling zijn): Kunnen leidingen en kabels compacter aangelegd worden dan vandaag? Hoe kunnen boomwortels en warmtenetten gecombineerd worden? Daarnaast vereisen deze verschillende ingrepen elk hun eigen timing waardoor er op een innovatieve manier gepland, samengewerkt en vooruitgeblikt zal moeten worden om de koppelkansen en efficiëntiewinsten daadwerkelijk te realiseren. Ook voor de transformatie van ons woonbestand zullen slimme technische oplossingen nodig zijn: zoals de aanleg van een warmtenet op hoge en lage temperatuur (en bijkomende technische vereisten) om zowel gerenoveerde als niet-gerenoveerde woningen getrappt te schakelen.

Walle Kortrijk

Het lokaal bestuur van Kortrijk voerde een verkenning uit naar beloftevolle technologieën voor het komende decennium. Het bestuur concludeert dat verschillende technologieën het komende decennium gelanceerd worden die inzetten op de valorisatie van energie via gevels en warmteopslagsystemen die in eerste instantie toepasbaar kunnen zijn voor grotere projecten en in een (veel) later stadium én indien economisch relevant, op niveau van de individuele kavel beschikbaar zullen zijn.

Mechelse Vesten

Op de Vesten gaan onthardingsambities gepaard met een mobiliteitsherziening en de potentiële aanleg van een warmtenet. Of dit technisch mogelijk is, is nog de vraag. Hoewel het om een brede boulevard gaat, is het toch denkbaar dat het planten van vele bomen en de aanleg van een warmtenet moeilijk te combineren is vanwege plaatsgebrek in de ondergrond. Daarnaast vereist de aanleg van warmtenetten een andere, langzamere timing, dan die van de andere LEKP-werven. De werken gaan binnenkort van start, en dan moet er gekeken worden hoe de toekomstige aanleg van een warmtenet niet uitgesloten kan worden.



© Klimaatwijk Mechelse Vesten

8

VERGUNNINGEN VOOR COLLECTIVITEIT

IN HET KORT:

Een vernieuwing van het vergunningenkader kan heel wat economische, sociale en praktische winsten opleveren. Vandaag zijn vergunningen nog sterk individueel gericht, waardoor collectieve winsten binnen een wijk niet altijd mogelijk gemaakt kunnen worden. De looptijd van vergunningen (5 jaar) is bovendien een drempel om meer ingrijpende veranderingen aan de woning of het perceel uit te voeren. Voor veel van de vernieuwende duurzame ingrepen bestaat er nog een vergunningenkader om te waken op het behoud van erfgoedwaarde, beeldkwaliteit, etc. waardoor deze moeilijker worden goedgekeurd.

Het vergunningskader, doorgaans een belangrijk instrument voor steden en gemeenten, is niet altijd gericht op de hedendaagse noden: ingrepen die steeds vaker voorkomen zoals het plaatsen van buitenisolatie passen er niet in, vergunningen zijn nog te vaak gericht op het individu en de maximale doorlooptijd van 5 jaar is niet altijd realistisch.

Steden en gemeenten onderzoeken hoe ze hiermee moeten omgaan. Het aanpassen van het vergunningenbeleid en stedenbouwkundige verordeningen wordt idealiter voorafgegaan door een

testperiode, zodat steden en gemeenten zich niet vastrijden. Kunnen gemeenten van elkaar leren hoe zij tot een robuust en toekomstgericht vergunningskader te komen? ‘De bouwcode als klimaattool’ (VRP) bundelt alvast enkele richtlijnen. Ook verzamelen en leren gemeenten via de Pilotprojecten Beleidsplan Ruimte Vlaanderen hoe ze via hun beleidskaders en instrumenten toekomstgericht beleid kunnen voeren.

Renovatiecoaches Antwerpen

De renovatiecoaches van appartementsgebouwen van de Stad Antwerpen geven aan dat “optoppen en/of aanplanken” (het toevoegen van een verdieping of van (bredere) terrassen) interessant zou zijn voor bewoners van appartementsgebouwen, zowel naar ruimtelijke kwaliteit als financierbaarheid. Het probleem zit in de vergunbaarheid van deze ingrepen, heel vaak worden die nog afgekeurd. Er is een duidelijke nood aan een ruimtelijk beleid waarin deze ingrepen net aangemoedigd zouden moeten worden om de energie- en klimaattransitie te realiseren.

Andere voorbeelden:

[De Bouwcode als Klimaattool, VRP](#)
[Pilotprojecten Beleidsplan Ruimte Vlaanderen](#)

Klimaatwijk Ter Elst, Leuven

De Stad Leuven benoemt de nood om de stedenbouwkundige verordeningen te herzien en meer toekomstgericht te maken. Nu moeten ze soms bewoners teleurstellen die duurzame maatregelen willen uitvoeren op hun perceel omdat deze niet conform de regels zijn (bijvoorbeeld het uitsteken van buitenisolatie buiten de rooilijn) of omdat er nog geen duidelijk vergunningskader voor bestaat. In de tuinwijk Ter Elst in Oud-Heverlee (Klimaatwijken) heeft het ontwerpteam voorgesteld om in de vergunningsprocedure op te nemen dat bewoners samen met hun burens moeten overeenkomen over hoe de gevels bekleed worden na buitengevelisolatie (het gaat om halfopen bebouwing) om de “ensemble-waarde” van de wijk te beschermen. Als ze het niet eens zijn, wordt een standaardoplossing toegepast.



DATA VERZAMELEN EN TOEGANKELIJK MAKEN

IN HET KORT:

Het versnellen van de klimaat- en energietransitie wordt bemoeilijkt door het gebrek aan inzicht in de huidige situatie, in de vorm van data: zowel de staat van ons huidige woonbestand, alsook de kennis over wat in onze ondergrond zit,... schiet tekort. Welke versnelling is mogelijk door data breed toegankelijk te maken, hoe verhoudt zich dit tot het nodige maatwerk dat energie- en klimaatprojecten in de private sfeer vereisen en hoe stimuleer je collectiviteit met individuele data?

Het verzamelen van data en deze publiekelijk toegankelijk maken is één van de hefboomen die de transformatie van onze leefomgeving kan vergemakkelijken.

De afgelopen jaren werden verschillende tools en systemen ontwikkeld: rond het energithema zijn enkele voorbeelden de inspiratiekaart warmtezonerings, lokale warmteplannen of wegwijzers, het digitale platform Renocity, Checkjehuis, ThermAI, en recent ook de inspiratiekaart renovatie. De wijkrenovatietool die binnen LEKP 2.0 ontwikkeld zal worden door VITO beoogt daarop voort te bouwen en via een digitale omgeving lokale besturen en Energiehuizen handvaten aan te bieden om collectieve renovaties op te zetten én op te volgen. Dat doet het door accurate en betrouwbare databronnen te combineren in een digital twin, waar ook andere bedrijven, experts en instanties mee aan de slag kunnen gaan en ook eigen instrumenten op kunnen aansluiten. De tool zal tot op het individuele niveau renovatievoorstellen kunnen geven.

Data op federaal niveau uniform en toegankelijk maken is een wens die door verschillende lokale besturen en (boven)lokale ondersteuners wordt geuit, vanwege de verspreiding en soms regionale verschillen in data-toegankelijkheid en -uniformiteit die er vandaag zijn. Naast het verzamelen van data op één plek wordt verkend welke adviezen aangereikt kunnen worden tot op wijk- en woningniveau.

De vraag die zich stelt is welke ondersteuning mogelijk is vanuit een digitale tool die universeel voor heel Vlaanderen geldt, tegenover meer lokaal 'mensen'werk op maat, volgens een specifieke context. Bij het uitwerken van draaiboeken en stappenplannen die lokale besturen en Energiehuizen kunnen gebruiken bij het begeleiden van burgers in het klimaat- en energietransitie verhaal, is alleszins duidelijk dat beiden nodig zijn: een verzamelpatform met gegevens en adviezen enerzijds, en individuele begeleiding op maat (zie ook punt 2) anderzijds.

Bestaande kaarten en tools:

- **Woningpas**
- **Inspiratiekaart renovatie**
- **Inspiratiekaart warmte**
- **Dynamische EnergieAtlas**
- **Thermocar/ThermAI**
- **Zonzoneringskaart (onderzoek)**
- **Wijkrenovatietool (binnenkort)**
- ...

Om de versnelling van klimaat- en energieprojecten mogelijk te maken is het belangrijk niet enkel data te verzamelen maar deze ook gericht toegankelijk te maken tot de juiste doelgroepen. Een eenduidige ingang kan daarbij helpen, bv. volgens doelstelling (energetische renovatie, regenwaterbeheer, deelmobiliteit, ontharding), volgens type-plek (woning, straat, tuin, ...) of volgens fase (bouwaanvraag, aankoop, uitvoering, renovatie, ...). Het mogelijk maken om tussen thema's en categorieën te springen kan dan weer helpen om koppelkansen zoveel mogelijk te stimuleren.

Als we enkel vanuit het individu handvaten ontwikkelen zullen we de energie- en klimaattransitie van àl onze woningen, straten en wijken, niet (snel genoeg) verwezenlijken. Daarom zal er steeds aandacht moeten zijn om op digitale platformen met individuele ingangen de collectieve winsten op de voorgrond te plaatsen en te stimuleren (zie ook punt 2).

Criteria voor de selectie van piloot-wijken vanuit een data-analyse definiëren

EPC vs het werkelijk verbruik: kunnen we EPC verrijken met waterbeheer, hittewering, gezins-samenstelling en verhuisbeweging?

EPC Label voor volledige appartementsgebouwen opzetten en publiek toegankelijk maken

Aanvullingen?



Voorbeeld thermografische gevelscan © Thermocar/ThermAI

Thermocar / ThermAI

De West-Vlaamse Intercommunale heeft samen met VLAIO een aanbod uitgewerkt om al rijdend thermografische gevelscans te maken van woningen. De gemeenten organiseren thermoloketten waar bewoners de verwerkte beelden van hun woning kunnen raadplegen en waar ze gericht renovatieadvies kunnen krijgen. ThermAI wil het proces van de beeldverwerking versnellen door AI toe te passen.

Haviland

De intercommunale onderzoekt hoe zij een strategie kunnen uitbouwen voor meerdere gemeenten. Zij stoten momenteel op een verspreiding van data bij een veelheid aan partijen, zoals Fluvius, Provincie in Cijfers, etc. Een bundeling van data op interlokaal niveau zou een grote stap vooruit zijn.

IN HET KORT:

Het huidige mobiliteits- en parkeerbeleid (zoals elektrificering van wagens) is vandaag nog vaak reactief en ad hoc, wat versnippering veroorzaakt in onze publieke ruimte. Ook wordt mobiliteit (vooral door de gebruikers zelf) te vaak bekeken vanuit individueel gebruik, eerder dan vanuit collectief gebruik, wat de transitie bemoeilijkt. Dit zorgt er ook voor dat de mobiliteitstransitie sterk onderhevig is aan de weerstand van bewoners en dat een collectieve wijkdynamiek (m.b.t. het mobiliteitsverhaal) ontbreekt.

Mobiliteitswijzigingen, huidig parkeerbeleid, de transitie naar elektrische wagens,... zijn vandaag vaak nog top-down geregeld en reactief van aard, en in mindere mate bottom-up en proactief ingestoken. Zo gebeurt de elektrificering van mobiliteit vandaag met ad hoc aanvragen en plaatsingen van laadpalen (binnen de 250m) en brengt het schrappen van parkeerplaatsen zonder een kwalitatief alternatief aanbod een grote weerstand met zich mee. Kunnen we de omslag van een reactief naar een proactief parkeer- en mobiliteitsbeleid maken, waarbij men vertrekt vanuit de behoefte van burgers en de wijk in een bottom up benadering?

Door de schaal van de wijk en de straat als vertrekpunt te nemen, en niet louter als 'landingspunt' van een regionale mobiliteitsvisie, zouden winsten op vlak van lokale wijkdynamiek kunnen ontstaan, alsook minder weerstand bij burgers teweegbrengen. Door vanuit het wijkniveau te vertrekken kan bijvoorbeeld de installatie van mobipunten opengetrokken worden naar het bundelen van een veelheid aan collectieve oplossingen, zoals collectieve laadpunten, deelparkeerplaatsen in combinatie met kwalitatieve ontmoetingsplekken voor de buurt.

Om deze gedeelde, collectieve mobiliteit vanuit de wijkbenadering mogelijk te maken, lijkt het zinnig om deelmobiliteit te koppelen aan andere diensten op wijkniveau of nauw samen te werken met private actoren om deelmobiliteit rendabel te maken (voldoende hoge bezettingsgraad en marketing nodig,...). Ook het collectief aanleggen van laadpaalinfrastuctuur, kan een manier zijn om zowel de financiële kost als het ruimtelijk volume dat dit inneemt, te beperken. Departement Mobiliteit en Openbare Werken vraagt nu aan lokale besturen om de strategische plaatsing van laadpunten te suggereren, zodat de gekozen concessiehouder de anders

fragmentarische plaatsing via 'Paal volgt wagen' toch min of meer strategisch kan bijsturen. Het collectief gebruik en beheer van laadpalen kan ook mogelijk gemaakt worden via governance constructies vergelijkbaar met de VME's in appartementgebouwen (zie ook punt 4).

De mobiliteitstransitie is onlosmakelijk verbonden met andere transitie's (zie ook punt 11). Bijvoorbeeld met de energietransitie: Het koppelen van laadpaalinfrastuctuur met andere opweksystemen, ervoor zorgen dat de laadbalans in evenwicht is, op zoek naar de kansen tot kabelshoring op plekken waar de infrastructuur al aanwezig is (bijvoorbeeld leegstaande pendelparkings 's nachts),... Hiervoor is nood aan samenwerking met bovenlokale actoren of (semi-)publieke dienstverlening.

Tot slot is het mobiliteitsverhaal tevens een uitgelezen kans om synergieën met verschillende schaalniveaus op te zoeken, van nationaal beleid, tot Vervoerregio's, tot stadsbrede visies en het wijkniveau.

Beringen:

De stad Beringen werkt aan een beleidsvisie laadinfrastructuur. De stad zal enkele strategisch interessante locaties voor publiek toegankelijk laadpunten in kaart brengen en wil daarvan vertrekken vanuit de behoeften van de inwoners.

Richting meer autovrije buurten op vlak van parkeren, maar niet op vlak van bereikbaarheid! (toegankelijkheid behouden, parkeren schrappen)

IN HET KORT:

We projecteren heel wat visie, ambities en uitdagingen op onze openbare ruimte. Verschillende klimaat- en energieambities komen er samen: ontharding, mobiliteitsherzieningen, vergroening, planten van bomen, aandacht voor water en infiltratie, ruimte voor energieinfrastructuur... Al deze ambities samenbrengen in de bovengrondse en ondergrondse ruimte is niet evident, zowel in functie van ruimte, budget, vorm van samenwerking tussen diensten, tijd, bepaalde urgenties en planningen, enzovoort. Dit vraagt om het maken van afwegingen (wat krijgt waar voorrang?) en om slimme en geïntegreerde ontwerp oplossingen.

Ruimte maken voor het integreren van alle transitieën verloopt anders op papier dan in de praktijk. Vaak gaat de focus slechts naar één van de vier transitieën (groen, blauw, mobiliteit en energie), en bijna nooit naar alle vier. De redenen hiervoor zijn van diverse aard: Fysiek blijkt er niet voldoende ruimte te zijn om alles een plek te geven in onze boven- en ondergrondse ruimte. Budgetten laten niet vaak toe om ook voor andere beleidsdomeinen te worden ingezet; dienstoverschrijdend werken is niet altijd ingebed in de interne gemeentelijke werking. Planningen in de tijd lopen niet altijd gelijk (bv. nutspartijen werken voornamelijk op niveau van de stoep en overbruggen 40 tot 50 meter per dag, rioolbeheerders die werken aan de rioolvervanging werken met een snelheid van 10 tot 15 meter per dag). Huisaansluiting en andere partijen zijn dan weer afhankelijk van afspraken en gesprekken met bewoners waardoor ook deze timing anders verloopt.

Hoe maak je de afweging waarbij je de aanleg van wateropvangsystemen, het planten van bomen, de modal shift en de aanleg van een warmtenet moet prioriteren ten opzichte van elkaar, wanneer al deze zaken noodzakelijk zijn om de doelstellingen te realiseren? Hoe weeg je bovengrondse en ondergrondse ruimteclaims af ten opzichte van elkaar? Welke ambities krijgen voorrang op anderen en waarom?

Soms is het denkbaar dat waar het onmogelijk blijkt, niet alle ambities in één project gerealiseerd worden maar ruimtelijk herverdeeld binnen een wijk of ruimer gebied, als optelsom van projecten. Slimme ruimtelijke keuzes kunnen de combinatie van doelstellingen ook mogelijk maken, zoals het ondergronds parkeren stimuleren om bovengronds meer ruimte voor ontmoeting en vergroening te

creëren, of op daken ontmoetingsplekken creëren én wateropvang- en groensystemen installeren om een verkoelingseffect te realiseren. Deze vele uitdagingen vragen om een prioritering en afwegingskader van verschillende ambities en om een aanpak die ambities combineert op wijkniveau en niet op projectniveau. Het op zoek gaan naar koppelkansen ($1 + 1 = 3$) zal daarbij een belangrijke rol spelen. Anderzijds moeten we een visie ontwikkelen om tegenstrijdige ambities (bijvoorbeeld ontharding versus aanleg van laadpaalinfrastructuur) met elkaar te verzoenen en voldoende af te wegen ten opzichte van elkaar.

Temse Wonderland:

Voor de realisatie van ‘Temse Wonderland’ is alvast een deel van het budget voorzien om twee straten te gaan ontharden en vergroenen. Met de herziening van mobiliteit, creëert men de ruimte om te gaan ontharden, groen en theekruiden aan te leggen in de straat om ‘theekransjes’ en andere bijeenkomsten op wijkniveau te organiseren, in te zetten op de aanleg van watervoorzieningen... Momenteel wordt het potentieel van warmtenetten en laadinfrastructuur onderzocht.

Andere voorbeelden:

Bouwmeesterscan
Omgeving voor de Toekomst (departement Omgeving) - Ondergronds Ruimtegebruik

...

PRIVATISERING PUBLIEK DOMEIN & PUBLIEKISERING PRIVAAT DOMEIN

IN HET KORT:

Mobiliteitsvraagstukken rond parkeren en laadpaalinfrastructuur, het uitbaten van energie-infrastructuren,... doen vragen m.b.t. het privatiseren van publieke ruimte naar boven drijven. Welke privaat-publieke overeenkomsten zijn nodig om de uitbating van private infrastructuur mogelijk te maken in publiek domein? Hoe kan men ervoor zorgen dat private ruimteclaims de publieke ruimte niet overmaats hypothekeren? Men zou de vraag echter ook omgekeerd kunnen stellen: Wat als ook het privaat domein gedeeltelijk ingezet kan worden om een publieke functie te vervullen?

Wat betreft het thema energie is de inname van publiek terrein door privaat uitgebatede energie-infrastructuur nog geen vanzelfsprekendheid en is er een afsprakenkader nodig (1). Voor het thema mobiliteit (2) daarentegen kunnen we stellen dat het innemen van publieke ruimte door private voorzieningen, bijvoorbeeld private wagens die in de straat parkeren, een veel normalere zaak is. Ook hier speelt de kwestie tussen privatisering en publiekisering, voornamelijk wanneer we met z'n allen laadpalen gaan installeren in de straat of wanneer we publieke doelen zoals waterinfiltratie gaan oplossen op private voortuinen of opritten.

(1) De aanleg en het uitbaten van energie-infrastructuur in de publieke ruimte gebeurt niet enkel door publieke overheden, maar ook door private bedrijven (bv. de aanleg van BEO-veld onder publiek domein, de installatie van een warmtenet in

de straat, ...). De uitdaging waar men tegenaan loopt zijn de onduidelijke voorwaarden waaronder een privaat of para-publiek bedrijf decentrale energie-infrastructuur mag realiseren en uitbaten op of onder publiek domein. Betalen ze bvb. huur, zoals een café in Wenen dat betaalt om een eigen terras uit te baten? De juridische richtlijnen voor dergelijke overeenkomsten tussen publieke en private partijen, de onderlinge verdeling van verantwoordelijkheden (wat betekent dit voor een lokale overheid wanneer het beheer niet in handen is van de stad?) en de duur van zo'n overeenkomst zijn vaak nog onontgonnen terrein. Ze bevestigen de nood voor een publiek-privaat samenwerkingskader rond afspraken, financieringsmodellen, dienstverlening en beleid in de publieke ruimte.

(2) Momenteel is Vlaanderen bezig met een grootschalige uitrol van publieke laadpaalinfrastructuur in het openbaar domein. Dit houdt in dat een deel van de beschikbare parkeerplaatsen voorbehouden wordt voor elektrische wagens. Risico is dat dit het publieke domein gedeeltelijk en versnipperd gaat privatiseren: het paal-volgt-wagen-principe houdt in dat burgers een publieke laadpaal mogen aanvragen wanneer er zich geen toegankelijk laadpunt bevindt op maximaal 250 meter wandelafstand van de woonst en wanneer men niet beschikt over eigen parkeermogelijkheden en/of bewoners niet in staat zijn om zelf een laadpunt op privaat eigendom te installeren. Het LOET-principe (Laad Op Eigen Terrein) impliceert dan ook dat er eerst op eigen terrein, en pas nadien op semi-publiek en vervolgens publiek domein laadpaalinfrastructuur voorzien wordt.

ODE warmtenet

Het warmtenetwerk ODE zoekt oplossingen rond privatieve baten bij publieke voorzieningen en rond wie en waar leidingen mogen aangelegd worden (afstemming met Fluvius waaraan veel gemeenten de bevoegdheid tot warmtenetten hebben overgedragen). Flux50 heeft als partner goede inzichten rond diverse types warmtenetten (bronnet (lage temperatuur) vs middentemperatuurnet (50-70 graden), industriële warmte (30-40 graden).

Dit zorgt er dan weer voor dat in sommige gevallen laadkabels over de stoep heen worden getrokken wanneer geen private parkeerplaats op privaat terrein ter beschikking is, men voor de deur parkeert op publiek domein en laadt op privaat domein. Enerzijds willen we vermijden dat ieder individu een individuele laadpaal op hun eigendom moet voorzien, anderzijds is het versnipperd installeren van laadpalen nefast voor de ruimtelijke kwaliteit en het gebruik van de publieke ruimte. Dit heikelpunt kan verbreed worden naar de publieke ruimteclaims van deelsteps, deelfietsen,... Ook het debat tussen on-street versus off-street parkeren illustreert de zoektocht die schuilt in het vermijden dat publiek domein te overmaats geprivatiseerd wordt.

Aanhaken bij (boven)lokale stakeholders (overheidspartners zoals AWV, of niet-overheidspartners zoals retailactoren) zou een hefboom kunnen zijn om het privaat gebruik in de publieke ruimte te verminderen en zelfs om te keren richting publiek gebruik op private eigendommen: Kan een (lege) speelplaats van de school als parkeerplaats dienen 's avonds, tijdens het weekend of tijdens vakantieperiodes? Kunnen supermarktketens, die een groot aantal locaties bezitten, hun retailparkings inzetten als buurtparking voor deelwagens, of kunnen leegstaande winkelpanden fungeren als buurtfietstalling? Het betrekken van (boven)lokale actoren vergt een afsprakenkader of businesscase om deze samenwerkingen niet ad hoc maar ook structureel te laten verlopen.

Temse Wonderland:

Binnen de transformatie van de wijk Temse Wonderland wordt de aanwezigheid van de naburige school onderzocht als opportuniteit om in te zetten voor het opvangen van parkeerdruk ('s avonds en in het weekend). Daarnaast wordt ook gekeken of ook hier groenblauwe maatregelen kunnen landen.

Kunnen we een AFSPRAKENKADER ontwikkelen dat...

- **(1) ... rond beheer, financieringsmodellen, dienstverlening,.. m.b.t.het uitbaten van energie-infrastructuur in de publieke ruimte**
- **(2) ... bovenlokale actoren (AWV, retailspelers,...) mee inzet als hefboom voor het beperken van privatisering van publiek domein?**

idee van 'commons'

Laadpalen kunnen openbaar domein niet privatiseren (concessie MOW, Engie,...)



POLITIEK DRAAGVLAK EN BOVENLOKAAL KADER NODIG

IN HET KORT:

De implementatie en combinatie van de verschillende LEKP werven vertaalt zich in ambitieuze projecten waarbij extra draagvlak nodig is, ook op politiek niveau. Ambitieuze lokale besturen stuiten echter vaak op weerstand wanneer een project door politieke bevoegdheden en binnen een korte termijn legislatuur goedgekeurd moet worden.

Lokale besturen die het LEKP onderschrijven, moeten hun klimaatadaptiereflex uitrusten vanuit concrete en ambitieuze projecten. In de eerste plaats gaat het hierbij om het formuleren van een strategische visie die voldoende sterk is, zowel op vlak van narratief als op ontwerptechnisch vlak.

Vervolgens is het zaak om deze vertaal- en implementeerbaar te maken in de praktijk. Enerzijds door rekening te houden met de capaciteit die nodig is om tot uitvoering te gaan (zie werkpunt 5). Anderszijds is het een zoektocht naar een balans tussen de regie- en voorbeeldrol die de stad draagt en de mogelijke weerstand die optreedt bij de implementatie ervan. In de praktijk stuit men namelijk vaak op drempels waardoor het voor lokale besturen moeilijk blijkt om collectieve belangen ten alle tijde te laten primeren op individuele belangen van individuele burgers. Burgers die zich actief verzetten tegen bepaalde beleidskeuzes en de stille(re) meerderheid overstemmen door -soms letterlijk- het luidst te roepen zorgt voor weerstand die vaak doorslaggevend blijkt in het politiek beslissingsproces. Vaak is het zo dat er nog onvoldoende methodes zijn om de balans tussen de macht van de individuele burger tegenover het politieke discours (korte én lange termijn) in evenwicht te houden. Het belang van politieke durf en het loskoppelen van dit soort projecten van korte termijn legislaturen, lijken daarom noodzakelijk om als lokaal bestuur een voorbeeldfunctie op een efficiënte manier te kunnen blijven opnemen. Zo wordt niet alleen met kiespubliek rekening gehouden, maar met collectieve belangen van alle bewoners.

Stedenbouwkundige lange termijnvisie in combinatie met uitfaseringsplan

Kunnen we toewerken naar een LEGISLATUUR-OVERSCHRIJDENDE VISIE VOOR KLIMAATADAPTIEVE PROJECTEN ...

- ... die niet overschreven kan worden in korte termijn bestuursperiodes?
- ...die methodes ontwikkelt om het collectieve belang te laten primeren op het individuele belang?

Aanvullingen?

Grote markt wordt stadsbos, Genk

De Grote Markt in Genk wordt een stadsbos. Ook het Sint-Martinus- en het Stadsplein worden opgewaardeerd in het groen in de strijd tegen de klimaatopwarming. Er is een sterk politiek draagvlak om hiermee van 1,7 procent ontharding in centrum naar ongeveer 30 procent te gaan. Stad Genk kiest voor een gedurfde keuze met ontharding, ruimte voor water, volwaardige bomen, ... De wekelijkse markt zal hierdoor anders georganiseerd worden, minder centraal op het plein en meer in de naburige zijstraten. Stad Genk gaat hierbij het gesprek aan met marktkramers, horeca-uitbaters en met burgers via citizen science om iedereen mee te krijgen.



Stadsbos op de Grote Markt
aangenaam & robuust microklimaat

Grote markt wordt stadsbos, Genk © Bureau Bas Smets/Gijs Van Vaerenbergh

Tuinstraten Antwerpen:

Om de overstap te maken van enkele Tuinstraten naar een Tuinstad is een opschalingsmodel nodig. Het goedkeuringsproces om over te schakelen naar wijkplannen verloopt echter moeizaam om diverse redenen, waaronder politieke goedkeuring.



Lange Ridderstraat als tuinstraat © Jeroen Broeckx

COLOFON

Deze 13 werkpunten zijn het resultaat van de oogstessie die op 8 maart plaatsvond in de Blikfabriek in Hoboken, in het kader van het 100 WIJKEN PLATFORM. 60 Gemeenten en steden namen deel aan de oogstessies, naast andere experts en geïnteresseerden.

Het 100 WIJKEN PLATFORM is een partnerschap tussen Agentschap Binnenlands Bestuur en De Grote Verbouwing en wordt gecoördineerd en begeleid door:

AGENTSCHAP
BINNENLANDS
BESTUUR



Vlaamse
overheid

ARCHITECTURE
WORKROOM
BRUSSELS



flux50
ENERGISING THE FUTURE



PLANT EN HOUTGOED
vorm je omgeving

The New Drive
Samen België schoner maken

