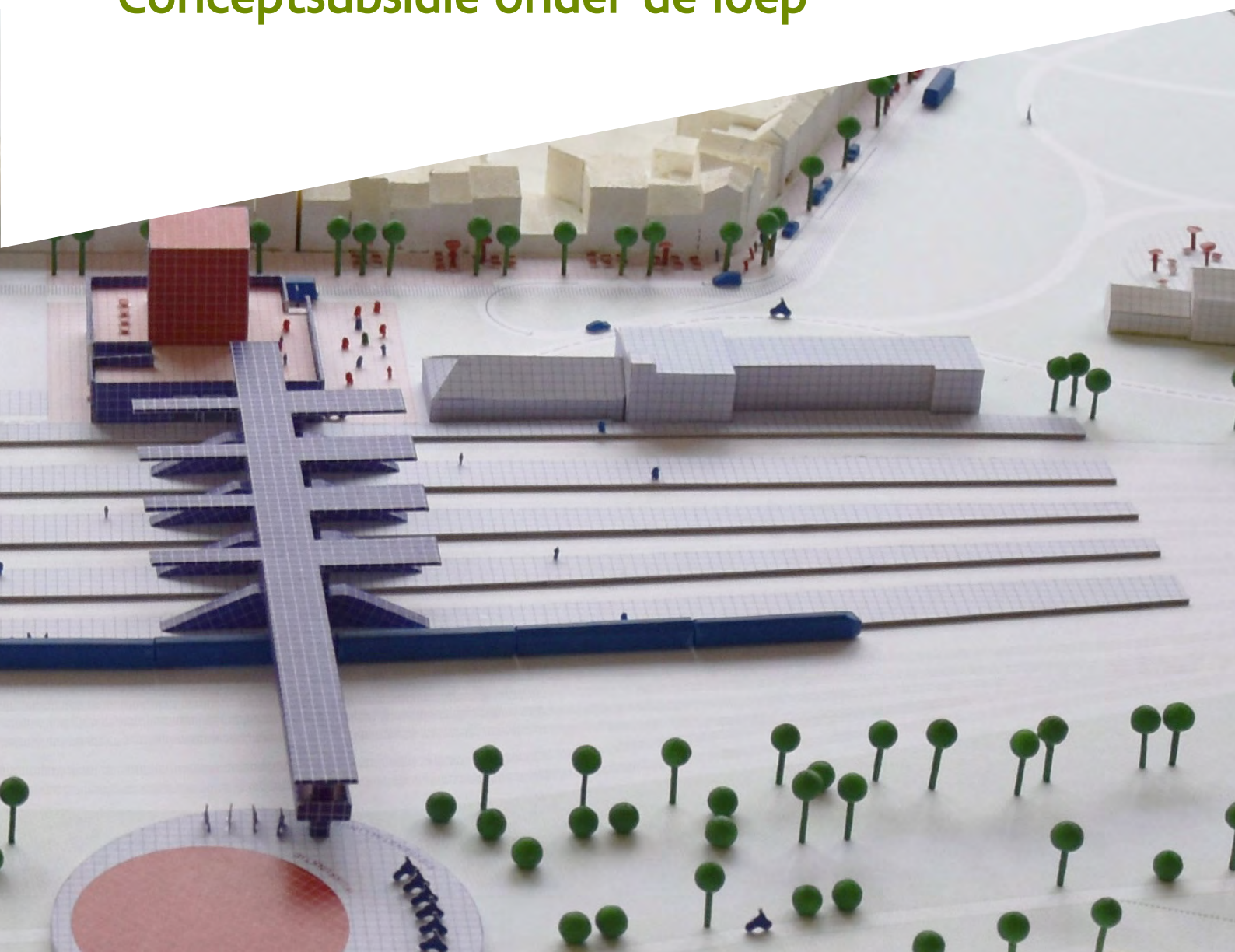




Vlaanderen
is sterke steden

Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen

Conceptsubsidie onder de loep



Conceptsubsidie

Colofon

Redactie:	Dehaene Michiel, Devoldere Stefan, Geerinck Griet, Goossens Thierry, Hertveld Tania, Loeckx André, Martens Marc, Schreurs Jan, Van Butsele Sylvianne
Eindredactie:	Luc Vander Elst
Depotnummer:	D/2019/xxxx/xxx
Verantwoordelijke uitgever:	Jeroen Windey, Administrateur-Generaal Agentschap Binnenlands Bestuur Havenlaan 88 1000 Brussel Herman Teirlinck-gebouw
Foto cover:	Maat-Ontwerpers
Grafische vormgeving en opmaak:	Van Opstal Stephanie

Stadvernieuwingsprojecten in Vlaanderen

Conceptsubsidie onder de loep

INHOUDSTAFEL

Voorwoord	9
De verankering van de conceptsubsidie in een stedelijke praktijkgemeenschap	12
De conceptsubsidie in een meerschallig stedelijk veld	14
Conceptsubsidie als experiment in transdisciplinaire kennisontwikkeling	17
 Hoofdstuk 1	
De conceptsubsidie en het bouwmeesterschap inspireren elkaar	19
Inleiding	21
Ontwerpend onderzoek	21
 Hoofdstuk 2	
Het ordenen van gedachten	31
De vraag herdacht	33
Zoeken naar een gemeenschappelijk verhaal	34
Bewijslast voor een strategische beslissing	38
De finaliteit van het ontwerp	40
Ontwerp als een (multidisciplinair) platform	41
Het ontwerpen van processen	43
 Hoofdstuk 3	
Gedeelde verbeelding als motor en drijfveer van conceptsubsidieëring	47
Inleiding	49
Instrumenten voor stadsvernieuwing: project- en conceptsubsidies	49
Concepten als (her)kaderende denkbeelden	51
Beeldende conceptsubsidieëring: drie voorbeelden	54
Conceptsubsidieëring als verbeelding delen	59
Hoe een 'ijzeren weg' kan gezien worden als 'multiproductief spoor'	60
Denkbeelden delen is ambities realiseren	70
 Hoofdstuk 4	
Samenwerking	77
Waarom samenwerken	79
Wat heeft tot samenwerking geleid?	81
Hoe heeft men samenwerking georganiseerd?	85
Hoe kwam de samenwerking tot uiting?	89
Wat brengt samenwerking teweeg?	94

Hoofdstuk 5

Turnova: de conceptsubsidie als aanloop naar bewustwording en samenwerking

	99
Het ontstaan van de conceptsubsidie	101
Een case als leidraad	102
Publiek-private samenwerking	105
De inclusieve stad bouwen	108
Ontwerpend onderzoek en masterplan	113
De tijd	119
Terugblik	121

Hoofdstuk 6

De conceptsubsidie versterkt het lokaal vermogen

	123
Hoe helpt de conceptsubsidie de capaciteit voor uw projecten opbouwen?	125
De voorbereiding van een subsidieaanvraag	130
Het aanvraagdossier vertalen in een coherente en overtuigende presentatie voor de jury	130
Het begin van de conceptsubsidie en de capaciteitsopbouw:	
een stevig en ambitieus bestek opmaken	131
Een multidisciplinair team selecteren	131
Capaciteitsopbouw betekent dat je leert samenwerking en coproduceren	133
Samenwerking met de privépartners	133
De publiek-publieke samenwerking	135
Participatie of samenwerking met burgers	139
Ontwerpen en capaciteitsopbouw	142
Besluit	144

Hoofdstuk 7

Stadsvernieuwing: 15 jaren project- en conceptsubsidies – Het Witboek herlezen of mag het iets meer zijn?

	145
Rappel: van witboek naar stadsvernieuwingprojecten	147
Conceptsubsidieëring: het ontwerpen centraal gesteld	154
Het ontwerpen en de lokroep van het multidisciplinaire Stadsvernieuwingprojecten: tussen droom en daad	156
Conceptsubsidies: tussen droom en daad	165
Het witboek revisited: mag het iets meer zijn?	170
‘Matters of concern’: moet het niet meer zijn?	171
Envoi: twee gezichtshoeken	174

Overzicht conceptsubsidies

176

Voorwoord

voorwoord

Michiel Dehaene
Voorzitter van
de jury stadsvernieuwing

Deze bundel brengt een aantal reflecties samen van mensen die rechtstreeks betrokken waren bij de ontwikkeling van het instrument conceptsubsidie binnen het Vlaams stadsvernieuwingsbeleid. In centen uitgedrukt is de conceptsubsidie het kleine broertje van de projectsubsidie, maar als het over impact gaat, moeten de conceptsubsidies helemaal niet onderdoen. Als het stadsvernieuwingsbeleid met een goed rapport uit een evaluatieoefening kwam bij het begin van de regeerperiode 2014 - 2019, dan was dat onder andere door de waardering die de steden uitspraken voor de tool van de conceptsubsidie. Het begon nochtans knarsetandend. De conceptsubsidie was aanvankelijk eerder een troostprijs, een soort herkansing, voor projecten die thematisch interessant waren, maar als projectvoorstel niet het gewenste kwaliteitsniveau haalden.

De impact van de conceptsubsidie zit niet in het aantal gerealiseerde vierkante meters. Het zit wel in de capaciteitsontwikkeling die ermee gerealiseerd wordt en in de praktijkgemeenschap die via het instrument wordt uitgebouwd en verdiept. Via de conceptsubsidie koopt een lokaal bestuur tijd en ruimte om grondig na te denken over een specifiek stedelijk vraagstuk, over een duidelijk geïdentificeerde uitdaging zonder pasklaar antwoord. Het succes van de formule is wisselend, maar in de meeste gevallen zorgt de conceptsubsidie voor een adempauze, een moment van reflectie, voor input van nieuwe inzichten en deskundigheid, voor samenwerking met nieuwe partners, voor nieuwe betrokkenheid van participanten en stakeholders. In het beste geval zorgt de conceptsubsidie voor een nieuw operationeel kader, een nieuw conceptueel frame waarmee de stad aan de slag kan, waarmee ze een nieuw ontwikkelingspad kan inslaan en een reeks strategische uitvoeringsprojecten kan monteren. Bij elkaar genomen, zorgt een conceptsubsidie voor de brede context, die noodzakelijk is om op een verbindende, geïntegreerde, synergetische manier aan stadsontwikkeling te werken.

Vertrekkende van het geloof in de kracht van het instrument conceptsubsidie dat de auteurs van deze bundel met elkaar delen, reflecteer ik over de mogelijke toekomstige betekenis van het instrument. Er zijn twee grote aanleidingen om over de toekomstige ontwikkeling en inzet van dit instrument na te denken. Aan de ene kant is er de verandering binnen het Vlaams stedenbeleid zelf. In 15 jaar Vlaams stedenbeleid is de focus van het beleid stelselmatig opgeschoven en daarmee ook de nood aan conceptsubsidies. Aan de andere kant is er de verandering in de steden zelf en de nieuwe stedelijke vraagstukken waar de steden mee kampen. Zo zijn vandaag de ecologische uitdagingen veel prominenter aanwezig, maar ook het woningvraagstuk en het bijbehorende sociaalrechtvaardigheidsvraagstuk zijn vandaag opnieuw voluit een stedelijke opgave. Die veranderingen in beleid en ruimtelijke context bieden kansen voor de verdere verdieping van het instrument conceptsubsidie. In wat volgt, ga ik op drie kansen in.

De verankering van de conceptsubsidie in een stedelijke praktijkgemeenschap

Bij de start was de conceptsubsidie een poging om een kader te creëren waar dat zichtbaar ontbrak. Vele steden bleken niet voorbereid om stadsvernieuwingsaanvragen in te dienen die het niveau haalden dat in het witboek en in het beoordelingskader was vooropgesteld. Vandaag staan we vijftien jaar verder. Dat betekent niet dat steden als vanzelf kwaliteitsvolle projecten produceren, maar vele steden hebben wel nadrukkelijk kennis en capaciteit opgebouwd om dat beter te kunnen. Ze hebben ervaring opgebouwd, een werking uitgebouwd, een taskforce, cel of werkgroep geïnstalleerd die vooruitdenkt en vormgeeft aan strategische projecten. Vijftien jaar Vlaams stedenbeleid zorgde eveneens voor een zichtbaar 'veld' van ervaren ontwerpers die onder andere in de conceptsubsidiewerking meedraaiden, maar ook op andere terreinen hun sporen verdienden in exploratief ontwerp en conceptontwikkeling. Er zijn genoeg goede voorbeelden en succesverhalen die ook in deze bundel aan bod komen.

Maar tegelijk is het er in de afgelopen 15 jaar niet simpeler op geworden. De complexiteit van de stedelijke opgaves is groter geworden. We nemen er steeds meer ambities bij. Hogere duurzaamheidseisen, ambities rond coproductie, kwaliteitseisen, etc. Maar ook het stedenbeleid zelf is er niet eenvoudiger op geworden. Toen stedenbeleid in 2000 een nieuwe Vlaamse bevoegdheid was, werd voluit de kans gegrepen om een nieuwe beleidslijn uit te zetten. Die oefening begon niet van een wit blad. Er was de ervaring met de herwaarderingsgebieden die sinds 1984 was opgebouwd. Er was de werking van het sociaal impulsfonds als voedingslijn voor een sociaal ruimtelijk perspectief op stadsvernieuwing. Er was de erfenis van twintig jaar stedelijke strijd die zich letterlijk tegen de afbraak van de stad en de speculatie keerde. Het Witboek bouwde op basis van voortschrijdend inzicht en opgebouwde ervaring een coherent kader op voor een Vlaams stadsvernieuwingsbeleid dat er expliciet voor koos om de ontluikende investeringsdynamiek in steden te koppelen aan sociaal-ruimtelijke doelstellingen. Stedelijkheid was daarbij de centrale opgave, maar net zo goed het verbindende conceptuele kader waarin de 'ruimtelijken' en de 'socialen', de investeerders en de publieke regisseurs, de lokale en de centrale overheid elkaar vonden.

Stedenbeleid vormde bij de start een onverdachte hoek van het Vlaams beleid waar veel ruimte gevonden werd om partijen samen te brengen. Ondertussen bestaat dat beleid vijftien jaar en heeft het zijn sporen verdiend. In die vijftien jaar is de vrijplaats minder vrij geworden en heeft het stedenbeleid zowel op Vlaams als op gemeentelijk niveau een bepaalde vorm aangenomen. Een vorm waarmee het stedenbeleid ook een deel van haar fris karakter en jeugdige onschuld verloor. Het Vlaams stedenbeleid staat niet langer alleen als gangmaker van het stadsdebat. Vandaag liggen de instrumenten van stedenbeleid in een korf naast vele andere instrumenten en subsidiekaders. Er is de werking van de Vlaamse Bouwmeester. Er is het Kenniscentrum Vlaamse steden. Er is de samenwerking van de Vlaamse Bouwmeester en het Departement Omgeving binnen het Labo Ruimte. Er is de vermenigvuldiging van ontwerpend onderzoek binnen allerlei workshops, living labs, transitiearena's. Dat maakt het steeds moeilijker voor het Vlaams stedenbeleid om zich te onderscheiden.

Op zich is die vermenigvuldiging aan initiatieven goed nieuws. Het zorgt voor meer handen en potentieel voor meer slagkracht. In elk van die initiatieven wordt steeds opnieuw aangetoond dat voor steden een cruciale rol is weggelegd om vorm te geven aan maatschappelijke verandering. Maar tegelijk is het niet makkelijk om bij zoveel lokaal en bovenlokaal initiatief een gedeelde filosofie overeind te houden. De verbindende rol van stedelijkheid als thema wordt onder de voet gelopen van thema's zoals klimaat, ruimtelijk rendement, de transitie naar zachte mobiliteit, agenda's die vaak makkelijker onder te brengen zijn in een bepaald departement of binnen een specifieke werking. De kracht van stedelijkheid als lens om naar processen van verandering en maatschappelijke vernieuwing te kijken staat daarbij niet altijd centraal.

Nochtans is de kracht van stedelijkheid als verbindend perspectief niet uitgeput en heeft het in de hyperdiverse, ecologisch verstoorde stad alleen aan relevantie gewonnen. Stedelijkheid gaat namelijk over het samenleven in een staat van verhoogde interafhankelijkheid. Interafhankelijkheid van mensen onderling, maar ook van de context waarin zij dat samenleven organiseren. Zonder zorg voor die interafhankelijkheid is stedelijk samenleven een hel. In de goed uitgeruste en toegankelijke stad daarentegen, vermenigvuldigt stedelijkheid de kansen voor de inwoners van de stad, versterkt het hun autonomie en neemt het de druk weg van het samenleven in verschil. Zonder het geloof in het emancipatoir karakter van de stad kan stedenbeleid geen 'steden'beleid zijn. Dat emancipatoir karakter is geen vanzelfsprekend kenmerk van steden, maar een hard bevochten kwaliteit, de vrucht van collectieve investering en de voortdurende zorg voor stedelijkheid als publiek goed. Wat stedelijkheid in concreto betekent, moet in elke situatie opnieuw worden vastgesteld.

Dat velen zich in dit vraagstuk moeien is op zich een positieve zaak. Zo'n nadrukkelijke stedelijke agenda moeten we vooral niet willen opsluiten in een Vlaams stedenbeleid met zijn eigen instrumentenkoffer. Stedelijkheid is een gedeeld project dat vooral lokaal moet vorm krijgen en als geleefde realiteit in de samenleving zelf wordt gereproduceerd. Maar het Vlaams stedenbeleid kan wel een unieke en belangrijke rol spelen in het centraal blijven stellen van een stedelijk perspectief. Dat moet ze niet doen door stedelijkheid te preken, maar door de brede praktijkgemeenschap te blijven verbinden die de interesse in stedelijkheid deelt. En vooral, door steeds opnieuw aanleidingen te creëren waarin de gedeelde zorg voor stedelijkheid wordt omgezet in concrete praktijken.

En net daar biedt de praktijk van de conceptsubsidie een prima instrument dat het Vlaams stedenbeleid zelf doelbewust in stelling kan brengen om concrete vraagstukken op concrete plekken te verbinden met het werk van lokaal verankerde actoren? Hoe werken we in wijken concreet aan het samenleven in diversiteit? Hoe vertalen we klimaatuitdagingen in concrete projecten? Hoe evolueren woonmilieus mee met een veranderende demografie? Hoe koppelen we uitdagingen van verdichting en energetische vernieuwing aan de ontwikkeling van leefbare stedelijke wijken? Hoe scherper stedenbeleid kan communiceren over de steeds wisselende inzet van het contemporaine stedelijke vraagstuk, hoe meer het de praktijkgemeenschap kan voeden om scherp te blijven en de bakens te verzetten.

De conceptsubsidie in een meerschallig stedelijk veld

Eric Corijn noemde het Witboek Stedenbeleid ooit een historisch compromis tussen de realiteit van de stedelijke nevel en het geloof in een metropolitane stedelijkheid. Het compromis werd vertaald in twee concepten, nl. stadsrepublieken en rastersteden. Dat compromis toont de twijfel over de exacte territoriale begrenzing van het stedelijke vraagstuk in Vlaanderen. Het was de wens van de makers van het Witboek om duidelijk voor de stad te kiezen. Maar welke deelruimte in Vlaanderen dan precies bediend moet worden, is altijd vertroebeld door de verspreide verstedelijking die in de achtergrond altijd meespeelt.

Het conceptueel spanningsveld tussen stadsrepublieken en rastersteden had zijn directe afspiegeling in de operationele vertaling. Het liefst hadden de auteurs het op de dertien centrumsteden gehouden. Bij het bepalen van wie voor concept- en projectsubsidie in aanmerking kwam, werden uiteindelijk ook de 21 provinciesteden aan de lijst toegevoegd. De gesubsidieerde steden zitten daarmee in een vork tussen ruim 20.000 inwoners in Tielt en 520.000 in Antwerpen. Maar ook de onderlinge verschillen tussen de provinciesteden zijn groot. Een stad als Vilvoorde is deel van de metropolitane ruimte rond Brussel, terwijl andere steden zoals Tongeren, Dendermonde of Ieper netjes hun eigen hinterland bedienen.

Toen het stedenbeleid vijftien jaar geleden werd opgezet, was de agenda er nog een van het keren van de stadsvlucht. Vandaag, in een stedelijk landschap waarin de markt actief investeert in de centrumstedelijke ruimte en waar in de grote centrumsteden zelfs een oververhitting van de vastgoedmarkt dreigt, verschuift de opgave. Waar het er vijftien jaar geleden over ging om mensen te overtuigen in de stad te wonen, is er vandaag een competitie over de centrumstedelijke ruimte, die economisch zwakkere groepen wegdrukt. De strijd om de stad is niet langer een strijd tussen stad en rand alleen, maar is opnieuw een strijd over toegang tot de centrumstedelijke ruimte. Hoe zorgen we ervoor dat de hoogwaardige, goed uitgeruste, opnieuw heraangelegde, centrumstedelijke ruimte breed toegankelijk blijft voor alle economische strata van de bevolking.

Die nieuwe situatie betekent ook dat de keuze voor de stad niet zomaar te vertalen is in een eenduidige keuze voor het centrum. Vandaag is het een deel van de opgave om meer stedelijk uitgeruste ruimte te maken en functioneel gesproken de stad groter te maken. Daar is een belangrijke rol weggelegd voor de 'doorverstedelijking' van de twintigste-eeuwse stadsrand. Die ruimte staat letterlijk op de drempel van de stad. Ze heeft in veel gevallen al een zeker voorzieningenniveau, dat verder kan worden aangevuld om de stap van 'randstedelijk' naar 'volbloed stedelijk' te maken. Daarvoor ontbreekt net die extra tramlijn, het collectief woningbouwproject, de extra crèche en school, het nieuwe sportcentrum, ...

Veel van die randstedelijke plekken zijn al in beweging. Een generatie bewoners die er zelf kon bouwen, overweegt de eigen woning te ruilen voor een appartement in de stad. Milieus die ooit ontstonden in een logica van stadsvlucht, zijn plots gegeerde plekken geworden voor mensen die een plek zoeken die aansluit bij de stad. Het is de grote uitdaging is om in die omgevingen het status quo te doorbreken. Om de huidige conditie, de lage dichtheid, het teveel aan auto's, de dominant autogeoriënteerde infrastructuur, etc. structureel aan te passen. De oude recepten van behoedzaam omgaan met de stad, van renovatio urbis en een maximaal behoud van het stedelijk weefsel waarmee het stedenbeleid in de negentiende-eeuwse gordel en de historische binnenstad school maakte, zijn in zo'n context niet langer vanzelfsprekend. Grote delen van de twintigste-eeuwse rand hebben immers niet de ruimtelijke structuur waar we de volgende halve eeuw zomaar mee verder kunnen. Er is nood aan innovatief denken. De eerste experimenten met herverkavelen, selectief verdichten, collectief wonen, komen van de grond en zijn in de portfolio van de conceptsubsidie aanwezig.

Maar er is meer aan de hand in Vlaanderen dan de terugkeer naar de stad. Naast een investering in het centrum, zien we ook groeiende verschillen in de ruimte die in het Witboek nog als rasterstad werd aangeduid. Vandaag zien we vooral dat de groei in de kleine gemeenten buiten de stedelijke zwaartepunten en de bijbehorende regionale woonmarkten op zijn best beperkt blijft. Kleine steden kampen met de afkalving van hun winkelapparaat. Maar ook in de Vlaamse nevel tekenen zich grote verschillen af. Dorpen in de rand van steden kunnen makkelijk meeliften op de ontwikkelingsdynamiek. Daarbuiten is de dynamiek vaak laag tot onbestaande. De wereld in Vlaanderen is niet langer vlak. Het historische beleid dat aan elke gemeente minimale ontwikkelingskansen wilde geven, zorgt niet langer voor een landschap waarin die gemeenten ook over reële groeimogelijkheden beschikken.

Het is vandaag niet de uitdaging om die nieuwe verschillen uit te vlakken. Wel om dat differentiëringsproces op een verstandige manier te begeleiden. Die verschillen stroken overigens met de ambities van de overheid om de verwachte groei maximaal in de steden en goed ontsloten en uitgeruste knooppunten op te nemen. Ondertussen werd ook overvloedig aangetoond, onder meer met het recent VITO-onderzoek¹ en in het ruimterapport², dat aan 'urban sprawl' een hoge maatschappelijke prijs vastzit. De grote uitdaging is om solidariteit te organiseren met de andere delen van Vlaanderen. Een gemeente die niet groeit, straft zichzelf fiscaal. Maar minstens even belangrijk is om ook thematisch te specialiseren en differentiëren. Waar sommige kleinere steden misschien niet langer voor een grote woonopgave staan, zijn er nog steeds de basistaken die in een stedelijke omgeving noodzakelijk zijn en de kansen voor verduurzaming die daarin vervat zitten. De echte kosten van stedelijkheid zitten niet in de budgetten die nodig zijn om de stad te bouwen, maar in de kosten om een stad goed te beheren, te onderhouden, van stroom en water te voorzien, te verwarmen, te voeden etc. De duurzaamheids- en klimaatdiscussie heeft al die thema's opnieuw boven aan de agenda geplaatst. Nieuwe beheersvormen, inclusief de inzet van slimme technologie, sturen vandaag mee de duurzaamheidstransitie. Vastgoedontwikkelaars gaan nieuwe allianties aan met de leveranciers van nieuwe stedelijke diensten, van deelmobiliteit, over zorgverleners, onderhoudsbedrijven tot voedselleveranciers in de korte keten.

¹ Voor de studie Monetariseren van de impact van urban sprawl in Vlaanderen zie: <https://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Diensten/Onderzoek/Studies/articleType/ArticleView/articleId/9302>

² <https://www.omgevingvlaanderen.be/ruimterapport>

De brede vork aan soorten stedelijkheid binnen de 34 centrumgemeentes biedt kansen om te experimenteren met het oog op een ruimtelijk en thematisch gedifferentieerd beleid. In dat veranderende landschap moet de conceptsubsidie meer dan ooit een vrijruimte zijn voor experimenteel werk, een incubatieruimte voor vernieuwende stedelijke projecten die met de veranderende context trachten om te gaan. Misschien moet de conceptsubsidie steden zelfs expliciet aanmoedigen om zich te specialiseren, een plaats en verantwoordelijkheid op te nemen in een veranderend stedelijk landschap, eerder dan de competitie met de buurgemeenten aan te gaan, of te pogen erop te lijken. Tegelijk zijn er kansen om de thematische oproep en de conceptsubsidie te bundelen als complementaire calls, gericht op innovatie, in kleine en grote bezetting, met en zonder investering in de uitvoering van concrete experimenten.

Conceptsubsidie als experiment in transdisciplinaire kennisontwikkeling

De conceptsubsidie evolueerde de afgelopen vijftien jaar van een oefening in ondersteuning van ontwerpend denken en hulp bij het monteren van publiek-private samenwerking naar een oefening, gericht op de inzet van een multidisciplinair team. Die multidisciplinaire teams moeten een antwoord bieden op de groeiende complexiteit van de opgave en de verbreding van de kwesties die in de conceptsubsidies aan bod komen: duurzaamheidskwesties, maar ook vastgoed technische opgaves, aspecten van sociale veiligheid, participatie van specifieke groepen, sociale innovatie, etc.

De verbreding van de ingebrachte expertise is een goede zaak. Tegelijk houdt de introductie van meerdere experts een risico in. Expertises laten zich niet zomaar stapelen. En de combinatie van meerdere inzichten leidt niet automatisch tot een scherpe diagnose. Ook daar dreigt de centrale betrokkenheid op stedelijkheid verloren te gaan. En ook de methodiek van het ontwerpend onderzoek, die methodologisch voor verbinding moest zorgen, staat in de multidisciplinaire teams onder druk.

De oplossing ligt niet in het uitspelen van ontwerpers tegen andere disciplines. Maar wel, zoals ook André Loeckx aangeeft, in de opbouw van gedeelde 'matters of concern'. Gedeelde aandachtsvelden, opgaves waarrond op constructieve wijze en vanuit verschillende disciplines gewerkt kan worden. Als ze goed zijn gekozen, kunnen die gedeelde matters of concern helpen om stedelijkheid als vraagstuk opnieuw centraal te stellen. Ze geleiden het stedelijke vraagstuk in deelproblemen. Loeckx noemt er vier in het bijzonder: herverdeling, klimaatherstel, nieuwe democratie, fier en open burgerschap.

Die vier sleutelkwesties zijn niet zomaar interdisciplinaire opgaves. Het zijn bij uitstek transdisciplinaire kwesties. Dat wil zeggen: de combinatie van interdisciplinaire wetenschappelijke input met kennis die eerst en vooral moet worden opgehaald bij de samenleving zelf, bij de praktijkgemeenschappen en stedelijke bewegingen die vandaag al met die kwesties aan de slag zijn, bij de ervaringsdeskundigheid van mensen en groepen die vanuit de geleefde versie van die kwesties inzicht hebben opgebouwd over hoe met die kwesties om te gaan.

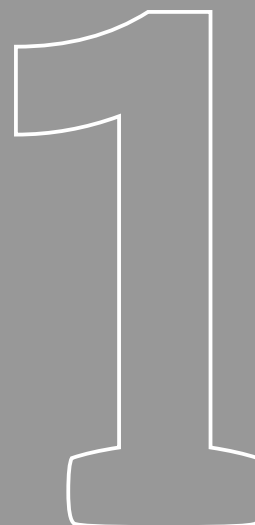
Stedelijke vraagstukken zijn wat in de literatuur 'wicked problems' worden genoemd. Dat zijn hardnekkige en in zekere zin slecht gedefinieerde problemen en belangrijker: het zijn kwesties die zich in wezen niet laten oplossen. Elke oplossing brengt een nieuwe versie van het probleem mee. Voor wicked problems is er beterschap mogelijk, maar geen definitieve oplossing. Wicked problems vragen niet om oplossingen, maar om articulatie, om handvaten, om tools die een probleem hanteerbaar maken. Klimaat, sociale rechtvaardigheid, fier en open burgerschap, etc. zijn geen kwesties die moeten worden weggewerkt of opgelost. Ze vragen een aanpak, een context, een collectief leerproces en het engagement en de bereidheid 'to stay with the trouble', zoals Donna Harraway de klimaatopgave vat.

Staying with the trouble is een taak die niet in studietoelagen of onderzoekscentra moet worden uitgevoerd, maar is een leerproces dat zich in de samenleving moet voltrekken, binnen lerende netwerken en praktijkgemeenschappen en, waar nodig, ondersteund door de nodige coaches en expertise. Via de conceptsubsidie werd de afgelopen jaren de aanzet geleverd van een transdisciplinaire praktijk en van een lerend netwerk. Om die werking te radicaliseren is een omgeving nodig, een omkadering die zo'n transdisciplinair leerproces kan ondersteunen en omkaderen. Die taak overstijgt die van het huidige regieteam en overstijgt ook de projectmatige logica van opeenvolgende conceptsubsidies. Maar als er ergens kansen liggen om verder bij te dragen aan de versterking van het innoverend vermogen van steden en aan het denkend vermogen van het stedenbeleid, dan is het wellicht hier. Conceptsubsidie zou meer dan ooit een ticket kunnen zijn om te mogen participeren in een vitaal lerend netwerk, in een community die investeert in vernieuwing van de stedelijke samenleving. Onbetaalbaar, en dat voor de prijs van een bescheiden subsidie.

**De conceptsubsidie
en het bouw-
meesterschap
inspireren elkaar**

De conceptsubsidie en
bouwmeesterschap
inspireren elkaar

Tania Hertveld
Bestuurscoördinator bij Vlaams Bouwmeester



INLEIDING

Het bouwmeesterschap in Vlaanderen zag het licht in 1999 als antwoord op de groeiende kritiek door de vakwereld op het falende architectuurbeleid van de overheid. bOb Van Reeth, de eerste Vlaamse Bouwmeester, wou dat de overheid het publieke opdrachtgeverschap opnieuw zelf in handen zou nemen en het niet langer zou overlaten aan promotoren en ontwikkelaars. De Bouwmeester ontwikkelde enkele instrumenten die overheden moeten helpen om de kwaliteit van hun eigen gebouwde patrimonium te verhogen. Binnen die instrumenten is de Open Oproep wellicht de best bekende en meest gebruikte methode om ontwerpers te selecteren.

In 2002 lanceerde Stedenbeleid Vlaanderen de projectsubsidie Stadsvernieuwing om de kwaliteit van stadsvernieuwingprojecten te verbeteren en stadsbesturen en ontwerpers beter vertrouwd te maken met die materie. De eerste oproep in 2002 maakte duidelijk dat enkele projecten om twee redenen uit de boot vielen. Ofwel was er onvoldoende planningscapaciteit, ofwel bleek het ruimtelijk ontwerp niet kwalitatief genoeg om een stevige projectbasis en een innoverende projectvisie te ontwikkelen. Bij de 43 ingediende aanvragen zaten heel wat beloftevolle projecten, maar veel projecten hadden nog nood aan een voortraject. Daarbij ging het niet alleen om een beter stadsontwerp, maar ook om bijkomende consultatie en inspraak om tot een gedragen visie te komen. Ook de minister zag dat potentieel en zo werd de conceptsubsidie geboren. Bij de eerste oproep kende de jury aan acht projecten een subsidie toe. Bij de tweede oproep selecteerde de jury zes projecten en bij de derde oproep tien. Bij zo'n traject werd per project telkens een bedrag van 60.000 euro aan studiekosten ingezet. Een achtkoppig regieteam stuurde de studies aan. Dat team bestond uit twee leden van de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning, twee leden van het Team Vlaams Bouwmeester, twee academici, een vertegenwoordiger van de minister en een afgevaardigde van het team Stedenbeleid.

ONTWERPEND ONDERZOEK

De conceptsubsidie groeide zo uit tot een instrument dat een studiefase inlast waarbij verschillende scenario's kunnen worden getest via ontwerpend onderzoek. Daarnaast kan de haalbaarheid van de concepten worden getoetst en de ideeën van burgers kunnen al in een vroege fase worden geïntegreerd. De betrokkenen moeten coalities aangaan binnen én buiten het bestuur en de administratie. Daarbij moeten ze soms verkokerde beleidsdomeinen bij elkaar brengen. De conceptsubsidie biedt op die manier extra kansen.

Om die ten volle te benutten moeten de initiatiefnemers bereid zijn tot een sprong in het duister. Ze moeten hun vaste werkstramien durven loslaten en openstaan voor nieuwe concepten. Ze moeten leren omgaan met het exploratieve en buiten de lijnen durven kleuren. Ze moeten de mogelijkheden van een project aftasten en zich laten inspireren door ontwerp. Ze moeten vertrouwd raken met de methodiek van 'ontwerpend onderhandelen' ... De conceptsubsidie kan dus een unieke meerwaarde bieden. Op zeer korte termijn vonden heel wat steden de weg naar de conceptsubsidie en legden ze pertinente knelpunten voor over stadsontwikkeling. Verschillende steden hebben gelijkaardige problemen. Ze zouden dus veel ervaringen kunnen delen en doorgeven. De jury hanteert evenwel innovatie als een belangrijk criterium en geeft telkens de voorkeur aan projecten die nieuwe kwesties op de agenda zetten.

Het Team Vlaams Bouwmeester was van bij aanvang betrokken bij de uitwerking van de conceptsubsidie en heeft altijd deel uitgemaakt van zowel de jury stadsvernieuwing als van het regieteam. Het is daarom logisch dat het bouwmeesterschap en het Stedenbeleid elkaar wederzijds hebben geïnspireerd. Enkele uitgangspunten van de werking van het bouwmeesterschap zijn meegenomen in het regieteam. Omgekeerd hebben de ervaringen, opgedaan binnen het regieteam, de werking en het instrumentarium van het Team Vlaams Bouwmeester beïnvloed. Zowel de conceptsubsidie als de 'Open Oproep' willen publieke opdrachtgevers ondersteunen bij Aruimtelijke vraagstukken, maar toch zijn het heel verschillende instrumenten. Om succesvol te zijn moet de Open Oproep kunnen vertrekken vanuit een duidelijk omschreven vraag, terwijl de conceptsubsidie net nuttig is om een vraag scherp geformuleerd te krijgen.

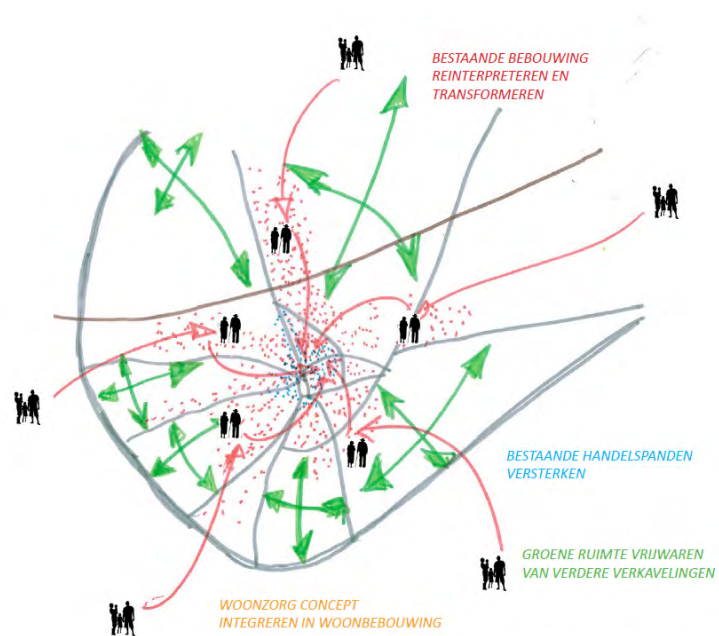
De talrijke projecten die werden ingediend voor een conceptsubsidie tonen aan dat de aanleiding om een plek herin te richten heel verschillend kan zijn. Het besef dat vernieuwing nodig is, groeit soms langzaam. Soms ook is er een concrete en dringende nood om een gebied aan te pakken en ontstaan zo kansen. De ambitie van het oorspronkelijke project wordt dan verruimd.

Binnen het project van de Baenslandwijk in Sint-Niklaas maakten rioleringswerken daar een bovengrondse herinrichting noodzakelijk. Tegelijk creëerde dat kansen om andere aspecten te integreren: een innovatieve aanpak van het waterbeheer, de opmaak van wijkcirculatieplannen, een sociaal woningbouwproject, bijkomende groene speelruimte en een algemene vraag naar meer groen. Het momentum is er om die wijk om te vormen en er de invoering van het 'lobbenstadmodel' te ondersteunen. Bij dat model wisselen groene lobben af met zorgzaam verdichte gebouwde lobben. De groene lobben dringen diep door in de versteende stad. Op termijn zal dat model de stedelijke morfologie ingrijpend hertekenen. Om een lobbenmodel te realiseren moet elke kans worden aangegrepen en zijn volharding en een pragmatische aanpak nodig.

De jury hanteert evenwel innovatie als een belangrijk criterium en geeft telkens de voorkeur aan projecten die nieuwe kwesties op de agenda zetten.

Het idee voor een conceptsubsidieaanvraag kan ook vertrekken uit een potentie: als men bijvoorbeeld ziet dat sommige mogelijkheden niet worden benut. Dat was het geval voor het landschapspark in Halle. Daar werden verschillende projecten, gepland op de oevers van de Zenne, verbonden tot één samenhangend park: een blauw-groen netwerk dwars door de stad.

Bij de heraanleg van de Nieuwstraat en omgeving in Geel wil men bijvoorbeeld de unieke traditie van de zorg voor psychiatrische patiënten door gastgezinnen integreren in de ontwikkeling van het stadscentrum. Het project heeft als maatschappelijke doelstelling de realisatie van een inclusief zorgmodel. De stad is ervan overtuigd dat de verweving van functies het stadsweefsel en het stedelijk functioneren kan versterken. De basis daarvoor wordt gelegd dankzij doorgedreven multidisciplinair onderzoek met als uitgangspunt de maatschappelijke context. Door een handelsfunctie te introduceren in het gebied krijgen zorgfuncties er nieuwe kansen op verankering. Belangrijk is dat de inclusieve samenleving, die voor Geel zo belangrijk is, op die site en in de omgeving ervan een passende plek krijgt. Een sterk ontwerp moet al die aspecten kunnen verenigen. De conceptsubsidie kan helpen om dat samenspel van ruimtelijke, sociale, economische en culturele uitgangspunten te verkennen en in de ruimte te vertalen.



© PTArchitecten, Geel mix van functies



© PTArchitecten, sfeerbeeld van Nieuwstraat en omgeving Geel

In Gent dienden de bewoners van de wijk Muide-Meulenstede zelf een dossier in. Zij wilden een toekomstvisie ontwikkelen voor hun wijk. Tegelijk wenste de stad burgerparticipatie een plaats te geven in de reguliere beslissingsstructuur.

Zowel de voorstellen die worden ingediend voor de conceptsubsidie als de opgaven die aan het Team Vlaams Bouwmeester worden voorgelegd, worden steeds complexer. Sommige aspecten moeten almaar vaker worden gedefinieerd. Voorbeelden daarvan zijn het participatietraject, juridische aspecten, zoals de eigendomsstructuren of de planningsinstrumenten, en financiële aspecten, zoals de financiële haalbaarheid van de samenwerking met een private partner. Aan beide kanten ervaren we hoe belangrijk de rol van de projectleider is. Naast de generieke opdrachten die een klassiek projectmanagement met zich meebrengt moet de projectleider het project levendig houden en vaart geven. Tegelijk moet hij het ook voldoende tijd geven, als dat nodig is. Hij moet voldoende oog hebben voor de soms onuitgesproken verlangens van alle belangrijke stakeholders en er gepast op inspelen. De projectleider zet de ideeën op papier, formuleert de ambities én zorgt ervoor dat de verschillende betrokken administraties, de politiek, de belangenverenigingen en de burger ze ook steunen. Naast de projectleider die is aangesteld bij de opdrachtgever, staat een projectbegeleider specifiek in voor de fase waarvoor een beroep wordt gedaan op het Team Vlaams Bouwmeester of het regieteam.

Het Team Vlaams Bouwmeester zet eigen projectbegeleiders in. Ook bij de conceptsubsidie was het van bij aanvang duidelijk dat daar 'mankracht' moet worden voor ingepland. Aanvankelijk werd per project een lid van het regieteam als peter of meter aangesteld. Dat lid moest geregeld feedback geven en ervaringen uitwisselen met het regieteam. Per project werden ook twee externe lokale begeleiders aangesteld als 'projectregisseurs'. Hun taak was het om mee te helpen de problemen te omschrijven in een projectdefinitie en de opdracht voor de ontwerpteams te formuleren. Die expertise moest uiteraard ook vergoed worden en het overblijvende budget van 40.000 euro werd daardoor wat krap voor het studieteam. Daarom liet het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 de regierol opnemen door de meter/peter van het regieteam.

Beide werkingen verschillen ook sterk op het vlak van de inzet van financiële middelen. Het regieteam biedt zowel de studiekosten als de begeleiding aan. Het Team Vlaams Bouwmeester stelt enkel de begeleiding en een instrumentarium ter beschikking. De opdrachtgever betaalt zelf alle studiekosten en erelonen voor externe expertise. Beide werkwijzen hebben voor- en nadelen. De besturen die met de Vlaamse Bouwmeester in zee gaan, doen dat enkel vanuit een vraag naar kwaliteit, want er is geen financiële incentive. De ambitie ligt dus hoog, maar er zijn te weinig middelen voor doorgedreven studiewerk.

Het regieteam ziet soms dat de initiële ambitie waarvoor de jury een conceptsubsidie toekende, achteraf heel wat bescheidener wordt ingevuld door de lokale overheid, als er ambitieuze keuzes moeten worden gemaakt. De aanvraag van een conceptsubsidie veronderstelt een echt engagement om een innovatief en kwalitatief project te realiseren. Het mag geen middel zijn om subsidies binnen te halen voor een middelmatig project. Dat lokale besturen zelf niets hoeven te investeren verhoogt het risico dat het studiewerk achteraf niet wordt gebruikt. Om dat te vermijden polst de jury naar de bereidheid van de stad om bijkomend mensen en /of middelen vrij te maken om de werking van de gevraagde conceptsubsidie meer armslag te geven.

Zowel het regieteam als het Team Vlaams Bouwmeester hechten veel belang aan de formulering van de opdracht. De publieke opdrachtgever draagt een bijzondere verantwoordelijkheid, omdat hij bouwt met het oog op zijn maatschappelijke opdracht. Daarom wordt een projectdefinitie opgesteld, waarin de maatschappelijke en culturele ambities en verwachtingen worden geformuleerd en de beoogde kwaliteiten worden omschreven. Dat document dient als basis om alle betrokkenen bij het project duidelijk te maken welke de inzet is van het bouw- of stadsvernieuwingsproject. Het is ook de leidraad bij elke beslissing in alle verdere fases van het project. Dat de publieke opdrachtgever een projectdefinitie moet schrijven waarin hij wordt uitgedaagd om zijn missie, visie en ambitieniveau voor het project uit te schrijven is een van de belangrijkste pijlers van de Open Oproep.

Uiteraard gaat ook een stadsvernieuwingsproject om meer dan het lenigen van enkele functionele noden. Er moet duidelijkheid zijn over de ruimte- en huisvestingsbehoeften en zowel publieke als private partners en gebruikers hebben eisen en verlangens. Die moeten op elkaar worden afgestemd, rekening houdend met de ruimtelijke mogelijkheden en de financiële beperkingen. Vaak staat immers de ontwikkeling van een hele buurt op het spel. De opmaak van zo'n gedragen projectdefinitie maakt vaak deel uit van de studieopdracht die met een conceptsubsidie wordt uitgevoerd. Ontwerpteam kunnen met die projectdefinitie aan de slag om het project architecturaal uit te werken.

Dat lokale besturen zelf niets hoeven te investeren verhoogt het risico dat het studiewerk achter niet wordt gebruikt. Om dat te vermijden polst de jury naar de bereidheid van de stad om bijkomende mensen en/of middelen vrij te maken om de werking van de gevraagde conceptsubsidie meer armslag te geven.

Het ontwerp wordt als het ware gezien als een platform waar andere disciplines hun werk moeten doen: economie, mobiliteit, wonen, zorg, recreatie, sociaal-cultureel werk, ...

Als alle partijen het eens zijn over de omschrijving van de opdracht, gaat men op zoek naar een ontwerpteam om de studie uit te voeren. Studieopdrachten in het kader van de conceptsubsidie zijn van bij het begin multidisciplinair: naast ontwerpvaardigheid wordt ook deskundigheid gevraagd op het vlak van participatie en van publiek-private samenwerking. Toch ging men heel erg uit van de kracht van ontwerp en ontwerpers, net zoals bij de Open Oproep. Het ontwerp wordt als het ware gezien als een platform waar andere disciplines hun werk moeten doen: economie, mobiliteit, wonen, zorg, recreatie, sociaal-cultureel werk ... Bij de eerste oproepen koos het regieteam per project drie kandidaat-ontwerpteams uit een longlist die de Vlaamse Bouwmeester had aangeleverd. Bouwmeester bOb Van Reeth koos daarbij uit de portfolio's die ontwerpers voor de Open Oproep hadden ingediend. Voor opgaven die traditioneel alleen aan stedenbouwkundigen werden toevertrouwd, stelde hij ook architecten voor. Ook voor de ontwerpteams was het nieuw terrein. In vele gevallen waren er immers lokaal al ontwerpers aan de slag, die in een voorafgaande projectontwikkeling waren aangesteld door de stad, door een grondeigenaar, door een ontwikkelaar, enz. Of er waren private en publieke partijen bij betrokken, elk met hun eigen eisen. Of het ging erom via samenwerking en onderhandeling tot een consensus te komen voor een gezamenlijk project. Bovendien waren 'stadsontwerp' en 'ontwerpend onderzoek' in de beginjaren van de stadsvernieuwing en de bouwmeesterwerking nog nieuwe en te verwerven werkwijzen. Zoals al vermeld, werd aan het ontwerpteam in de meeste gevallen ook een expert in participatie toegevoegd en, waar nodig, kon ook een expert in PPS betrokken worden. De meeste ontwerpteams ontwikkelden al snel een sterke voeling met de sociale en participatieve aspecten van hun opdracht.

Na een tijdje raakte de conceptsubsidie ook bekend bij de bredere ontwerperswereld. Ontwerpers vroegen hoe ze zich konden kandidaat stellen voor een opdracht. Hoewel het juridisch gezien nog altijd om een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking gaat, is toen beslist om toch vooraf een oproep te lanceren voor geïnteresseerde ontwerpteams. Ontwerpteams werden uitgenodigd om zich via een beknopt interesseformulier bekend te maken bij het regieteam.

Er werd ook voor gezorgd dat de verschillende specialisten, die in het kader van de conceptsubsidie instaan voor het 'multidisciplinaire' en 'transdisciplinaire' karakter van de opdrachten, elkaar konden ontmoeten. Verschillende formules werden al uitgetest, meestal in combinatie met een presentatie van de opdracht door het opdrachtgevend bestuur zelf, en met een reflectie door de jury. Op die manier kunnen kandidaat-ontwerpteams kennismaken met opdracht en opdrachtgever en meer te weten komen over de verschillende accenten die worden gelegd.

Zo'n 'marktverkenning' maakt het mogelijk om meteen multidisciplinaire teams te selecteren. Ook in het licht van een open en transparante werking bij het gunnen van opdrachten is die manier van werken weer een stap vooruit. Ze levert ook duidelijk kwaliteitswinst op bij de selectie van kandidaten, want die kunnen motiveren waarom een bepaalde conceptsubsidie hun belangstelling wegdraagt en ze kunnen er een team op maat voor samenstellen. Omdat het echt om een meerwaarde gaat, heeft eerst het team van de Brusselse Bouwmeester en nadien ook het Team Vlaams Bouwmeester de werkmethode overgenomen. 'Oproepen aan geïnteresseerden' worden nu ook voor kleinere projecten wijdverspreid via website en nieuwsbrieven.

Ook de samenstelling van het team en met name de keuze van de vereiste disciplines heeft een hele evolutie doorgemaakt. Ook daar zijn enkele essentiële keuzes gemaakt. Om te beginnen moet men goed afwegen welke deskundigheden nodig zijn om een goed eindresultaat te halen. De verleiding is groot om zeer veel specialisten samen te brengen, maar binnen de beperkingen van het studiebudget kan dat ertoe leiden dat de middelen zo gespreid worden ingezet dat niemand uit het team voldoende diep op de opdracht kan ingaan. Een multidisciplinair samengesteld team moet ook echt samenwerken om tot een integrale ruimtelijke oplossing te komen voor het project. Dat kunnen garanderen blijft een permanente bezorgdheid van het regieteam. Jammer genoeg zijn de meeste teams wel multidisciplinair samengesteld, maar werken de leden naast of na elkaar, in plaats van met elkaar. Soms wordt een bepaalde expertise in de marge geraadpleegd, maar heeft dat geen diepgaande invloed op het ontwerp. Daar lijkt moeilijk aan te ontkomen. Het gevaar bestaat dat de nadruk die op het ontwerpen wordt gelegd, de andere aspecten overschaduw. Maar het is een even groot gevaar dat de veelheid aan uiteenlopende disciplines een ruimtelijk samenhangend resultaat onmogelijk maakt. Wellicht wordt dat een onvermijdelijk dilemma en zal elke werking van conceptsubsidieëring daar op een intelligente en pragmatische manier moeten leren mee omgaan. Ook een goede omschrijving van de verwachte resultaten van de studieopdracht vraagt de nodige aandacht: is er voldoende ambitie en een juist evenwicht tussen realisme en out of the box denken? Het is de bedoeling om methodieken te ontwikkelen die een antwoord bieden op belangrijke maatschappelijke kwesties. Maar die methodieken moeten ook haalbaar en uitvoerbaar zijn op de concrete plek en eventueel ook toepasbaar zijn op andere plaatsen.

Een multidisciplinair samengesteld team moet ook echt samenwerken om tot een integrale ruimtelijke oplossing te komen voor het project. Dat kunnen garanderen blijft een permanente bezorgdheid van het regieteam.

Het is de bedoeling om methodieken te ontwikkelen die een antwoord bieden op belangrijke maatschappelijke kwesties. Maar die methodieken moeten ook haalbaar en uitvoerbaar zijn op de concrete plek en eventueel ook toepasbaar zijn op andere plaatsen.

Ook bij de opmaak van het bestek gaan het Team Vlaams Bouwmeester en het regieteam op een gelijkaardige manier te werk. Ze hechten veel belang aan de invulling van het begrip 'goed opdrachtgeverschap' en willen de condities creëren waarbinnen een team een zo hoog mogelijke kwaliteit kan leveren. De opdrachtgever verzamelt en selecteert alle beschikbare informatie. Er gaat veel aandacht naar de criteria op basis waarvan men het juiste team kan selecteren en naar de informatie die de kandidaten bij hun offerte moeten voegen om dat te bewijzen. We waken erover dat we de teams geen nodeloos werk vragen en dat we ze niet nodeloos op kosten jagen. Uiteindelijk beslist het regieteam, in overleg met het opdrachtgevend bestuur, welke teams een offerte mogen indienen. De juridische mogelijkheden van de onderhandelingsprocedure worden ten volle benut. Zoals bij de Open Oproep worden eventuele onduidelijkheden uit het bestek toegelicht tijdens een briefing op de site. De teams ontmoeten er de opdrachtgever. Ze kunnen er vragen stellen en hun offerte mondeling toelichten. De onderhandelingsprocedure maakt een dialoog mogelijk, zodat men de offerte nog kan bijsturen en een onderbouwde keuze kan maken.

De conceptsubsidie zorgt zo niet alleen voor een financiële duw in de rug. Het regieteam selecteert goedgeïnformeerde kandidaten en garandeert de aanstelling van een goed team van ontwerpers en andere deskundigen. Er wordt gezorgd voor ondersteuning en kennisopbouw bij de opmaak van het bestek en de beoordeling van de kandidaten. Voor de begeleiding van de opdracht ten slotte is al met verschillende systemen geëxperimenteerd. Het begeleidende duo vanuit het regieteam staat er niet alleen voor. Net zoals de projectbegeleider van het Team Vlaams Bouwmeester kan rekenen op feedback van het team, kan de meter/peter uit het regieteam geregeld de vooruitgang van de projecten bespreken binnen het regieteam. Op die manier worden kennis en ervaring uit verschillende hoeken ingezet om het proces optimaal te begeleiden.

Het regieteam bemiddelt, maar bewaakt ook voortdurend het ambitieniveau van het project. Om consensus te bereiken tussen de verschillende partijen mag er immers geen ambitie verloren gaan, doordat een van de partijen zich terugtrekt op bekend en veilig terrein. Qua timing laat de conceptsubsidie veel soepelheid toe. Er wordt gepleit voor een zekere voortgang, maar sommige processen moeten wat meer tijd kunnen krijgen. Soms moeten de geesten nog kunnen rijpen. Soms moet een politiek geschikt moment worden afgewacht om gedurfde beslissingen te kunnen nemen.

Zowel de begeleiding van het Team Vlaams Bouwmeester als de conceptsubsidie lopen de rit van de uitvoering van het project niet uit. De Open Oproep eindigt vóór men de gegunde opdracht begint uit te werken tot een aan te besteden ontwerp. Ook de conceptsubsidieëring werkt zelden door tot de fase waarin stadsontwikkeling wordt omgezet in een concreet en gedragen initiatief. Nochtans zijn er voldoende argumenten om ook de fase van uitwerking en uitvoering te begeleiden. De lokale besturen vragen erom en ook in die fase blijft het risico op kwaliteitsverlies groot. Door gebrek aan middelen kan dat jammer genoeg niet worden aangeboden. Wel wordt geadviseerd om bij de voorbereiding van een masterplan te denken aan werkwijzen waarmee dat masterplan kan mee evolueren met veranderende omstandigheden en tegelijk het kwaliteits- en ambitieniveau hoog kan houden. Bij het bestek kan meteen ook voorzien worden in een eventuele vervolgoopdracht, zodat het opdrachtgevend bestuur binnen dezelfde overheidsopdracht nog altijd een beroep kan doen op het ontwerpteam om de uitvoering van het masterplan te superviseren.

Ten slotte hechten zowel het Team Vlaams Bouwmeester als het regieteam veel belang aan de capaciteitsopbouw bij de lokale besturen, vooral als het erom gaat de bevolking en verschillende partijen te betrekken bij een traject of als ontwerp en ontwerpers worden ingezet voor maatschappelijke doeleinden.

Enkele steden, zoals Aarschot, Deinze, Geel en Halle, hebben na de conceptsubsidie op dat vlak een zeer interessante werking opgebouwd.

De publieke opdrachtgever, en de projectleider in het bijzonder, is een heel belangrijke actor in het proces. Hij heeft de meeste sleutels tot kwaliteit in handen.

Het ordenen van gedachten

Het ordenen
van gedachten

Stefan Devoldere
Decaan Architectuur en Kunst van UHasselt



DE VRAAG HERDACHT

Ontwerpen is nadenken over een al dan niet duidelijk uitgesproken vraag. Toen het Vlaamse Stedenbeleid in 2002 de conceptsubsidies lanceerde, was dat om de steden de kans te geven zich wat dieper te beraden over hun vraag naar projectsubsidies die volgens de jury nog niet helemaal op punt stond. Een ontwerper werd ingeschakeld om de vage verbanden die door een aanvraagdossier schemerden wat scherper uit te lijnen en een coherent ruimtelijk beeld te schetsen van een stadsvernieuwingsproject met potentieel. De ontwerper stond daarbij stevig aan het stuur, en dit vanuit de gedachte dat een goed masterplan de dingen samenbrengt en betekenis geeft. De ruimte is immers de plek waar alles – programma, investeringen, gebruikers... – samenvalt, en die ruimte, dat is het terrein van architecten en stedenbouwkundigen. Een nieuw gespecialiseerd werkveld ontwikkelde zich in Vlaanderen en de stiel van de stedenbouwkundig ontwerper werd een schakeling rijker.

De vraag die aan de basis ligt van de conceptstudies is de laatste jaren echter veranderd. Ze werd complexer en verloor aan duidelijkheid, er ontbraken geregeld puzzelstukken die nog bij elkaar moesten worden gezocht, of de vraag bleek gewoonweg nog niet gesteld. De conceptstudies hadden al van bij de start de uitgesproken ambitie om het ruimtelijke te overstijgen en te verrijken met sociale en economische dimensies. Nu bleek de essentie van het vraagstuk zich echter steeds vaker in de periferie van de oorspronkelijke opdracht schuil te houden, in het economisch of planningsbeleid van de stad bijvoorbeeld. De vraag was niet langer hoe een programma vorm te geven op een plek, maar eerder welk soort programma thuishoort op welk soort plek. De ontwerpteams kregen veel meer dan een louter ruimtelijk vraagstuk op het bord. Meteen stelde zich een nieuwe vraag; hebben we wel nog een ontwerp nodig om dit probleem aan te pakken?

De conceptstudies beleefden een eerste existentiële crisis. Er was nood aan een ander soort aanpak en expertise. Toch bleef het ontwerp een betrouwbaar baken bij die nieuwe zoektocht. De klassieke ontwerpopgave was dan wel steeds minder aan de orde, de inzetbaarheid van het ontwerp bleek al snel een breder veld te bestrijken dan gedacht. Meer nog, het getrainde oog van de ontwerper bleek goed te kunnen scherpstellen op de wicked problems van een complex stadsproject. Zo evolueerden de conceptstudies van een ruimtelijk ontwerp – een masterplan met uitgekiend programma en fasering – naar een ruimtelijk én maatschappelijk onderzoek, georganiseerd rond de ontwerptafel. Ontwerp bleek een uitgesproken instrument om de gedeelde winsten van een ontwikkelingsproces in beeld te brengen. Of ook, om die winsten tijdens het ontwerpproces samen met stakeholders te benoemen en te onderschrijven. Het ontwerp is dus nog steeds aan de orde, maar het resultaat dat telt, blijkt niet langer alleen het ontwerp zelf te zijn. Even belangrijk, of zelfs nog belangrijker is het proces dat opportuniteiten en problemen onderscheidt en verzoent.

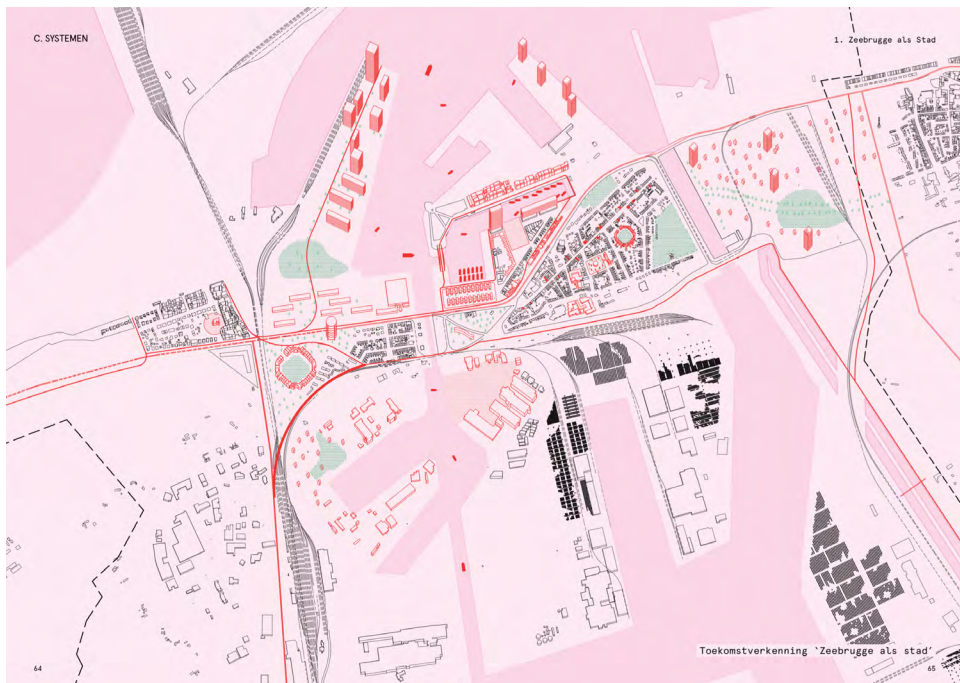
ZOEKEN NAAR EEN GEMEENSCHAPPELIJKE VERHAAL

Die focus op het ontwerpproces was cruciaal in de conceptstudie over de revitalisering van Zeebrugge, waar het team van Architecture Workroom Brussels, 51N4E, Simply Community en Tractebel een ruimtelijk smörgåsbord gepresenteerd kreeg van opportuniteiten, tegenstrijdigheden en conflictueuze belangen. De havensatelliet van Brugge is kunstmatig ontstaan rond een vissershaven en een steeds verder groeiende industriële haven.

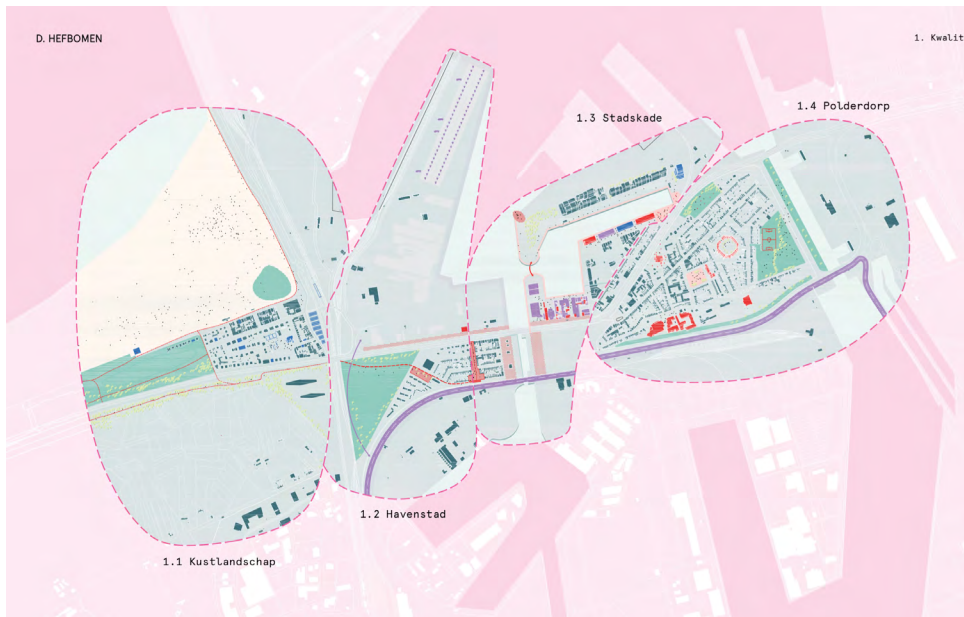
Het zijn activiteiten die het woon- en toeristisch potentieel van de plek zwaar onder druk zetten. Vier wijken (de strandwijk, de stationswijk, de visserswijk en Zeebrugge-Dorp) zitten geklemd tussen zware infrastructuren en bovenlokale belangen. Vooral de strandwijk en de stationswijk zijn er slecht aan toe. Bewoners worden er ouder, zijn arm of trekken er weg. De wijken zijn slecht ontsloten, bieden weinig wooncomfort, missen een socio-economische dynamiek en hebben nood aan een kwalitatieve openbare ruimte. De conceptstudie moet hieruit een eenduidig verhaal distilleren dat de Zeebruggenaren een leefbare toekomst biedt. Heeft Zeebrugge nog een kans als woonweefsel, en zoja, welke keuzes dringen zich dan op?

Die keuzes moeten goed samensporen met het in opmaak zijnde Beleidsplan Ruimte Brugge, waarin de link met de kust(haven) nadrukkelijk naar voren wordt geschoven. Een ander belangrijk spoor is de private ontwikkeling in de tot jachthaven omgevormde vissershaven, waar recente investeringen resulteerden in een eigen variant op de Atlantic Wall aan het Albertdok en waar de oude vismijn al een tijdje sloopklaar ligt te wachten op de juiste stedenbouwkundige en juridische context voor een grootschalig woonontwikkelingsproject. Daarnaast stelt de klimaatverandering ook hier de nodige kustverdedigingsmaatregelen in het vooruitzicht en hangt boven dit alles de schaduw van het toen nog steeds onbesliste Vlaams project voor de aanleg van een nieuwe zeesluis naar de achterhaven, dat al bijna twee decennia lang de lokale ontwikkeling in een houdgreep houdt. Samen met de aan te leggen Nx-verbinding, die de Kustlaan zal ontlasten door een ontdubbeling van het doorgaand en havenverkeer, vormt de zeesluis een cruciale randvoorwaarde voor de ontwikkelingsperspectieven in Zeebrugge. Niet alleen voor de havenactiviteiten, maar ook en vooral voor de woonkwaliteit. Is het proces dat opportuniteiten en problemen onderscheidt en verzoent.

Het studieteam brengt de bestaande beleidscontext, lopende projecten en mogelijke opportuniteiten samen in vier 'systemen' die Zeebrugge verbeelden als een aangename woon-werkplek, als een actieve haven, als een toeristische trekker, en als een waardevol polderlandschap, elk met hun eigen logica en potentieel. Per systeem worden een aantal schetsen en concepten uitgewerkt. Ze vormen de invalshoeken en provocatieve onderlegger voor tafelgesprekken met gevestigde actoren en betrokken overheidsinstanties. Tijdens die gesprekken wordt de basis gelegd voor een breed gedragen toekomstverhaal, maar tegelijkertijd wordt er gesmeed aan een coalition of the willing waarbij lokale en bovenlokale actoren elkaar vinden om die gezamenlijke ontwikkelingsvisie ook waar te maken.



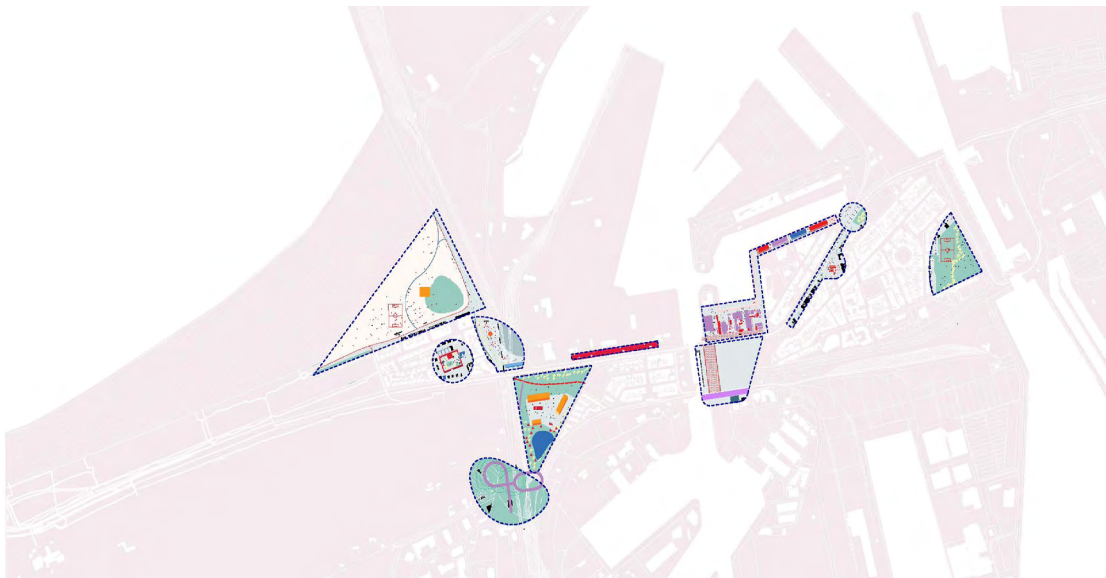
@ 51N4E, Zeebrugge als stad



@ 51N4E, Vier kwalitatieve wijken van Zeebrugge

Een essentiële pijler binnen dit syntheseproces wordt aangeleverd door het antropologisch onderzoek van Ruth Soenen (Simply Community), die een week ter plaatse verblijft en in cafés, hotels, het buurthuis en bij mensen thuis gesprekken voert. Opvallend daarbij is het lokale wantrouwen tegenover overheden en instituten dat onderdeel lijkt te zijn geworden van de identiteit van de Zeebruggenaar en steeds opnieuw in rekening moet worden gebracht tijdens het proces van de conceptstudie. Vanuit de culturele analyse van alledaagse praktijken verschijnt Zeebrugge als een dorp dat zich afkeert tegen de stad, maar tegelijkertijd doordrongen is van een complexe stedelijke diversiteit waar geboren en getogen Zeebruggenaren, tweedeverblijvers, inwijkelingen uit andere kustgemeentes, en een internationaal gezelschap van truckchauffeurs, scheepsmaten en transmigranten... samenleven. Soenen helpt scherp te stellen op de wezenlijke plekken in het Zeebrugse woonweefsel en brengt – via wat ze zelf de “zij-ingang” noemt – alledaagse kennis over de man/vrouw in de straat binnen in het beslissings- en ontwerpproces.

Het resultaat is een gelaagd ontwerp. Zeebrugge wordt – over fysische en mentale breuklijnen heen – hertekend als een geheel van vier aangepaste wijken met elk een sterke identiteit en een eigen toekomstperspectief (kustlandschap, havenstad, stadskade, polderdorp). Daarover heen wordt een verbindend raamwerk gelegd van kwalitatieve openbare ruimte, dat vervolgens wordt opgeladen met een robuuste antropologische dimensie die voortvloeit uit de gebruiken en verlangens van de bewoners. Een aantal “cruciale plekken” worden zo aangeduid, versterkt en vervolgens aangezet met acties op schaal van de burger.



@ 51N4E, Cruciale plekken in Zeebrugge



@ 51N4E, Stadstribune



@ 51N4E, Transferium

Maar er wordt ook expliciet scherp gesteld op de bovenliggende schaal- en beleidsniveaus. Als allesbepalende randvoorwaarden voor de haalbaarheid en inplanting van het project, worden de verschillende opties voor de nieuwe zeesluis en de toekomstige Nx-verbinding geëvalueerd en gequoteerd in functie van het revitaliseringsproject voor Zeebrugge. Daarnaast wordt ook duidelijk gemaakt wat de stad alvast zelf kan doen: een actieplan met een tijdsplan en een lijst van mogelijke beleidsacties sluit de studie af (van concrete inrichtingsprojecten, over uit te werken stedenbouwkundige instrumenten, een gericht communicatie- en activeringsbeleid, tot het implementeren van een meer pro-actieve vastgoedlogica). De stad krijgt een duidelijk geïllustreerd stappenplan, dat verschillende opties presenteert binnen een complex beslissings- en planningskader en bewust wil voorsorteren op een aantal kwalitatief en participatief onderbouwde keuzes.

De stad krijgt een duidelijk geïllustreerd stappenplan, dat verschillende opties presenteert binnen een complex beslissings- planningskader en bewust wil voorsorteren op een aantal kwalitatief en participatief onderbouwde keuzes.

BEWIJSLAST VOOR EEN STRATEGISCHE BELEIDSBSLISSING

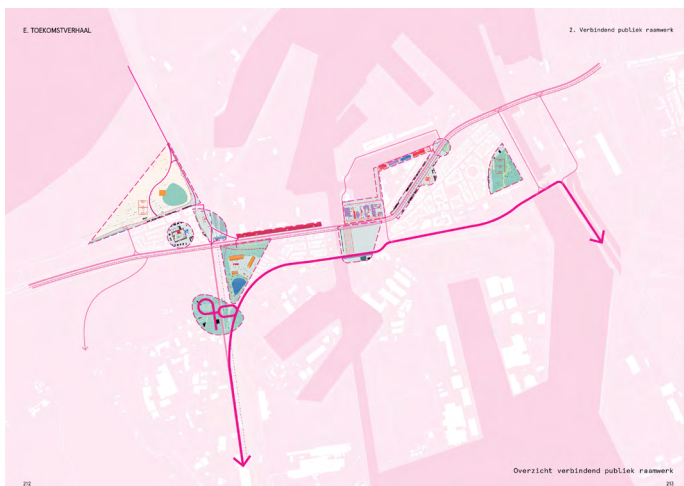
Het ontwerpend onderzoek dat in Zeebrugge werd gevoerd, wil meer dan dit haveloze havendorp op een kwaliteitsvolle manier hertekenen. Door ontwikkelingsscenario's te verbeelden, ideeën via korte concrete ontwerp oefeningen uit te testen, en win-win-interventies te definiëren binnen een strategische beleidsvisie, zet het onderzoek in op het genereren van voortschrijdend inzicht binnen een gezamenlijk ontwerpproces. Ontwerpvoorstellen dagen uit. Ze maken de beperkingen van elke keuze expliciet, maar openbaren evengoed de mogelijkheden van een breed gedragen project. Om zo het pad te effenen voor een strategisch beleid. Toch is de revitaliseringsstudie er in eerste instantie niet in geslaagd de verantwoordelijke politici tot een gedurfde en bevlogen keuze te brengen. Het versnipperde eigenaarschap van de te nemen beslissingen – gespreid over verschillende beleidsniveaus en partijkleuren – speelde de daadkracht wellicht parten. Voor de nieuwe zeesluis – waarrond binnen de Vlaamse Overheid een 'complex project' werd opgezet – is men intussen geland bij de optie met de minste politieke en financiële risico's, nl. de uitbreiding van de huidige Visartsluis, in de revitaliseringsstudie nochtans weggezet als de slechtste keuze, want het meest dramatisch voor het lokale weefsel.

Door ontwikkelingsscenario's te verbeelden, ideeën via korte concrete ontwerp oefeningen uit te testen, en win-win-interventies te definiëren binnen een strategische beleidsvisie, zet het onderzoek in op het genereren van voortschrijdend inzicht binnen een gezamenlijk ontwerpproces. Ontwerpvoorstellen dagen uit.

In de aanloop van die beslissing bleef het gesprek na het opleveren van de conceptstudie wel gaande, en werd het draagvlak van de conceptstudie door een aantal spelers halsstarrig verlengd in een poging om belangrijke economische en maatschappelijke investeringen aan elkaar gekoppeld te houden. Mede op aandringen van de stad, geeft de Dienst Maritieme Toegang van de Vlaamse Overheid (MOW) aan het team van AWB, 51n4e en Simply Community de opdracht om, vertrekkend uit de conceptstudie, de impact van de optie Visartsluis beter in kaart te brengen en zodoende een case te bouwen voor de – schijnbaar onvermijdelijke – beslissing: Welke ruimte is er nodig – wat moet dus worden afgebroken en onteigend, welke zijn de noodzakelijke ruimtelijke buffers en hoe ver reikt de impact van de ingreep? En welke flankerende maatregelen moeten worden meegenomen bij de aanleg van de nieuwe sluis?

Het team gaat aan de slag met burgerpanels (gerecruteerd uit de initiële straatinterviews) die de argumenten uit de conceptstudie – en dus ook de potentiële kritiek op de gekozen beslissing – in de schaal moeten leggen met de onteigening van 180 woningen (nodig voor de ene optie), de noodzaak van een korte realisatietermijn (in gevaar bij een andere optie), de beperkingen van het investeringsbudget, enz. Er wordt gepleit om de dilemma's van dit complex ontwerp- en beslissingsproces aan te pakken in een gezamenlijk vervolgtraject voor revitalisering en sluis, waarbij – eventueel onder begeleiding van een intendant – de kosten en de baten van beide trajecten gezamenlijk kunnen worden afgewogen. Bovendien wordt de revitaliseringsstudie in de aanloop naar een definitief besluit van de Vlaamse Regering opgepikt in het advies van de Strategische Raad Ruimtelijke Ordening (SARO) voor het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge. Waardoor de expliciete verwijzing naar de leefbaarheid van de woonwijken en de nood aan een verbindend publiek raamwerk op zijn minst het beslissingsproces wordt binnengesluist. Ook de stad tracht via de conceptstudie de totaalvisie op Zeebrugge mee in dat proces te trekken, om de nieuwe zeesluis om te vormen tot een project dat ook inzet op leefkwaliteit. De conceptstudie toont immers het enorme potentieel dat Zeebrugge in zich draagt, en wat er mogelijk is mits de juiste investeringen. Ze toont echter ook goed aan wat er bedreigd wordt indien die investeringen de verkeerde kant opgaan.

Ontwerp kan op een cruciaal moment in een ruimtelijk planningsproces de dingen tastbaar maken. Door ingreep en gevolg een concreet gezicht te geven op een moment waarop het effect van een politieke beslissing nog een verregaande graad van abstractie heeft, krijgt het beslissingstraject tijdig de nodige toetsing met context en betrokkenen. Binnen dat proces kan een ontwerp de uiteindelijke politieke besluitvorming zo goed mogelijk onderbouwen met kennis en kader, en er mee voor zorgen dat zo veel mogelijk de juiste keuzes worden gemaakt. Die keuzes worden niet op de ontwerptafel gemaakt, maar ze worden er wel afgewogen. Ontwerp wordt zo een strategisch instrument voor beleidsmakers of voor administraties die een gedegen onderbouw willen voor het beleid. Of voor burgers en stakeholders die op zoek zijn naar argumenten tegen een in hun ogen verkeerde beleidsbeslissing.



Ontwerp is een strategisch instrument voor beleidsmaker of voor administraties die een gedegen onderbouw willen voor het beleid. Of voor burgers en stakeholders die op zoek zijn naar argumenten tegen een in hun ogen verkeerde beleidsbeslissing.

DE FINALITEIT VAN HET ONTWERP

Ontwerp heeft dus een fundamenteel potentieel om vanuit een onderzoekende attitude tot een inzetbaar idee te komen. Die zoektocht van de ontwerper kan als methodiek breed worden ingezet. Het onderbouwen en ontleden van maatschappelijke kwesties vanuit een ontwerpend perspectief, en het toepassen van dit perspectief op beleidskeuzes en menselijke bedrijvigheid, komt binnen de conceptstudies steeds meer aan bod. Het doel van dit soort onderzoek is niet om een ruimtelijk vraagstuk te vertalen naar concrete realisaties, maar naar nieuwe inzichten en kennis die door het ontwerpproces worden losgewrikt.

Het doel van dit soort onderzoek is niet om een ruimtelijk vraagstuk te vertalen naar concrete realisaties, maar naar nieuwe inzichten en kennis die door het ontwerpproces worden losgewrikt.

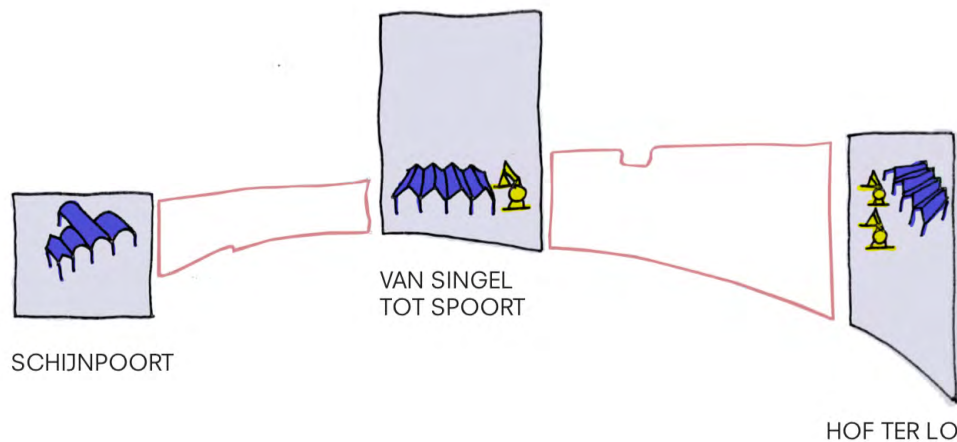
Dat ontbreken van een concrete realisatie als eindpunt, levert soms de nodige spanningen op. De opdracht voor de conceptstudie Spoor Oost had zichzelf eigenlijk al onmogelijk gemaakt voor de studie echt van start kon gaan. De stad Antwerpen diende een aanvraag in voor een onderzoek naar een “Event-Park-Ing” op het oude spoorwegemplacement Oost in Borgerhout. Bijna elf hectare daarvan, de voormalige containerterminal aan de extramuroskant van het ringspoor, werd door de NMBS vrijgegeven voor een nieuwe invulling en de stad zag er mogelijkheden voor een evenemententerrein, een mineraal park en een overloopparking voor het naastgelegen Sportpaleis. Vraag was hoe die verschillende ambities gecombineerd kunnen worden op de site en hoe ze bovendien iets kunnen betekenen voor de omliggende woonwijken.

Op het moment dat de conceptsubsidies worden toegewezen, blijkt echter dat Rotor en Technum intussen in opdracht van de stad een inrichtingsplan hebben opgemaakt voor de site om er enkele maanden later de Sinksenfoor al een eerste keer te ontvangen. Voor de stad is de essentie van de oorspronkelijke vraag, een inrichtingsontwerp voor een polyvalente parkeervlakte, dus niet langer aan de orde en wordt het zoeken naar een zinvolle besteding van de conceptsubsidie. Misschien kan er worden nagegaan op welke manier de historische hangars van de Scheldekaaien naar de site kunnen worden verhuisd? Het regieteam Stadsvernieuwing stuurt echter aan op een bredere denkoefening die niet alleen de rest van de spoorbundel, maar ook het omliggende stadsweefsel in ogenschouw neemt. De site snijdt momenteel ongenadig door dat weefsel. Een slimme herbestemming kan – gecombineerd met de nieuwe plannen voor de Oosterweelverbinding – dit niemandsland doen verdwijnen onder een nieuw stukje stedelijkheid.

Nu de korte termijn de oorspronkelijke vraagstelling heeft ingehaald, wordt Spoor Oost een conceptstudie pur sang. Er wordt gevraagd een ontwikkelingsvisie voor de volledige site van Spoor Oost op te stellen samen met de betrokken partners: in de eerste plaats de stad zelf, Eurostation én Infrabel, maar ook de bewoners van de directe omgeving. De vraag is dus niet langer het opmaken van een inrichtingsplan voor de site, maar het inzetten van ontwerp om na te denken over het stedelijk en maatschappelijk potentieel van de plek op de lange termijn. Hoe kan deze verlaten spoorvlakte best worden gebruikt en welke soort stad kan hier ontkiemen? Deze hernieuwde vraagstelling dreigt echter in zijn ambities te botsen met de hands-on verwachtingen van de opdrachtgever, waardoor de nodige ruimte tot experiment onder druk komt te staan. Die frictie tussen realisatiegericht ontwerp en onderzoekend ontwerp zal de studie gedurende het gehele traject parten blijven spelen.

ONTWERP ALS EEN MULTIDISCIPLINAIR PLATFORM

Op Spoor Oost gaat hetzelfde team aan de slag als in Zeebrugge. Architecture Workroom Brussels, 51N4E en Simply Community kunnen ook hier hun procesmatige aanpak en de wisselwerking tussen stedenbouwkundige analyse, architecturaal ontwerp en antropologisch veldwerk inzetten. Net zoals in Zeebrugge (haven en dorp) liggen ook hier twee claims op het terrein: een park voor de buurt en een parking voor Sportpaleis en Sinksenfoor. Verschillende ontwikkelingsscenario's zoeken de balans tussen het evenementieel gebruik van de site en de rol die Spoor Oost kan spelen voor de buurt. Op drie schakelplekken moeten deze schijnbaar tegengestelde, maar complementaire ambities samenkomen: de kop Schijnpoort, de kop Hof ter Lo en een koppeling halverwege met Deurne. Ze bieden ruimte voor initiatief uit de buurt, maar zijn ook ankerpunten voor een toekomstige stedelijke ontwikkeling.



De schakelplekken worden 'ontworpen' aan de hand van gebruikersmontages, een nieuwe puzzel van reeds aanwezige gebruiken op de plek, die vervolgens vertaald worden naar 'interieurs' waarin de verschillende gebruikers van Spoor Oost zich thuis kunnen voelen. Ze vormen geen ruimtelijk ontwerp, maar verbeelden een mogelijk gebruik van de plek waarbij verschillende (lokale en bovenlokale) actoren worden samengebracht. In de montages wordt verkend hoe de noden en gebruiken die het antropologisch onderzoek uit de buurt haalde op de site kunnen landen en welke types van alledaags gebruik daarbij gecombineerd kunnen worden. Dat samenbrengen gebeurt niet via plannen, maar via gelaagde beelden, die in het verdere proces nieuwe commentaren opleveren van gebruikers, maar ook een belangrijke leidraad zijn voor de interne afstemming binnen het onderzoeksteam. Het zijn beelden die keuzes maken en een standpunt innemen. En dus discussie uitlokken. Ze laten de kleine schaal van Spoor Oost en zijn omliggende wijken zien. Ze spelen een fundamentele rol in het ontwerpproces, maar communiceren ook goed naar een breder publiek.

Ontwerp wordt zo een middel om anderen te begrijpen en te overtuigen, een platform waar niet alleen verschillende actoren, maar ook de diverse betrokken disciplines elkaar kunnen vinden. Het samenlopen van het ontwerpend en het antropologisch onderzoek binnen dit proces is cruciaal. De voortdurende wisselwerking tussen antropologische insteek en stedenbouwkundige visie zorgt van bij de start voor een intense verweving van de kleine verhalen met de grote structuren. Die verwevenheid is essentieel. Ze helpt de complexiteit van de antropologische analyse tastbaar te maken en naar waarde te schatten. Sociale kennis wordt ingezet als grondstof van een ontwerp dat wordt opgebouwd met interventies die de plek opladen en de sociale dynamiek versterken in de omgeving. Zo wordt een zachte transformatie ingezet die aanknoopt met de directe verlangens van stadsbestuur én buurtbewoners, maar ook het vizier scherp stelt op een ambitieuze toekomst.

De bandbreedte van de conceptstudie bleek uiteindelijk te beperkt om ook die lange termijnvisie hard te maken. Met het vooruitzicht op de renovatie en verhuis van de hangars van de Scheldekaaien, was wat op de site kon en moest gebeuren al van bij de aanvang te veel een uitgemaakte zaak. Denkpijlers die tijdens de studie naar boven borrelden, werden vooral afgemeten op de inzetbaarheid van de kaaihangars. Die vooringenomenheid leidde tot frustraties en een te sterke focus op de korte termijn. Het ontwerpproces miste daardoor de nodige speelruimte.

Ontwerp is een middel om anderen te begrijpen en te overtuigen, een platform waar niet alleen verschillende actoren, maar ook de diverse betrokken disciplines elkaar kunnen vinden.

Tegelijkertijd kreeg het noodzakelijke politieke eigenaarschap van het ontwerpproces geen kans. Door de sterke bewonersvereniging in één van de omringende buurten had het bestuur al snel de neiging om zich in te graven. De huiver voor publieke participatiemomenten gaf aanvankelijk de ruimte aan het studieteam om de minder zichtbare stemmen uit de buurt op te zoeken en te vertolken, maar de politieke hoogspanning zorgde er uiteindelijk voor dat het ontwerpproces de nodige voedingsbodem miste om echt kiem te schieten.

HET ONTWERPEN VAN PROCESSEN

De conceptstudie Spoor Oost eindigt dus niet met een groot verhaal, maar met een reeks kleinschalige ingrepen, weliswaar met als missie om op de juiste plek de juiste aanzet te geven voor een toekomstige stedelijke ontwikkeling. Een budget van 1 miljoen euro wordt strategisch ingezet om de gedroomde transformatie van de site al puntsgewijs zichtbaar te maken en de actoren betrokken te houden met de overkapping van de ring in 2030 in het vooruitzicht. Zo lijkt de langetermijnvisie die op Spoor Oost bot ving, uiteindelijk toch te kunnen landen in het “Over De Ring”-project van intendant D’Hooghe en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarvoor 5In4e samen met Endeavor en H+N+S de sectie Oost onderzoekt. De lange termijncoppeling met de omliggende wijken die bij de conceptstudie werd geschuwd, is hier de drijfveer van een breed gedragen ontwerp oefening. Voor een eerste fase van de overkapping tussen Deurne en Borgerhout zet Team Oost in op kwalitatieve kortetermijn ingrepen die een voorschot nemen op een gedeeld toekomstbeeld. De weg naar dat toekomstbeeld wordt uitgezet in een stappenplan dat de koppeling maakt met op stapel staande zijprojecten en beleidsbeslissingen. Zo wordt niet alleen het beoogde eindresultaat, maar ook het traject daarnaartoe uitgetekend. Het beslissings- en uitvoeringsproces wordt met andere woorden meegenomen in het ontwerpproces.

De weg naar het toekomstbeeld wordt uitgezet in een stappenplan dat de koppeling maakt met op stapel staande zijprojecten en beleidsbeslissingen. Zo wordt niet alleen het beoogde eindresultaat, maar ook het traject daarnaartoe uitgetekend. het beslissings- en uitvoeringsproces wordt met andere woorden meegenomen in het ontwerpproces.

Ook in Zeebrugge eindigde de conceptstudie met een duidelijk stappenplan met beleidsacties. Die noodzaak om beslissingen en gebruikers mee in te bouwen in het ontwerp, blijkt uit de trajecten die in Zeebrugge en Antwerpen zijn gelopen. De slagkracht die een conceptstudie kan ontwikkelen blijft sterk afhankelijk van het draagvlak waarmee het ontwerp wordt opgebouwd en het politiek engagement dat de studie weet los te maken voor wat erna komt. Te dikwijls ontbreken de structuur en de middelen om de coalities die rond de ontwerptafel vorm kregen verder te laten bestaan met en door het project. Zonder dat organisatorisch vraagstuk er van bij de aanvang bij te denken, heeft het weinig zin te beginnen tekenen. Maar ook al blijkt het uittekenen van een efficiënt beheerorganigram of een doordacht politiek beslissingstraject steeds belangrijker, toch blijft het ontwerp de cruciale factor. Je zet de mensen immers niet bij mekaar zonder iets op tafel te leggen.

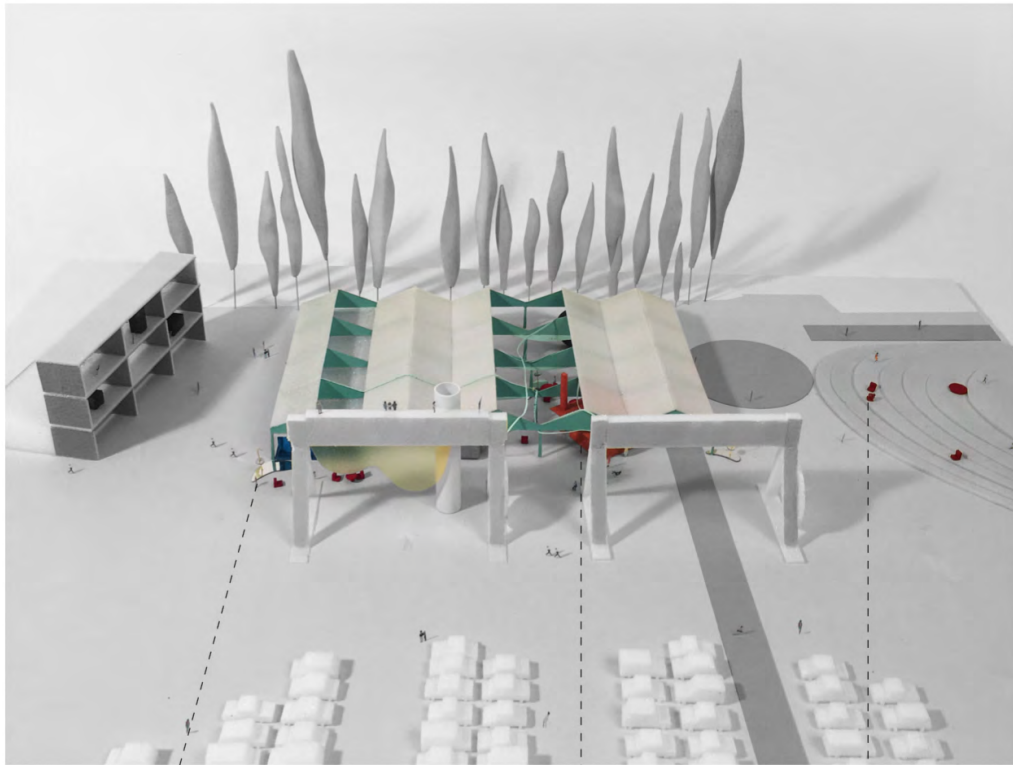
Het ontwerpend onderzoek speelde in Antwerpen én in Zeebrugge een belangrijke rol in een proces van politieke bewustwording dat de randvoorwaarden voor een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling gaandeweg uitrekt en transformeert. In Zeebrugge leidde dat niet tot de realisatie van het gedroomde toekomstproject, maar er is wel een dynamiek opgestart die het kustdorp zelfbewuster en weerbaarder heeft gemaakt. Bovendien lagen de ontwerpvoorstellen klaar om een kolossale investering in nieuwe haveninfrastructuur te koppelen aan een structurele verbetering van lokaal woonweefsel en publieke ruimte. In Antwerpen zorgde de antropologische insteek voor zeer gerichte ruimtelijke ingrepen met een duidelijke link naar de gebruikers. Ook daar speelde ontwerp een belangrijke maatschappelijke rol. Kennis op zich over de noden van de plek en haar gebruikers volstaat niet, de vraag moet ook gesteld hoe die gebruikers te activeren en structureel te laten samenwerken. Dat samenwerkingsverband wordt gesmeed rond het ontwerp, als proces, maar ook als beeld en gespreksonderwerp. Het ontwerp vormt een vliegwiel voor een gezamenlijk denkproces waarin de gedachten worden geordend. Zo ontstaat op de ontwerptafel niet alleen een nieuw stadsdeel, maar ook een weloverwogen handleiding voor de gebruikers én de beleidsmakers die het moeten realiseren.



@ 51N4E, kranen Hof ter Lo



@ 51N4E, Interieur kaaihangars, Hof ter Lo



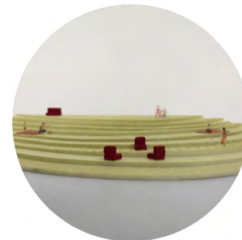
Kleine hardware
Waterkraantjes



Kleine hardware
Bakkersoven &
glasblazen



Kleine hardware
Uitleenpunt stoelen en
tafels + Wifi



**Gedeelde verbeelding
als motor en drijfveer
van conceptsubsiëring**

Gedeelde verbeelding als
motor en drijfveer van
conceptsubsiëring

Jan Schreurs
Professor emeritus KULeuven



Inleiding

We wonen in een collectief werkstuk, dat we voortdurend maken en hermaken, in velerlei bouw- en woonhandelingen. Het uitgangspunt van deze tekst is dat stadsvernieuwing – als structurele verbetering van stedelijk ‘wonen’ – behoefte heeft aan bewuste, zorgvuldige en geëngageerde her-kadering, die gemaakt en gedeeld wordt door stakeholders.

Een bank van gerecycleerd plastic plaatsen tussen zeven bomen kan een feitelijk informeel hondentoilet transformeren tot een buurtontmoetingsplek. Er gebeurt iets nieuw.

Omwonenden eigenen zich de plek toe. Het wordt 's zomers een speelstraat.

Een boekentil maakt er een publieke plaats van. Skaters komen er uitrusten... . De plek wordt een ‘buitenhuisliving’ en brengt andere gedragingen mee. Verandering in de omgeving leidt echter niet zondermeer tot veranderd gedrag. Sommigen gaan niet-geraakt aan veranderingen voorbij (een vuilniszak blijft liggen...). Anderen voelen zich gestoord (‘waar moet ik nu met mijn hond naartoe?’), gehinderd (‘de speelstraat ontnemt me mijn parkeerplaats’), gefrustreerd (‘voorbijgangers gebruiken onze bank’)... . Deels zijn uiteenlopende of tegenstrijdige belangen of doelstellingen verantwoordelijk voor wrijvingen (de één wil zich comfortabel verplaatsen, de ander is begaan met veilig kinderspel).

Deels zijn die niet-coherente percepties en acties het resultaat van onvoldoende naar elkaar kijken en luisteren. Heel vaak ontbreekt immers een gelijkrichter, een gedragen gemeenschappelijke idee dat richting geeft aan strevingen, werkwijzen, of inzet van middelen. Niet iedereen ‘ziet’ een buitenhuisliving in de verandering en handelt er bijgevolg ook niet naar.

Deze bijdrage is een pleidooi om conceptsubsidieprocessen in te zetten om gedeelde mentale herkaderingen te bewerkstelligen. De achterliggende gedachte is dat zowel de realisatiekansen als de kwaliteit van stadsvernieuwingsprocessen daarbij winnen.

De tekst bespreekt achtereenvolgens hoe conceptsubsidieëring past binnen het instrumentarium voor stadsvernieuwing in Vlaanderen, het belang van concepten als herkaderende denkbeelden (geïllustreerd aan de hand van 3 conceptsubsidies), de rol en werking van het delen van dergelijke denkbeelden (toegelicht in een extensieve case), en de bijdrage van denkbeelden aan drie essentiële ambities van conceptsubsidies: innovatief, institutioneel verankerd en realisatiegericht zijn.

Instrumenten voor stadsvernieuwing: project- en conceptsubsidies

Stadsvernieuwing is controversieel. Zowel wat er dient te gebeuren als hoe dat kan staat voortdurend ter discussie. De grootschalige voorzieningen- en infrastructuurgerichte ‘saneringen’ van de jaren 60 -70 werden afgelost door kleinschalig menselijk maatwerk in de jaren 70-80, op zijn beurt afgelost door sociaal-emancipatorische investeringen in de jaren 80-90, die een alternatief kregen in projectmatige coproductie sinds de eeuwwisseling. ‘De eeuw van de stad’ werd in 2003 afgekondigd in het Witboek Stedenbeleid met de ondertitel ‘Over stadsrepublieken en rastersteden’¹

¹ Boudry, L., Cabus, P., Corijn, E., De Runck, F., Kesteloot, C., Loeckx, A. (reds.) (2005), De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden. Witboek, Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Stadsvernieuwing werd in Vlaanderen een kwestie voor beleidsmatige en sociaal-ruimtelijke transitie. Multidisciplinaire reflectie leidde tot amendering van de 'projectmodus'¹. Sindsdien zijn kwaliteitscriteria richtinggevend; vindt coproductie tussen stedelijk beleid, ontwerpers, stakeholders en private actoren realiseerbare antwoorden; en voeren steden de regie over een groeiend aantal projecten en processen. Deze aanpak doet ertoe voor stadsvernieuwing in Vlaanderen, enerzijds als daadwerkelijke lokale transformaties, anderzijds als voorbeeldige praktijken die ook andere steden kunnen inspireren. Stedenbeleid ontwikkelde aantrekkelijke instrumenten om deze ambities waar te maken.

Onder voorwaarden van spraakmakende kwaliteit, effectieve cocreatie en lokale regie kunnen 35 steden substantiële projectsubsidies ontvangen van de Vlaamse overheid. Deze helpt om stadsvernieuwingprojecten – “innoverende projecten die een hefboom-functie vervullen voor een stadsdeel en de algemene leefkwaliteit van het stadsdeel wezenlijk verhogen”² – een goede kans op slagen te bieden. Kernaandachtspunten daarbij zijn: een scherpe projectdefinitie, de nodige capaciteiten om deze om te zetten in daadwerkelijke realisaties, en relevante ontwikkelingscoalities en –organisaties. Integrale duurzame ontwikkeling is de ruime maatschappelijke opdracht waar die projecten zich op moeten richten. Op die manier verrijken stadsprojecten het stedelijk weefsel met cruciale toevoegingen, genererende katalysatoren en hefbomen voor ontwikkeling.

Om vernieuwende, maatschappelijk gedragen en haalbare antwoorden te zoeken voor stedelijke uitdagingen en vraagstukken kent Stedenbeleid bovendien conceptsubsidies toe. Deze dienen als stimulans om steden een regierol te leren opnemen, vooral in stadsvernieuwingssituaties waarin de hangend kwesties nog niet volledig zijn uitgeklaard. Dergelijke situaties hebben nood aan innovatieve concepten aan de hand waarvan toekomstige mogelijkheden en de nodige middelen tegelijkertijd worden afgetast en ter discussie gesteld. Geholpen door deskundige begeleiding van een multidisciplinair team, en ondersteund door het Regieteam van Stedenbeleid, kunnen steden aldus een nieuwe kijk op toekomstige veranderingstrajecten ontwikkelen. Naargelang het geval worden de contouren daarvan uitgetekend in een oriënterende projectdefinitie, een visionaire nota, een programma voor het stadsdebat, een set handleidingen... .

De historiek van conceptsubsidies vertoont daarbij een evolutie. De nadruk verschoof van ontwerpmatig aftasten van beloftevolle ingrepen tegen pertinente probleemsituaties (in Mol bijvoorbeeld leidend tot een masterplan voor de gemengde herontwikkeling van een deels ongebruikt schoolgebouw) naar multidisciplinair onderzoeken van mogelijke antwoorden op bredere maatschappelijke uitdagingen (in Genk bijvoorbeeld leidend tot het identificeren van ‘betekenislijnen’ die toelaten om onderwijs en ruimte te verknopen in een positieve omgang met sociale diversiteit).

¹ Loeckx, A., De Meulder, B., Patteeuw, V. (reds.) (2009), *Stadsvernieuwingprojecten in Vlaanderen: Ontwerpend onderzoek en capacity building*, Amsterdam: SUN.

² Vlaams Stedenbeleid (2019), *Over stadsvernieuwing*, raadpleegbaar via <http://stedenbeleid.vlaanderen.be/investeringsfonds/stadsvernieuwing/over-stadsvernieuwing> [geconsulteerd op 6 januari 2019].

Dat gebeurt steeds aan de hand van ontwerpend onderzoek dat concrete plekken en cruciale coalities met elkaar verbindt. Conceptsubsidie creëert aldus gunstige omstandigheden voor lokale stedelijke transformaties. Binnen het Vlaamse Stedenbeleid werkt het instrument bovendien als broedplaats voor het continu herdenken van strategieën voor stedelijke vernieuwing. Maar hoe werkt het precies?

Concepten als (her)kaderende denkbeelden

Eén van de belangrijkste functies van conceptsubsidies is: stakeholders een (ander) perspectief geven op actuele uitdagingen. Onze omgeving is het resultaat van vele dagelijkse keuzes en acties. We kopen grond, verzamelen ideeën, laten ontwerpen maken, bouwen of verbouwen woningen, scholen, (volks)tuintjes, parkeerplaatsen, sportvelden.... We leggen of verleggen iedere dag bouwsteentjes van 'onze' omgeving. Grondige verbeteringen vergen talloze acties en beslissingen die samen het verschil maken. Hoe slagen we erin onze handelwijzen die nodige samenhang te geven?

Een drietal factoren beïnvloeden onze gedragingen in sterke mate (Plandag 2018; Schreurs, 2018): gewoonteregels ('zo doen we dat hier'), socio-culturele framing ('zo hoor je dat te doen')¹, en (infra)structuren ('hiermee kan je het doen'). Maar die factoren zijn niet allesbepalend. Altijd blijft er een vrije 'rest', een kleinere of grotere handelingsmarge die drijft op ambitie, verlangen, creativiteit... en soms ook op weerstand of gebrek aan interesse of engagement. Innovatie is dus mogelijk. Innovatie is vaak ook nodig. Nieuwe uitdagingen vergen nieuwe benaderingen, die op hun beurt nood hebben aan nieuwe 'kaders'. Ruimtelijke veerkracht, robuuste open ruimte, knooppuntwaarde... zijn voorbeelden van nieuwe, generieke kaders. Die moeten op hun beurt naar lokale uitdagingen en concrete plekken toe worden vertaald. Een dergelijk kader plaatst een situatie in een specifiek perspectief, doet er op een bepaalde manier naar kijken.

Een voorbeeld kan dit verduidelijken. Bij een onderzoek naar de rol van metaforen in het Metaphor Lab (Dekeyser, 2018) kregen twee groepen deelnemers een tekst te lezen over misdaad in een bepaalde stad². Beide teksten waren identiek, behalve de eerste zin, die stelde: 'Misdaad is een beest' respectievelijk 'Misdaad is een virus'. Na de lectuur stemden de groepen over maatregelen die de overheid moest nemen om de misdaad te bestrijden.

¹ PlanDag (2018), Thema: Gedrag(en) ruimte, raadpleegbaar via <https://plandag.net/thema-2018/> [geconsulteerd op 6 januari 2019]; Schreurs, J. (2018), 'Gedragsverandering door gedeelde verbeelding: Conceptstudie voor het Genks 'Multiproductief Kolenspoor'', in: G. Bouma, B. Boonstra, E. Vanempen (Reds.), *Gedrag(en) Ruimte: Bijdragen aan de PlanDag 2018*, Dordrecht: Stichting Planologische Diskussiedagen, pp. 187-198.

² Dekeyser, A.-S. (2018), 'Metaforen zijn een virus. Hoe beeldspraak ons definieert', *dS Weekblad*, 31 maart, pp. 14-19.

Daarbij trad een merkwaardig verschil op: de misdaad-is-een-beest-groep koos voor meer politie en strengere straffen; de misdaad-is-een-virus-groep stemde voor beter onderwijs en meer banen. Iedere groep bekeek dus een zelfde situatie, op dezelfde manier beschreven, vanuit een ander perspectief (dus doorheen een ander kader), zag dus iets verschillend en kwam tot verschillende conclusies met betrekking tot wenselijk gedrag ten opzichte van het 'doeldomein' (misdad). Aangestuurd vanuit associaties met de verschillende 'brondomeinen' moest de misdaad hetzij door dwang getemd worden (zoals een beest), hetzij weggewerkt worden door het immuumsysteem te versterken (zoals bij een virus). Beelden – in dit geval de metaforen 'beest' en 'virus' – werken dus als kader om naar een uitdaging te kijken. Beelden werken bovendien op meervoudige wijze. Uit bovenstaand voorbeeld blijkt dat ze inzicht leveren, maar ook op waarden en emoties inwerken en handelingsbereidheid stimuleren. Door die combinatie – begrijpen wat moet gebeuren, zich daar goed bij voelen en weten wat te doen – raken mensen gemotiveerd en betrokken. Bovendien gaan wegen open om in een bepaalde richting aan een oplossing te werken. Voorbeelden van beelden met dergelijke complexe werking vindt men in diverse soorten en op uiteenlopende dragers in proza, poëzie, beeldende kunst, theater, film... . Beelden kunnen inderdaad zowel verbaal als figuratief zijn. Verhalen en metaforen spelen een belangrijke rol, maar ook – al dan niet artistieke – figuren en grafiek kunnen op krachtige wijze beelden oproepen en (helpen) doorgeven. De resultatenkaart van het recente Curieuze Neuzen onderzoek spreekt in dat verband voor zich in termen van inzicht, betrokkenheid en actiebereidheid.

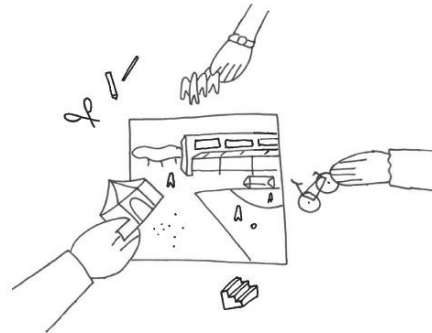
Hetgeen we doen (en laten) kunnen we bewust veranderen door gepaste (her)kadering. Denkbeelden – “verbeelde voorstellingen van de toekomst”¹ – kunnen zorgen voor drastische gedragsveranderingen. Denkbeelden zijn zoals bakens om op te varen. Ze bieden een idee van wat bereikt kan worden, en helpen een strategie te vinden om daar te geraken. Nieuwe denkbeelden doen de realiteit (mensen en hun omgeving) op een andere manier 'zien' en kunnen gedragingen een nieuwe wending geven. Hajer verwijst naar denkbeelden die samenvallen met maatschappelijke transitie zoals de overgang van feodaliteit naar moderne tijd, en ziet een analoge rol weggelegd voor denkbeelden die de 'tuinstad' of de 'functionele stad' ingang deden vinden. Die voorbeelden maken duidelijk dat het realiseren van dergelijke denkbeelden noodzaakt om inventieve ideeën te verbinden met strategieën voor samenwerking met maatschappelijke actoren. Het is dus even belangrijk om sociaal-ruimtelijke condities te bedenken als om zicht te krijgen op manieren om deze te realiseren.

Het effectief verbinden van anders zien en anders handelen stelt eisen aan (het maken van) conceptuele kaders. Deze prikkelen en suggereren niet enkel de mogelijkheid van een alternatieve toekomst, ze moeten ook zin geven aan die toekomst: goesting en richting.

¹ Hajer, M. (2016), 'Overstag: denk-beelden van de stad en de veranderende rol van het ontwerp', in: G. Brugmans, J. van Dinderen, M. Hajer (reds.), IABR-2016-The Next Economy, Rotterdam: Internationale Architectuur Biennale Rotterdam, p. 78.



Een gelaagde benadering, montage



Vormgeven Genkse leerpanorama's via montage

© AWB - (&N4E - Simply Community

AFB 1: De CS 'Genk, campus Bret, leerlandschap van de 21ste eeuw' produceert 'montages'. Deze verbeeldt hoe de nood aan verbindingen en levendigheid op en rond de campus kan gevoed worden via een breed begrip van leren.

Actoren betrokken bij stadsvernieuwing moeten zich alternatieve toekomsten kunnen voorstellen. Dat vergt verbeelding: "het vermogen om het afwezige aanwezig te stellen, het vermogen van de re-presentatie"¹. Beelden, schemata en voorbeelden spelen daarin een essentiële rol. Effectieve stappen zetten vergt motivatie en engagement. Beeldende voorstellingswijzen zijn daartoe uiterst geschikt. Het vermogen van figuur-beelden is in ruimtelijke kwesties onmisbaar, onder meer omwille van hun vermogen tot concreetheid, synthese en iconiciteit. De bezoekers van het Futurama-paviljoen op de New Yorkse wereldtentoonstelling (1939) kregen echt de indruk 'Ik heb de toekomst gezien'². Actoren moeten zowel op hun inzicht als op hun gevoel/emotie worden aangesproken, want die spelen beide een grote rol in het opnemen van engagement. Een combinatie van concreetheid en open karakter (zoals bijvoorbeeld in montage AFB 1) kunnen die verschillende registers aanboren.

Een kritische ingesteldheid is tenslotte cruciaal. We hebben nood aan alternatieven voor de modernistische, verkwistende, op lineaire logica's gebouwde stad in, steunend op hedendaagse waardenkaders. Sociale en ecologische waarden, alsook circulair metabolisme staan daarin voorop³. Bij het zoeken, verwoorden en verbeelden van die alternatieven is experimenteren met de vele mogelijke toekomsten aangewezen, want de toekomst is intrinsiek onzeker en ieder heeft er een ander beeld van. Het concrete proces van beeldvorming is uiterst belangrijk. De uitbeelding van een andere verbeelding vergt beeldende praktijken zoals ontwerpend onderzoek, scenario's, collages, montages... . Ontwerpers kunnen daarbij een cruciale rol spelen.

¹ Arendt, H. (2016), Oordelen: Het leven van de geest, Hoofdstuk 'Verbeelding. Seminarie over Kants Kritiek van het oordeelsvermogen', Zoetermeer: Klement, p. 242.

² Hajer, M. (2016), o.c., pp. 76-82.

³ Ibidem.

Beeldende conceptsubsiëring: drie voorbeelden

Roeselare Centraal¹

Bij de conceptsubsiëring 'Roeselare Centraal' wordt een initieel voorstel van EuroImmo-Star, tot transformatie van het station, omgebogen tijdens een proces waarin ontwerpend onderzoek het termenrepertorium met wensen voor het project aanzienlijk uitbreidt². Op de breuklijn tussen historisch centrum en de 19de eeuwse wijk Krottegem moet het stationsplein uitstraling krijgen, de verkeersknoop ontward worden en Krottegem aantakken op het stedelijk winkelgebied. Het oorspronkelijk ontwerp beantwoordt deze eisen naast elkaar, respectievelijk door middel van geïsoleerde trendy volumes, een verkeerstechnische rotonde en een would be commerciële as op een stedelijk tapijt, en dat alles midden een gefragmenteerde stedelijke leegte, deels groen, deels mineraal. Tijdens het conceptsubsidietraject begrijpen bestuurders, partners en experts de probleemsituatie en elkaar geleidelijk beter, dank zij meerdere ontwerpende onderhandelingsrondes. Zo slagen ze erin een gemeenschappelijk verhaal op te bouwen rond een concept voor de stationsomgeving. Deze wordt gezien als deel van een nieuw 'grootschalig stadslandschap' dat tussen station en Krottegem wordt geschoven (AFB 2). In dat landschap worden de belangrijkste termen: twee opvallende torens en drie grote pleinen, waartussen het station dank zij stedelijke wanden zowel ruimtelijk als programmatisch medieert (AFB 3). Het voorstel overstijgt therapeutische planning die het beste maakt van een problematische, conflictueuze situatie. Het concept 'grootschalig stadslandschap' doet enerzijds de bestaande forse morfologie van spoorlichaam, kanaal en bassin alle eer aan, en biedt tegelijk een verder reikend perspectief waar alle stakeholders fier op kunnen zijn. Iedere partij herkent eigen verzuchtingen in het voorstel, geleidelijk opgebouwd via intensieve dialoog en aangestuurd door explorerende ontwerpvarianten. De publieke ruimte en een torensokkel zijn inmiddels klaar. Winkelruimten in het station staan ter beschikking van private ondernemers. De bedoelde transformatie is afleesbaar en ervaarbaar, ook al brengt de schaal van de ingreep noodzakelijkerwijze een lange realisatietermijn mee.

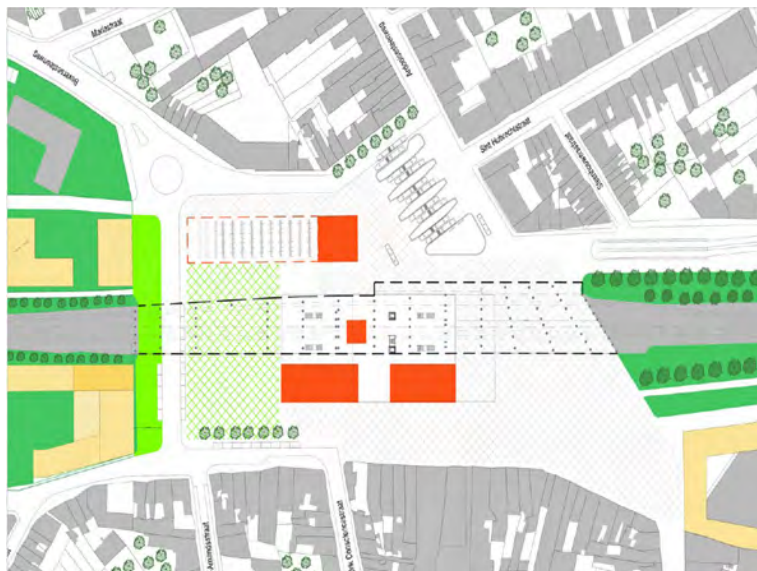
¹ Zie o.a. uapS Anne Mie Depuydt & Erik Van Daele (2008), Roeselare Centraal, Conceptbegeleiding SVP - oproep
³. Verslag traject ontwerpend onderzoek, januari-september (Powerpoint-presentatie).

² Goethals, M., Schreurs, J. (2011), 'Developing shared terms for spatial quality through design', in: S. Oosterlynck, J. Van den Broeck, L. Albrechts, F. Moulaert, A. Verhetsel (reds.), *Strategic Spatial Projects, Catalysts for Change*, Abingdon: Routledge, pp. 97-127.

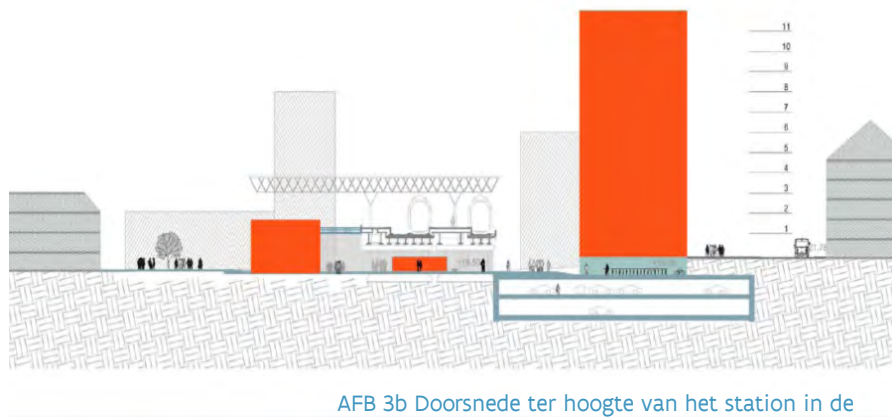


© uAPS

AFB 2 De stationsomgeving tussen groen bermen, sporen en pakhuizen, waarbij stationsplein, kanaalhoofd en Ronde Kom een serie open ruimtes vormt met stadslandschappelijk potentieel.



AFB 3a Plan van de stationsomgeving 'Roeselare Centraal'



AFB 3b Doorsnede ter hoogte van het station in de stationsomgeving 'Roeselare Centraal'

Bruggen naar Rabot (Gent)¹

'Bruggen naar Rabot' agendeert verbeterde aansluitingen, zowel binnen de Gentse 19de eeuwse Rabotwijk, als tussen de geïsoleerde wijk en het stadscentrum². Van de aanleiding – een letterlijk wijkspijlende nieuwe trambrug – wordt de metaforische maat genomen: 'linken en verbinden' wordt als sturend concept op meervoudige wijze ingezet. Reduceren van bovenmaatse omringende wegeninfrastructuren, temperen van doorgaand auto-verkeer, uitwerken van mediërende interfaces aan de randen, sociaal-ruimtelijk vervlechten van een tanende winkelstraat, verknopen van gebouwen en open ruimten, vermengen van oud en nieuw, verbinden doorheen kwaliteitsvolle binnengebieden, injecteren van sociaal-economische voorzieningen, tijdelijk gebruik als sociale katalysator... zijn verscheiden uitwerkingen van dat concept. Ze ontstaan dank zij 'bruggen' tussen vele stedelijke diensten, geslagen rond ambtelijk overleg dat ontwerpend onderzoek aanstuurt. Haar beeldend vermogen inspireert de werkgroep tot verrijkte ideeën en gezamenlijke acties. Het levert 17 geïntegreerde projecten op, inspelend op de noden behorend tot diverse schaalniveaus, zowel ruimtelijk, sociaal als economische verankerd in de buurt en in de ruimere stedelijke omgeving (AFB 4). De grote en kleine ingrepen, realiseerbaar op lange en korte termijnen, worden geleidelijk uitgevoerd, afhankelijk van geëngageerde actoren en beschikbare middelen. Een projectleider en een programmaregisseur bewaken voortgang en samenhang. De diensten Gebiedsgerichte Werking en Samenlevingsopbouw jagen aan. Inbreng van buurtbewoners en lokale ruimtegebruikers wordt geprikkeld en geïntegreerd. Veranderende omstandigheden en voortschrijdend inzicht zorgen voor verschuivingen en breiden het aantal te realiseren 'bruggen' nog uit. Deelprojecten zien inmiddels het licht. Lokale stakeholders worden betrokken. Selectieve afbraak en nieuwbouw verdichten cruciale plekken en verwerven zittende bewoners en nieuwkomers. Renovatie en transformatie van industriële infrastructuur en gebouwen verzoenen behoud met vernieuwing. Een ontwikkelaar bouwt een alternatief plan, met een openbare ruimte die nieuw met oud sterker verknoopt (AFB 5).

¹ Zie o.a. BUUR en Dienst Stedenbouw en ruimtelijke planning (2001).

² Schreurs, J. (2009), o.c.



AFB 4 Bruggen naar Rabot: trambrug, fietsbrug, verkeer zonder barrière-werking, park (met gashouders) en jongerencentrum als meervoudige interface



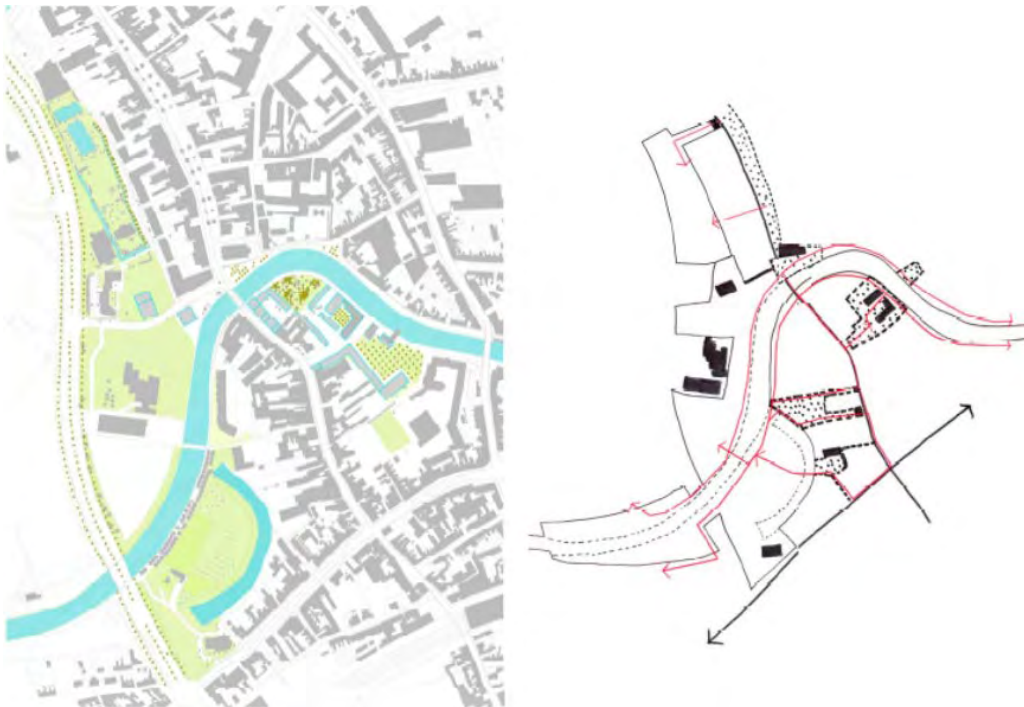
AFB 5 Bruggen naar Rabot: Project Tondelier behoudt de grote principes (gesloten bouwblokken, park met gashouders) maar verknoopt oud en nieuw sterker.

Stedelijk wonen aan de Leie (Deinze)¹

‘Stedelijk wonen aan de Leie’ vindt een sturend concept in ontwerpend onderzoek van en voor Deinze als stadslandschappelijke structuur. De focus van de conceptstudie verschuift hierdoor van de programmatische oriëntatie op verdicht wonen voor één omvangrijke, industrieel uitgediende kavel tussen de hoofdwinkelstraat en de Leie naar samenhangende stedelijkheid in de ganse stad. Primaire aandacht gaat daarbij naar het valoriseren van de stadstichtende Leie, aangrenzende meersen, stadspark, kruisende straten en paden. Daaroverheen vernetwerken betekenisvolle publieke plekken en openbare functies tot een stedelijk weefsel: markt, kerkplein, Leieboorden, buurtpark, kiosk, administratief en cultureel centrum, academie...

¹ Zie o.a. uapS Anne Mie Depuydt & Erik Van Daele en Bureau Bas Smets landschapsarchitecten (2008), Deinze - Stad aan de Leie, conceptstudie, 26 december (Powerpoint-presentatie).

Ontwerpend onderzoek identificeert 'landschappelijke kamers' als articulatie van interacties tussen structurerende Leie en stedelijk weefsel (AFB 6). Als 'kamer' krijgt de ontwikkelingssite van de oude bloemmolen een nieuwe positie, alsook de opdracht om verbindingen aan te gaan met andere kamers. Vrijheid van invulling en samenhangende publieke ruimten vinden elkaar aldus. Alle spelers betrokken bij een stadsvernieuwingsproces worden bij elkaar gebracht: bestuurders, eigenaar, lokale en Vlaamse administraties, Gecoro-voorzitter, experts stedenbouw, PPS en communicatie... De voorstellen uitgewerkt in de schoot van deze groep stakeholders bieden meerwaarde en aanzien aan alle betrokkenen. Om ze te realiseren in regie van de stad start het bestuur een 'stadsvernieuwingssteam' op. De conceptstudie in Deinze groeit aldus uit tot een effectieve hefboom voor inhoudelijke, methodologische en procedurele vernieuwing. Het is de start van een systematische aanpak, die ook andere en toekomstige projecten op soortgelijke wijze aanstuurt, begeleidt en opvolgt. Alhoewel de Dossche-kavel nog steeds niet herontwikkeld is, zijn een hoogwaardige publieke ruimte in het oude centrum en een nieuw administratief centrum reeds manifeste visitekaartjes voor de doorwerking van de conceptsubsiëring, ondanks de bescheiden omvang van de stad Deinze.



AFB 6 Verbonden landschapskamers zorgen voor meer stedelijkheid in Deinze

Conceptsubsidieëring als verbeelding delen

Conceptsubsidies hebben als ambities bij te dragen tot meer voldragen projectdefinities voor stadprojecten, en vermogens op te bouwen om deze (later) uit te werken en te realiseren. Zoals uit voorgaande voorbeelden blijkt moeten daartoe drie processen met lokale ingrediënten succesvol verstrengeld worden: innovatieve denksporen uitzetten voor de transformatie van een strategisch stedelijk onderdeel (dus lettend op structurele impact, hefboomfunctie, synergetisch vermogen); deze herkadring van een lokale situatie verankeren in een complex proces met diverse actoren (publiek-publieke samenwerking, publiek-private samenwerking, coproductie); op termijn tot realisaties komen die er toe doen, zowel voor de zich engagerende coalitie, als voor de stakeholders nu én later (via werkbaar projectorganisatie, uitzicht op haalbare timing, regie door de stad). Deze drie processen staan mede ten dienste van het delen van denkbeelden.

Behalve de capaciteit tot verbeelding van nieuwe voorstellen, zijn ook de uitdrukkingswijze en het inbeddingsproces ervan cruciaal. Innovatieve ideeën moeten worden aangemaakt, vastgehouden en overgedragen. Bij het zoeken naar geschikte aanpakken stelt men zich immers onder meer deze vragen. Hoe enthousiasme en engagement genereren om een situatie in de diepte aan te pakken? Hoe de opgewekte energie in eenzelfde richting stuwen? Hoe het geheugen van het project intact houden bij eventuele vervanging van personen of actoren? Hoe anticiperen op altijd dreigend kwaliteitsverval? Hoe beletten dat de initiële intenties verwateren in de – altijd lange – doorlooptijd van definitief ontwerp, uitvoeringsdossiers, en realisatie? ... Een effectieve standaardaanpak voor dergelijke drangen, dreigingen en drempels is onbestaande. Maar het is onze overtuiging – gesteund door ervaring met meerdere conceptsubsidieprocessen en ondersteund door literatuur – dat het cultiveren en inzetten van gedeelde verbeelding soelaas kan bieden voor deze bezorgdheden.

Waarom?

Het proces van een conceptsubsidie richt zich – zoals gezegd – expliciet op het her-zien van een onduidelijke problematisering (bijvoorbeeld in Roeselare: hoe een stationsomgeving als verbinder laten functioneren in plaats van een stadsdeel af te zonderen?), een uitdagende situatie (bijvoorbeeld in Gent: hoe top-down gedropte civiele en technische infrastructuur verweven met een achtergestelde wijk?), of prangende vragen (bijvoorbeeld in Deinze: hoe een vrijkomend bedrijfsgebouw inzetten ten bate van stadskernrenovatie?). Een innovatief en coherent concept kan een ander perspectief en dus een alternatief inzicht bieden in dergelijke kwesties.

Mensen leven echter niet met hun omgeving, maar met de beelden van (hun rol in) de omgeving (REF ?). We mogen bijgevolg verwachten dat gedeelde denkbeelden bouw- en woonhandelingen op elkaar zullen afstemmen. Veel wordt dus mogelijk indien het herkadren van een situatie zou samenvallen met het gelijkrichten van de nieuwe perspectieven van verschillende ruimtemakers en –gebruikers. Conceptsubsidieëring is een uniek proces om dergelijke mentale collectieve werkstukken te maken en te verspreiden.

De cocreatieproces uit voorgaande voorbeelden tonen hoe stakeholders geleidelijk naar elkaar toe groeien. Gesteund door voorschrijdend inzicht door onderlinge uitwisseling delen ze geleidelijk vertrouwen in elkaar, het verlangen naar een betere omgeving, de zin van de onderneming (cfr Hajer). Door het samen bedenken van nieuwe concepten kunnen de bestaande zienswijzen van de stakeholders verschuiven. Het bedachtzame proces van beeldvorming, gedragen door ontwerpend onderzoek, spreekt zowel rede als gevoel aan, en werkt engagerend. Denkbeelden daaruit voorspruitend vatten toekomst en realisatiekansen, en werken stimulerend. In de mate krachtige en/of inspirerende en relevante beelden geloofwaardigheid en fierheid aanmaken, wordt het delen van visies aangemoedigd. Denkbeelden kunnen zorgen voor “een gemeenschappelijke kijk op de wereld die gemeenschappelijke praktijken en een breed gedragen gevoel van rechtmatigheid en doelgerichtheid mogelijk maakt”¹.

Deze dynamiek biedt dus uitgelezen kansen om de neuzen tegelijkertijd in eenzelfde richting te krijgen, zowel inhoudelijk als qua aanpak. Die gedeelde ambities moeten ook kunnen worden verder gedeeld, want de groep van relevante actoren moet groeien, en de ambities mogen niet verwateren.

Van een voorbeeldig conceptsubsidietraject kan geleerd hoe en welke mentale collectieve werkstukken kunnen worden aangemaakt in cocreatieve processen.

Hoe een ‘ijzeren weg’ kan gezien worden als ‘multiproductief spoor’

Een gecompliceerde transitie-opgave

De veelzijdigheid van gedeelde verbeelding kan best getoond worden aan de hand van een uitgebreid voorbeeld. De in 2017 afgeronde conceptsubsiëring ‘Multiproductief Netwerk Kolenspoor’¹ vertrekt van een objet trouvé – een oud treinspoor – en zoekt er nieuwe toekomst voor. Die toekomst zouden best direct inzetbaar zijn voor deze oude infrastructuur, want die is versleten en grotendeels in onbruik. Die toekomst moeten echter vooral ten dienste staan van de gehele stad en de regio. Beide hebben behoefte aan economische heroriëntering, en eveneens aan een passend verstedelijkingsmodel.

¹ Hajer, M. (2016), o.c., p. 78.

¹ De besproken conceptsubsiëring voor het Kolenspoor in Genk bespreekt slechts een deel van complexere processen die ook andere schaal- en bestuurniveaus behelzen. Deze paper is gebaseerd op een afgerond deelproject, waaraan de auteur deelnam als lid van het regieteam Vlaams Stedenbeleid.

Op schaal van midden Limburg – het spoor van 75 km verbindt Beringen, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, Zonhoven, Genk, As en Maasmechelen – is in het kader van de gebiedsgerichte werking voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) reeds aangedrongen om sterk in te zetten op netwerken als basis voor een dergelijk model. Volgens stakeholders die het BRV op regionale schaal opladen en uittesten, kunnen een sterke circulaire economie en goede connectiviteit tussen strategische zones, gevaloriseerd binnen het kader van het unieke landschap, daarbij zorgen voor een duurzaam welvaartsperspectief voor Limburg¹.

Dit perspectief is erg belangrijk voor Genk, dat in crisis verkeert door de achtereenvolgende sluitingen van dominante economische activiteiten: de steenkoolmijnen (in 1987) en Ford Genk (in 2014). Ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het verleden leidden tot een atypische, veelkernige structuur, gekenmerkt door een diffuus ontwikkelingspatroon, geaccidenteerde samenhang, uiteengelegde stedelijkheid en onduidelijke identiteit (zie AFB 7). Als reactie wil Genk inzetten op een doorgedreven transitie gebaseerd op ruimtelijke connectiviteit tussen diverse sites en integratie van “nieuwe economische modellen, het landschap als stedelijk en toeristisch product en innovatieve mobiliteit.”² Dergelijke hoge verwachtingen kunnen niet zonder meer in projecten worden omgezet. Een conceptsubsidie leek een uitstekend instrument om het ambitieniveau scherp te stellen. De haalbaarheid en uitvoerbaarheid onderzoeken vergt “het aftoetsen van een aantal scenario’s en ontwikkelingsstrategieën waarbij potentiële synergiën onder de loep genomen worden.”³

In het bestek dat de opdracht beschrijft voor het multidisciplinaire team dat de conceptsubstudie uitvoert, formuleert het bestuur de verwachte meerwaarden uit de herontwikkeling van het kolenspoor tot “stedelijke recreatieve infrastructuur en publieke transportas”. Gedacht wordt aan een verbindende structuur die niet enkel de historische mijnzetels en waardevolle groengebieden zal verknopen, maar die ook in ontwikkeling zijnde en nieuwe stedelijke en economische activiteiten moet stimuleren, o.a. op de voormalige mijnsites en de verlaten Ford-terreinen. Ontbrekende kritische dichtheid en stedelijke draagkracht worden aldus gezocht in versterkte onderlinge interacties. Het reeds eerder ontwikkelde, richtinggevend beeld daarvoor is de visie ‘Rasterstad Genk’ (zie AFB 7), die streeft naar een stedelijk netwerk van dynamische polen⁴. ‘Samenhang’, ‘aaneenschakeling’, ‘verbinding’, ‘wisselwerking’, ‘functieverweving’, ‘kruisbestuiving’, ‘samenwerking’, ‘synergie’, ‘gemengde stedelijke productiemilieus’... zijn dan ook de sleuteltermen in de aanvraag tot conceptsubsidie⁵. Vraag is dus welke rol het kolenspoor daarin kan spelen?

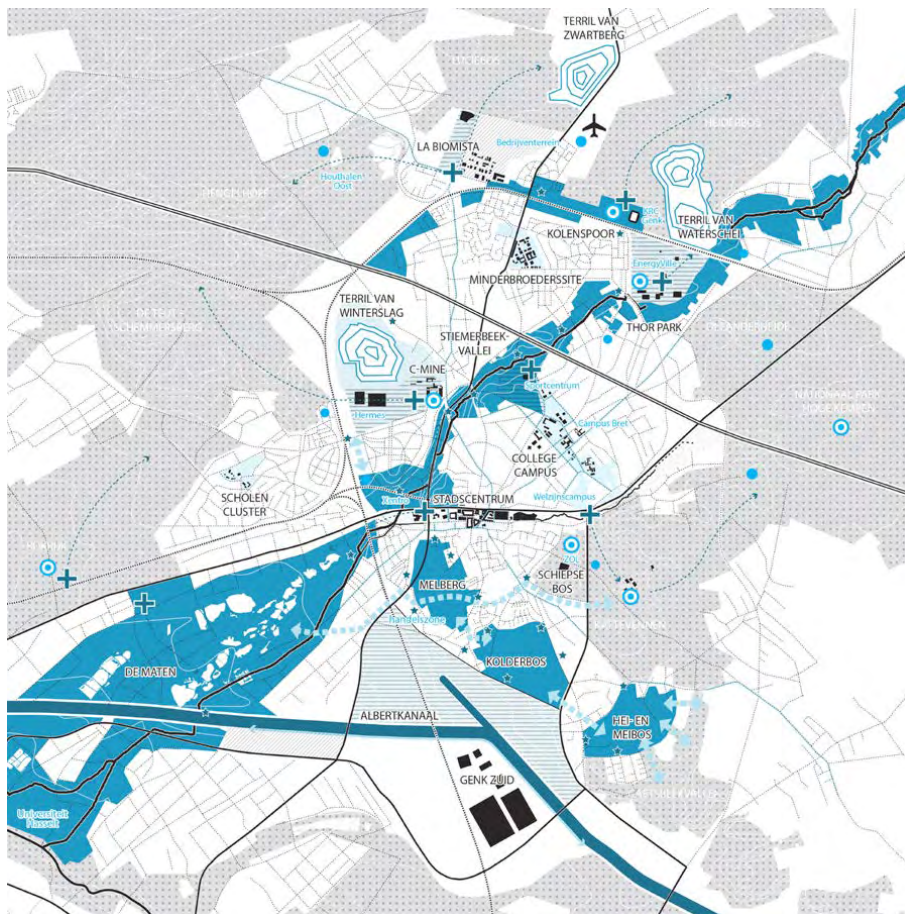
1 Genk (2015), Consultancy-opdracht Conceptbegeleiding Stadsvernieuwingsproject “Multiproductief Netwerk Kolenspoor”, bestek uitgeschreven door stad Genk, p. 4.

2 Ibidem., p. 3.

3 Ibidem., p. 5.

4 Aerts, J., De Paep, M., Vandenbossche, A., De Bruyn, J. (2015), Genk, rasterstad, Mechelen: Public Space.

5 Genk (2014), Aanvraagformulier voor een Conceptsubsidie, ingediend door Stad Genk, 26 maart 2014.



© BUUR

AFB 7 Genk gelezen als superpositie van drie verschillende wegennetwerken, elk drager van specifieke programma's: het laddernetwerk van regionale wegen, het radiocentrisch netwerk van stedelijke wegen en de verschillende wijkwegen met hun specifieke raster- of stempelstructuur.

Die rol wordt in het bestek dubbel geduid met de beelden 'verbindingsas' en 'ruggengraat'. Componenten van die rollen betreffen economische (circulair, innovatief), landschappelijke (beleving, perceptie) en stedelijke (publiek transport, verbonden strategische plekken) dynamieken. Het historisch beeld van het spoor dat zowel kolen als arbeiders vervoerde inspireert tot een nadruk op meervoudig gebruik. In termen van een te ontwikkelen stedelijke economie heet dat 'multiproductief'. Nochtans is het beleid niet zeker of alle ambities op één en dezelfde ruimtelijke drager kunnen worden geprojecteerd tot een identiteitsondersteunend "multiproductief kolenspoor". Het bestek vraagt om doorgedreven onderzoek.

Daarbij wordt een integrale, sectoroverschrijdende benadering gevraagd, alsook het aanleveren van een objectief afwegingskader ten behoeve van beleidsbeslissingen. De opdrachtformulering, met verwachtingen, krijtlijnen en randvoorwaarden, houdt een achterliggende vraag in: Hoe kunnen we de toekomst van Genk denken, ontwikkelen en veilig stellen? Deze wordt door het stadsbestuur in het bestek verwoord als hypothese, en dus als hoop: “Het Kolenspoor lijkt de capaciteit te hebben om uit te groeien tot één van de structurele dragers voor toekomstige stedelijke ontwikkeling.”¹ Die hoop is de uiting van een diep verlangen naar beterschap. Dat verlangen ontstond door de implosie van de mijnnijverheid en door de extractie van de Fordfabrieken, een dubbel verlies dat de kwetsbaarheid aantoont van exogene, grootschalige economieën en de ermee samenhangende ruimtelijk modellen. Verlangen is echter moeilijk onder woorden te brengen. Verlangen vraagt om articulatie in noden en wensen, en appeleert aan zowel inzichten als emoties. De verwachting dat een ver-beeldende conceptstudie daar betekenisvol toe kan bijdragen – zowel inhoudelijk als procesmatig – is dus op zijn plaats².

Eén spoor, drie trajecten, met stations

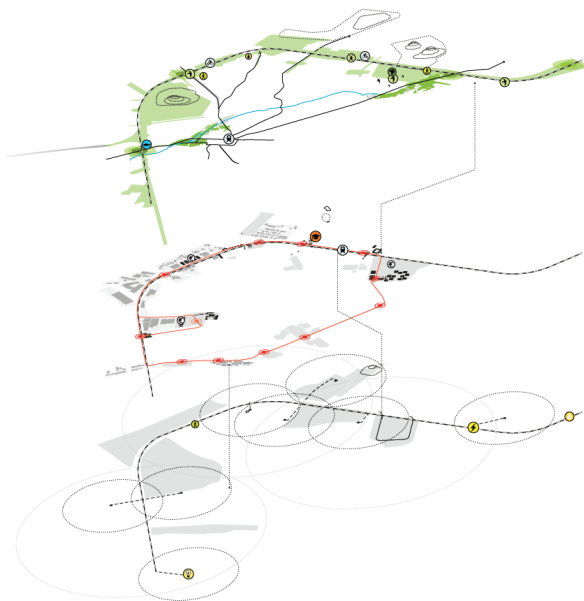
Inhoudelijk levert het aftandse spoor, dat zowel de steenkoolmijnen onderling verbindt als de bedrijvensite aan de haven, een uitstekende opportuniteit voor veerkrachtverhogende principes zoals hergebruik, connectiviteit en circulariteit. Het zachthellend tracé herbruiken voor fietsers en voetgangers kan het golvende beekvalleiënlandschap recreatief valoriseren. Op de oude zate zachte en innovatieve vervoersmodi inzetten om ontwikkelingspolen te verbinden kan de overmatige Genkse automobiliteit helpen stelpen. Het verweerde energielandschap verjongen door er groene energie door te sturen kan de gedecimeerde economie ten goede komen. Het zijn drie voorbeelden van ‘herkaderen’, het bestaande spoor in een ander daglicht plaatsend. Die meervoudige herkadering doet meerdere nieuwe productiemogelijkheden oplichten: recreatie, mobiliteit, circulaire productie (voedsel, materialen, energie...).

Die multiproductieve her-ziening van de bestaande kolenspoorruimte vormt de kern van de conceptsubsiëeringsstudie uitgevoerd door het multidisciplinaire team ‘plusoffice – DELVA – Social Spaces’³. Die herkadering krijgt vorm in het formuleren van drie thematische trajecten voor de spoorruimte (AFB 8). Het team noemt ze: ‘productieve groene gordel’ (of ‘landschapsbelevingspark’), ‘productielus’ en ‘kringloopmachine’. Die thema’s vallen niet uit de lucht. Voor deze drie beelden is het oude kolenspoor katalysator en drager en uitdrukking. Aan het kolenspoor ontspringen immers associaties zoals meervoudige trajecten (personen en goederen, snel en traag, lange en korte afstand...), productie (steenkool, infrastructuur, machines...) en dynamiek (stromen, groei, ontwikkeling...).

¹ Genk (2015), o.c., p. 3.

² De volgende beelden en bijhorende ingekaderde citaten zijn selecties uit het eindrapport, en vormen er een analogon voor vermits het grafisch aandeel overweegt ten opzichte van het tekstuele.

³ Plusofficearchitects, DELVA landscape architects, Living Lab De Andere Markt (2016), Multiproductief kolenspoor Genk, Einddossier van conceptstudie, uitgevoerd i.s.m. Stad Genk, Stedenbeleid Vlaanderen.



© plusoffice-DELVA-UHasselt

AFB 8 Drie thematische trajecten (v.b.n.o. productieve groene gordel, productietraject, kringloopmachine), worden als mogelijke scenario's geprojecteerd op de ruimte van het oude kolenspoor. Ze faciliteren bewegingen in de breedste betekenis van het woord. Ze vullen elkaar aan tot een multiproductieve ruimte. Ze versterken elkaar waardoor groeikansen vergroten.

Drie thematische trajecten vertellen elk een eigen verhaal (met een eigen klemtoon) vanuit karakteristieke ruimtelijke en productief-economische processen en voegen op die manier een concrete laag toe aan het toekomstverhaal van het kolenspoor. [...] Het landschapsbelevingstraject is een project dat morgen kan starten en snel in gebruik kan worden genomen om de fietscultuur in Genk te lanceren.

Het productietraject vertrekt van de verschillende industriezones en nieuwe creatieve ontwikkelingen die elk op zich geïsoleerd liggen in het weefsel maar wel met elkaar in verbinding kunnen staan via het kolenspoor. [...]

Het traject rond de kringloopmachine lanceert het kolenspoor als testlabo voor de stad van morgen. Hier wordt geëxperimenteerd met alternatieve vervoersmiddelen, circulaire korte keten principes met strategische verdeel- en collectorpunten, nieuwe circulaire energiesystemen zoals diepe geothermie en het testen van de vierde generatie warmtenetten. (Einddossier conceptstudie, 2016: 29)

De ruimte van het spoor schept ook fysieke mogelijkheden voor een verbinding tussen belevingsplekken, een (korte) connector tussen productie en consumptie, en een collector van veelzijdige functies. Als belichaming van verbinden, verplaatsen en verzamelen is het spoor bovendien niet enkel een effectief middel, maar ook een krachtig teken van een multiproductief netwerk.

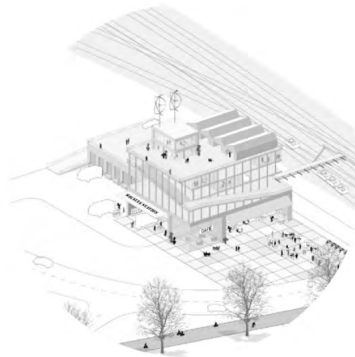
Voortbouwend op het beeld van nieuwe 'trajecten' die aan de oude infrastructuur kunnen worden toegedicht, wordt de metafoor 'spoor met stations' ingezet als kapstok voor verdere uitwerking. Het aangezette 'multiproductief netwerk' krijgt 'werkstations' op de trajecten, met name voor voedsel, materialen en energie (AFB 9). Deze keuzes zijn geïnspireerd door reeds werkzame actoren langs het spoor. Hun activiteiten en vaardigheden, alsook hun bereidheid om mee te werken, werden opgespoord door veldwerk en gesprekken met ondernemers en onderzoekers.

Naar analogie met stations die overstappen mogelijk maken tussen spoor en omgeving worden werkstations voorgesteld als complexe hubs die tegelijkertijd ontsluiten, verbinden en op elkaar betrekken: het spoor met zijn omgeving, stromen met plekken, producten met producenten en consumenten, kleine en beginnende ondernemers met grote, gevestigde spelers, maar vooral ook de drie trajecten onderling, als emanatie van de beoogde multiproductieve functie.



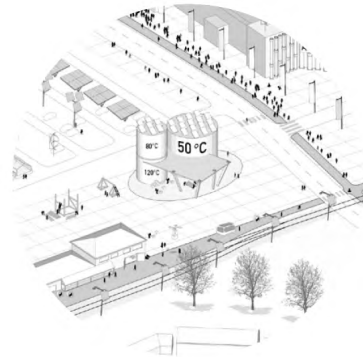
Voedsel - werkstation

Eten en het produceren van eten is een eenvoudige manier om mensen samen te brengen. Rond de moestuinen en zorginstellingen aan het kolenspoor ontstaat een plek waar het accent ligt op landschap en recreatie, waar voedsel gedeeld wordt en waar op termijn innovatie op het gebied van lokale stedelijke voedselproductie plaats kan vinden.



Materiaal - werkstation

Dit werkstation brengt productie, recycling en transport samen. De combinatie van overslag voor stadsdistributie -al dan niet over het kolenspoor- en ruimte voor hergebruik en productie van lokale goederen vormt de start van een nieuwe Genkse economie.



Energie - werkstation

Waar energie samenkomt vindt innovatie plaats. Met het kolenspoor als drager kunnen diverse grote spelers rond het spoor energie uitwisselen. Tegelijkertijd zorgt deze ruggengraat voor innovatiemogelijkheden op het gebied van energietoepassingen, zoals opslag en productie van energie, maar ook energieneutraal bouwen.

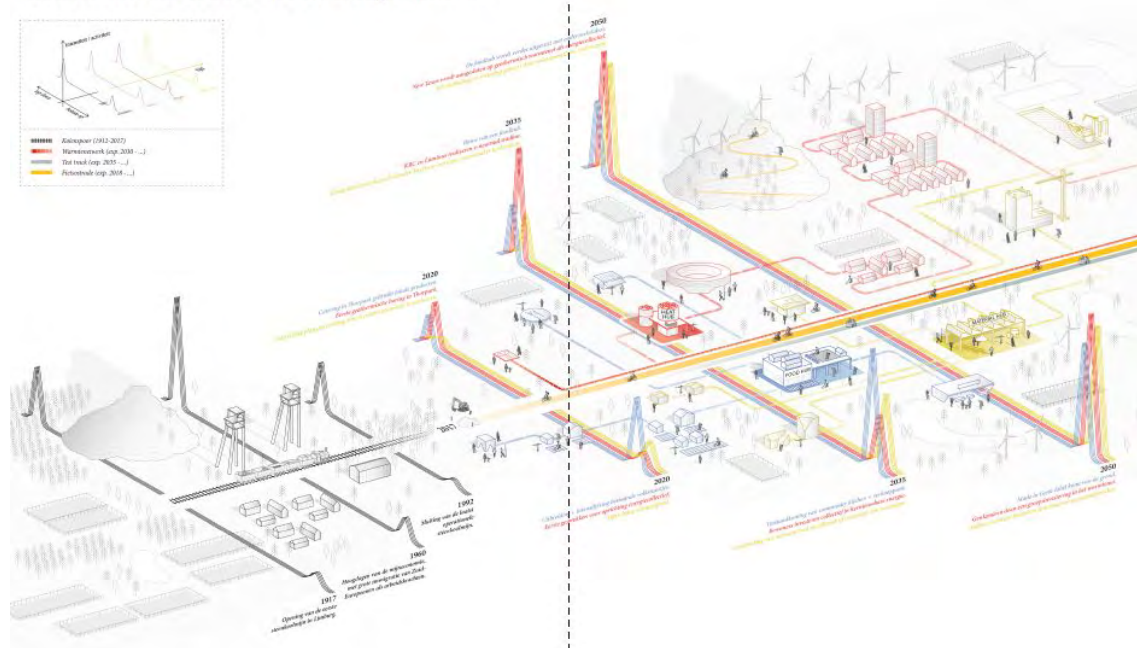
AFB 9 Drie werkstations, die zich in de onmiddellijke omgeving van het kolenspoor nestelen. Deze plekken zijn multiproductief als cruciale schakel in de relatie tussen kolenspoor en stad, en tegelijkertijd als poort tussen stad en buitengebied, grote en kleine economische spelers en initiatieven samenbrengend.

Werkstations zijn productieve plaatsen waar kleine en grote initiatieven samenvloeden tot een nieuw project dat enkel kan bestaan door de som van de verschillende delen. De werkstations zitten zo in elkaar dat ze kunnen beginnen als klein initiatief, enkele partijen die op een stukje grond iets gaan doen. Na verloop van tijd vormen zij steeds meer een cruciale schakel in de relatie tussen Kolenspoor en stad, en tegelijkertijd een poort tussen stad en buitengebied. Het zijn in die zin ook letterlijk 'stations'.¹

¹ Plusofficearchitects, DELVA landscape architects, Living Lab De Andere Markt (2016), o.c., p. 57.

In en dankzij die vele wisselwerkingen wordt evolutie en groei verwacht (AFB 10). Stations zullen verknopen met de buurt en haar evolutie stimuleren. Ze groeien door toevoegingen voor de toename van activiteiten. De thematische trajecten vormen 'bundels' die elkaar aanvullen, ondersteunen, versterken. Daardoor kunnen stations geleidelijk uitgroeien tot zones van centraliteit: plekken waarin kolenspoor en stad in elkaar opgaan door een concentratie van meervoudige wisselwerking. Denk bijvoorbeeld aan een op het warmtenet van het energiewerkstation aangesloten restaurant, waar producten uit de volkstuinten langs het spoor worden verwerkt, waarna het organisch afval met aanhangwagentjes aan treinen wordt teruggeleverd aan tuinders die er compost van maken in bakken uit het materiaalwerkstation. Top-down infrastructuur en bottom-up initiatieven worden zo elkaars voorwaarden en creëren elkaars mogelijkheden in toenemende dynamieken.

Van monofunctioneel tot multiproductief

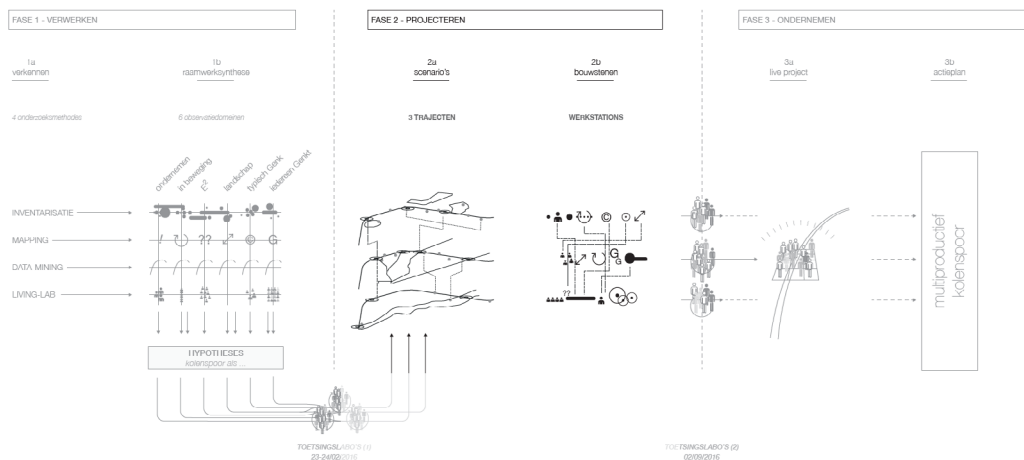


© plusoffice-DELVA-UHasselt

AFB 10 Fysiek spoor (zwart) evolueert tot drager en verbinder van een fietsstrade (geel), een Test Track (blauw) en een warmtenetwerk (rood). Deze trajecten worden gefaseerd in de tijd geïnitieerd. Ze groeien in omvang en intensiteit, dank zij een combinatie van top-down (links) als bottom-up (rechts) initiatieven. De werkstations groeien en vermenigvuldigen zich en verbinden zich samen met de 3 trajecten tot een multiproductief netwerk.

Drie fasen, twee toetsingslabo's

De aanpak van deze conceptstudie is gestructureerd in drie fasen (AFB 11). De fase 'verwerken' start met het doorgronden van Genkse en Vlaamse tendenzen en fenomenen via vier 'onderzoeksmethodes': inventarisatie en analyse van bestaande studies, mapping van fysische en sociale fenomenen, data-mining met nadruk op productiestructuren, en explorerend living lab met lokale actoren. Het kruisen van de resultaten met zes typisch Genkse 'observatiedomeinen' leidt tot een rijke maar abstracte 'raamwerksynthese'. Op basis daarvan worden zes voorlopige werkhypotheses geformuleerd: Wat als we het spoor zien als tussenfiguur die kleine en zeer grote landschappen verbindt? Of als ontwikkelaar van fietscultuur en snellere verbinder? Of als katalysator voor nieuwe kleinschaligere bedrijvigheid? Of als infrastructurele drager voor lokale tewerkstelling? Of als verbindende identiteitsdrager? Of als sociale productiemachine? Via kritische decompositie en ontwerpende hercombinatie tijdens een eerste reeks toetsingslabo's (zie verder), monden deze 'hypotheses' in de fase 'projecteren' uit in 3 integrale 'scenario's', die niet bedoeld zijn als alternatieven maar als complementen. Daarbinnen blijft het idee spoor eerder traditioneel gekaderd, bestaande uit trajecten en stations. De drie reeds genoemde thematische 'trajecten' faciliteren beweging over het spoor, niet alleen van goederen en mensen, maar ook van flora, fauna en energie. In de belangrijke 'bouwstenen', de 'werkstations', krijgen diverse initiatieven een plek voor productie en uitwisseling met buurt en stad. In de derde fase tenslotte volgt een 'ondernemende' uitwerking daarvan tot 'live projecten' (in de vorm van bescheiden bouwsels) en 'actieplannen' die het gevoerde proces op weg helpen naar effectieve realisatie van het denkbeeld 'multiproductief kolenspoor'.



Twee reeksen 'toetsingslabo's' schakelen de drie fasen aan elkaar. Daarin worden de hypothesen samengelegd, besproken, verknipt en herknoot, en afgetoetst met reeds betrokken of nog te betrekken actoren.

In de eerste reeks toetsingslabo's zijn de geformuleerde en met de stuurgroep besproken hypothesen gesynthetiseerd tot de drie voornoemde integrerende scenario's of trajecten. De verbeelding ervan in termen van trajecten met werkstations werkt als een uitnodiging om een diversiteit aan initiatieven te projecteren op en rond het spoor. Haar beeldend vermogen mag blijken uit de vele verschillende stakeholders die met elkaar in contact kwamen om samen na te denken en te ontwerpen (AFB 12).

De tweede reeks toetsingslabo's focust op de werkstations en ontwikkelt deze als concretisering van alternatieve sociaal-ruimtelijke toekomsten voor het kolenspoor. Mensen uit het Genkse productieve veld herdenken, verwerken en testen deze hypothesen samen. Met het oog op het bouwen van een robuust draagvlak voor concrete acties, mikt deze werking op combinaties van diverse spelers en initiatieven. Via ontwerp en dialoog brengen deze labo's mogelijke reeds coalities samen. Ze formuleren acties, nodig als opstap tot beleid, maar vooral ook om lokale initiatiefnemers te inspireren en te prikkelen.



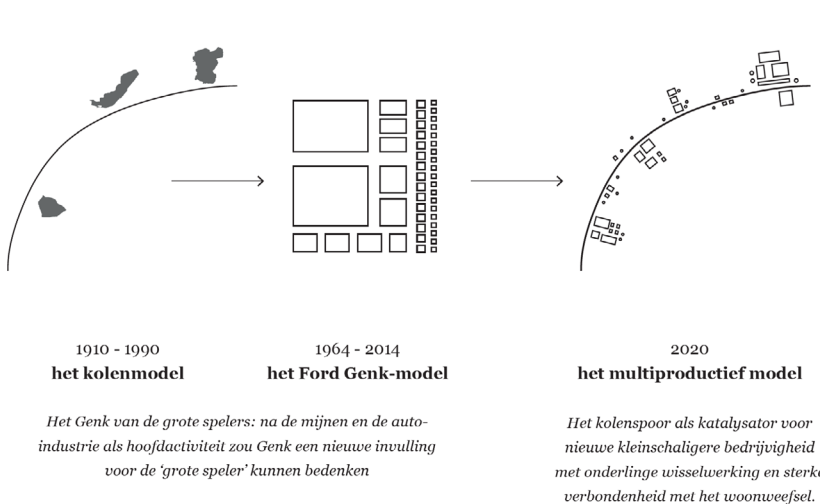
© boumediene belbachir

AFB 12 Eerste toetsingslabo's: deelgroepen ontwerpmatig werkend rond tapijt met thematische trajecten

Een kritisch denkbeeld

Het multitraject, multisector, multi-actor voorstel dat in het conceptsubsiëeringsproces ontstaat, en waarin het samenbrengen van diversiteiten dominant is, levert onverholven kritiek op de eerdere, monofunctionele productiestructuren en –culturen. De modellen van industriële kolenontginning en fordistische autoproductie liggen aan de basis van de huidige morfologie – een stad uiteengelegd in vele kernen – en van de snel gestegen welvaart. Ruimtelijk en sociaal weefsel waren daardoor ook erg afhankelijk van deze modellen. Vanuit het Waalse industriële bekken gedirigeerde grootschalige monocultuur (steenkolmijnen) en volgens interne logicas gesloten productielijnen (Fordfabrieken) sloegen toen ze verdwenen twee maal een bres in het Genkse economische en sociale weefsel.

De uitwerking van het concept ‘multiproductief netwerk Kolenspoor’ beoogt een duurzamer, want gediversifieerd en gevarieerd alternatief. Ieder thematisch traject mikt op actoren uit meerdere registers. Het traject ‘productieve groene gordel’ zet bijvoorbeeld in op fietsinfrastructuur, transversale mobiliteitsstructuur, recreatieve infrastructuur, groen-blauwe structuur, voedselinfrastructuur. Die betrachtingen moeten een bonte verzameling actoren aantrekken: amateurs en professionals, klein en groot, publiek en privaat, uit diverse sectoren en met uiteenlopende expertises, passend in verschillende coalities, met vele mogelijke onderlinge verknopingen en verbindingen, die dankzij en binnen de open experimenteerruimte die dit onderzoeksproces biedt ook concreter worden.



Het Genk van de grote spelers: na de mijnen [links] en de auto-industrie [midden] als hoofdactiviteit zou Genk een nieuwe invulling voor de 'grote speler' kunnen bedenken. Het kolenspoor als katalysator [kiest echter] voor nieuwe kleinschaligere bedrijvigheid met onderlinge wisselwerking en sterke verbondenheid met het woonweefsel [rechts]. (Einddossier conceptstudie, 2016: 16)

© plusoffice-DELVA-UHasselt

AFB 13 De geschiedenis van Genk in ruimtelijke ontwikkelingsmodellen, waarbij het voorgestelde multiproductieve model het beste uit het verleden transformeert tot een ruimtelijk, sociaal en economisch meer robuuste ontwikkeling, gebaseerd op verbonden diversiteit.¹

¹ Plusofficearchitects, DELVA landscape architects, Living Lab De Andere Markt (2016), o.c., p. 16.

De beeldende schematizing van deze kritische gedachte (AFB 13) suggereert de mogelijke transitie naar een multiproductieve constellatie, waarin samenbrengen (groot en klein, bestaand en nieuw), meervoudig verbinden (werken, wonen, recreëren) en onderling versterken (complementariteit, coalities, vitrines op afstand) de belangrijkste modi zijn van een veerkrachtige ontwikkeling. De aanzet voor die ontwikkeling is verbeeld in het multiproductieve netwerk Kolenspoor. Het omvat cruciale strategieën voor de wending.

Denkbeelden delen is ambities realiseren

Delen door her-verbeelden

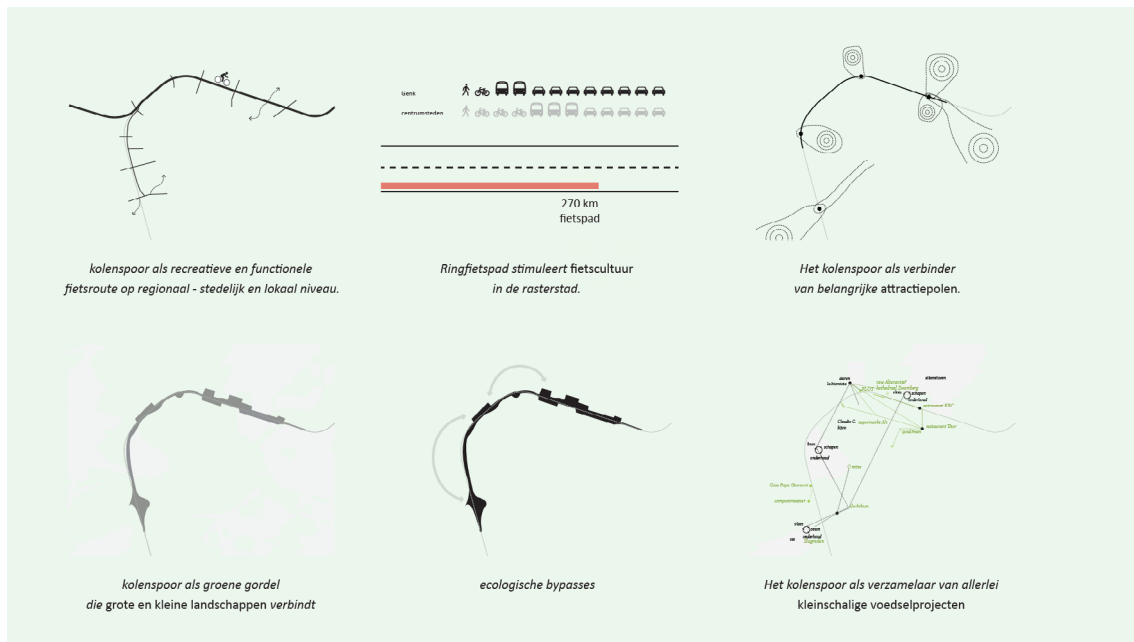
Drie voorgestelde thematische trajecten her-kaderen de bestaande, versleten en verlaten infrastructuur. Ze stimuleren om het spoor op een nieuwe manier te zien. De open metafoor 'spoor met stations' vindt innovatieve interpretaties in werkstations die spoor en stad verbinden, in een lijnvormig 'netwerk' en in het multiproductief karakter. Het nieuw verstedelijkingsmodel amendeert het bestaande door zowel fysieke verbindingen tussen stedelijke fragmenten, gemengde coalities en combinaties van top-down en bottom-up ontwikkeling.

De uitwerking van deze vernieuwende denksporen moet zo ruim mogelijk gedeeld geraken om effecten te resorteren. Verscheiden vormen van her-verbeelden dragen daartoe bij. Ieder thema trekt op intrigerende wijze de aandacht. Het verbeeldt een mogelijke toekomst, maar met actuele kwesties als inzet, en met het verleden als aanzet. De termen 'productieve groene gordel', 'productielus' en 'kringloopmachine' klinken tegelijkertijd vertrouwd maar ook vreemd in de context van een spoorlijn. Deze metaforen doen op een specifieke manier kijken en denken. Deze woord-beelden bieden houvast in het bekende, halen tegelijkertijd nieuwe ideeën en reacties aan, en blijven open voor (her-)interpretatie. Ze openen daardoor een arena voor suggestie, reflectie, discussie, overweging... en organiseren groepsgesprekken met een woord-beeld als richtingaanwijzer.

Ook figuur-beelden spelen een nadrukkelijke rol. Op de meeste pagina's van het eindrapport overwegen figuren in de bladspiegel: foto, schematische plattegrond, lijnfiguur, gelaagde collage, ruimte- of processchema, label, organogram, tijdslijn, plan, snede, axonometrie.... Iedere thema is her-verbeeld in een aantal simpele schema's en krijgt aldus een facetachtige uitbeelding van verschillende aspecten. Bijvoorbeeld: de 6 schematische tekeningen die verwijzen naar het traject 'productieve groene gordel' (zie AFB 14) kunnen gelezen worden als verschillende verhaallijnen die het traject als een raamverhaal opladen.

Hun veelheid wijst erop dat ieder traject mogelijks vele trajecten is, of kan worden, en actualiseert daardoor het multiproductieve aspect. Die veelvuldigheid is bovendien meer dan een opsomming, want ze toont samenhang én diversiteit. De 6 verhalen uit deze 'groene ringfiguur' klitten zowel functioneel als gevoelsmatig samen tot een cluster 'recreatie, fietscultuur, verbinder, groene gordel, ecologisch, kleinschalig'. Echter, de termen 'attractiepolen, landschappen, bypasses, ringfietspad, voedselprojecten' houden elkaar eerder op sectorale afstand. Tegelijkertijd zetten deze zich wel meteen klaar om aan andere trajecten te worden aangehaakt. Dit versterkt het beeld van multiproductiviteit en houdt het tegelijk open voor meer.

De drie werkstations bevestigen op analoge wijze dat multiproductieve karakter. Het zijn ook de onderdelen waarvoor het meest ontwerpend onderzoek is gebeurd.



© plusoffice-DELVA-UHasselt

AFB 14 Productieve groene gordel verbeeld in 6 schematische figuren, die tegelijkertijd 6 parallelle, elkaar verrijkende verhalen vertellen, en didactische handvaten leveren voor een dichte interpretatie van het Kolenspoor als route, rasterlijn, verbindinglijn, landschappelijk ruimte, ecologische ruimte, netwerkrimte.

Het uitzonderlijke karakter en rijke geschiedenis van het kolenspoor als kans voor een fascinerende en betekenisvolle groene ringfiguur die de belevingswaarde van Genk versterkt en grote en kleine productieve initiatieven met elkaar verbindt.¹

¹ Plusofficearchitects, DELVA landscape architects, Living Lab De Andere Markt (2016), o.c., p. 31.

De combinatie van thema (titels, termen...), tekening (schema's, plannen, foto's, diagrammen...) en tekst (kaderteksten, bijschriften, verhaallijnen...) doet in het rapport ook essentiële betekenissen 'zien', zonder die expliciet te benoemen. De collectieve dimensie is er één van. Het multiproductief kolenspoor ambieert collectieve verbeelding aan te wakkeren. De focus op het spoor als publiek domein dat verzamelt en verbindt spreekt vele en diverse stakeholders aan. De projectie van meerdere 'trajecten' op één spoor verdicht de interacties tussen actoren. Meersporigheid voegt daaraan argumenten toe zoals meervoudig gebruik, efficiëntie, slaagkans, samenwerking, intensiteit... en is een aantrekkelijke basis voor het verzamelen van uiteenlopende maak-actoren. Thematische verwijzingen naar het bucolische Limburgse landschap en naar de heroïsche historische productiecapaciteit brengen geografie en geschiedenis in, en munten het multiproductieve kolenspoor als collectieve ervaring en verlangen. In deze meervoudige en veelzijdige samenhang ontstaan verbindingen die op het gemoed werken van die actoren en dus op hun engagement en actiebereidheid.

Delen door deel-nemen

Uiteindelijk is het de bedoeling iets te doen met de ontwikkelde concepten. Daarom moeten ze innestelen in structuren en processen. Denk-beelden delen is daartoe, zoals gezegd, een hefboom.

Samen produceren de drie trajecten en hun werkstations een veelheid aan beeldende ideeën. De combinatie van intrigerende benamingen, relatief eenvoudige schema's en bondige bijschriften maakt deze denk-beelden meervoudig toegankelijk en memoriseerbaar. Ze worden bijgevolg makkelijk deelbaar en verspreidbaar, en dus ook beschikbaar om beslissingen en acties te (bege)leiden. De in thema, tekening en tekst gelede vorm, het aanspreken van zowel ratio als affect, en de kritische attitude prikkelen velen en zetten aan tot engagement.

Ieder thema houdt een 'wat als?'-scenario in: wat als we het spoor als belevingsroute (of productielus, of kringloopmachine) willen uitbouwen, hoe slagen we daarin? Zodoende zijn de thematische trajecten evenveel uitnodigingen om mee in een proces te stappen van een collectieve denkoefening, en om daarin vragen en antwoorden te delen.

Dat samen denken en her-denken is intensief. Het gebeurt op herhaalde ogenblikken (vaardighedenonderzoek, toetsingslabo's, werkgroepen...), op verschillende locaties (stadhuis, living lab De Ander Markt, te velde...), met onderscheiden groepen (lokale actoren, beleid, experts...).

De werk- en stuurgroepen die de conceptstudie begeleiden enerzijds, de toetsingslabo's en het Live Project anderzijds, vormen de structurerende agenda voor dit cocreatief proces. Concrete gelegenheden tot delen van meningen zijn ingebouwd in het proces van deze conceptstudie. Het meest opvallend zijn de toetsingslabo's als scharniermomenten tussen de verschillende fases. Idee-ontwikkeling en –toetsing gebeuren er in nauwe samenwerking met het living lab 'De Andere Markt', dat reeds voor de conceptsubsidieëring was opgestart en over een langere periode diverse groepen en individuen aanspreekt, activeert en verbindt. Het collectief maken van een beeldend tapijt als co-creatief moment voor het nieuwe kolenspoor is daar een mooi voorbeeld van (zie AFB 12). In een atelier waar vluchtelingen hun vaardigheden inzetten ten dienste van zowel een plaats in de lokale gemeenschap als op de arbeidsmarkt werd het tapijt vervaardigd uit herbruikt restafval van een Genks meubelbedrijf. Lokale ondernemers en initiatiefnemers rond het kolenspoor, experts in voeding, energie, mobiliteit, landschap, ontwerp en beleid reflecteren samen hoe ze hun verhalen, vaardigheden en verkenningen met leder en schaar en kruit kunnen beeldend vormgeven. Toekomstgerichte werkstations, in het denkbeeld verbonden door de trajecten, worden bijvoorbeeld letterlijk aan elkaar gekoppeld in dit tastbare, aanpasbare en inspirerende tapijt. In dit 'toetsingslabo' ontstaan innovatieve ideeën voor het kolenspoor, worden gecombineerd en uitgewerkt en getoetst aan haalbaarheid en engagement.

In het verlengde van het living lab werd in de 3de fase ook een Live Project gerealiseerd. Samen met studenten architectuur gingen lokale actoren en bewoners aan de slag om concrete installaties te bedenken en zelf te bouwen. Deze experimenten betrokken plekken, actoren, en lokale cultuur van voedselproductie op elkaar. Ze verbeeldden een community kitchen: een voedselhub die markt, ontwikkeling van horecagelegenheid en test van een sociaal-economisch model combineert. Het waren eerste aanzetten om een gedeelde mentale ruimte rond het spoor af te bakenen. De hub stimuleert de verbeelding in de richting van toekomstige werkstations. De belofte van opschaling door verbindingen met complementaire plekken en door vermenigvuldiging in het ontstane netwerk, valt samen met de ervaring van wat co-creatie en co-productie vermogen.

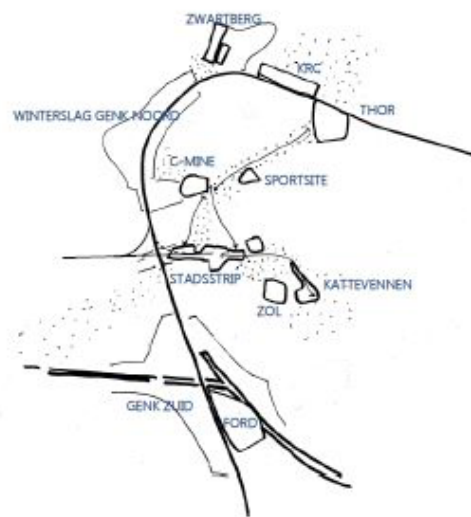
Het feit dat het College van Burgemeester en Schepenen de opdrachthouder van de conceptstudie de bijkomende opdracht gaf om een 'liftnota' – een snel overdraagbare synthese – aan te leveren, is een sterke indicatie dat het stadsbestuur het verder delen van de denkbeelden meer dan genegen is.

Bovendien nodigt het concept uit tot een stadsdebat over dit pregnant toekomstbeeld. Het multiproductief netwerk wil immers verbindingen tussen knopen van de Rasterstad, het overkoepelend concept voor de Genkse stadsontwikkeling, concretiseren.

Meer aanleidingen om de ontwikkelde (denk)beelden te (helpen) delen en ter discussie te stellen liggen in verbanden tussen de conceptstudie en ruimere initiatieven zoals: de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) gestart in november 2014, waarbij de conceptstudie naadloos aansluit, tevens in het zog van het territoriaal ontwikkelingsprogramma TOP Limburg; de activering van coördinerende werking binnen het strategisch project Kolenspoor dat volgde op de relance; de selectie voor de Internationale Architectuurbienale Rotterdam (IABR 2016) waar de voorstellen vooral peers bereikten; enzovoort.

Delen door ver-delen

Het project Multiproductief Netwerk Kolenspoor is reeds ver gegaan in de richting van realisaties. Het verbinden van beelden die een mogelijke toekomst laten zien met samenwerkingsstrategieën om ze te helpen realiseren is een troef. Daartoe zijn heel wat inspanningen geleverd: identificeren van mogelijke actoren, engageren van een aantal onder hen bij cocreatie in toetsingslabo 1, cocreatie van actieplannen en aanzetten tot coalitievorming in toetsingslabo 2, coproduceren van Live Project met een aantal actoren en coalities-in-wording, inschuiven in Strategisch project Kolenspoor getrokken door Genk en Provincie Limburg, aanvraag voor stadsvernieuwingsprojectsubsidie bij Stedenbeleid... Twee jaar na de aflevering van het eindrapport beweegt er echter niet veel op het terrein. De redenen zijn divers. Het Strategisch project focust op de realisatie van Mine Track, een recreatief fietspad lang of in de buurt van het kolenspoor, dat weliswaar enkele missing links in het fietspadennetwerk invult, maar door gebrek aan ruimtelijke focus onder het ambitieniveau van de conceptstudie blijft. De aangevraagde projectsubsidie werd niet goedgekeurd, waardoor geen specifieke regiecel werd opgezet om het project voort te stuwten. Noodzakelijke verwervingen daarvoor lopen moeizaam. Het kolenspoor is ook slechts één van de vele Genkse projecten-in-uitvoering, en komt dus in concurrentie met de uitbouw van cultuurhub C-mine, van hotspot voor technologie, energie en innovatie THOR, van het kruispunt van culturele diversiteit en biodiversiteit Labiomista, van de stedelijk/landschappelijke gebiedsontwikkeling LO2020 Groot-Sledderlo, van een scholencampus voor de 21ste eeuw Bret, enzovoort. Binnen het stedelijk beleid vecht het Multiproductieve Netwerk Kolenspoor om aandacht tussen armoedebestrijding, diversiteitsbeleid, sociale economie, onderwijs... Gelukkig liggen C-mine, THOR park en Labiomista, 3 belangrijke projecten-in-realisatie, maar ook de Ford-site, langs het kolenspoor (zie AFB 15). Mits gecoördineerde aandacht voor de tussenliggende ruimte is (gedeeltelijke) ontwikkeling niet uitgesloten.



AFB 15 Aanduiding strategische sites in de ontwikkeling van Genk en de koppeling aan het kolenspoor

© Stad Genk

Maar een complexe visie als het MNK heeft meer nodig. Een spoor waarop vele trajecten kunnen gereden worden, afhankelijk van mensen en middelen, en waarlangs op meerdere plekken uitwisselingen kunnen groeien tussen fysieke, sociale en economische ruimte is een sterk beeld. Het bouwt voort op hetgeen bestaat, zowel ruimtelijk (het kolenspoor), als sociaal (bestaande actoren) en economisch (KMO's en vrijwilligers). Het is ook een flexibel beeld, omdat trajecten en 'ritten' kunnen veranderen, afhankelijk van onvoorspelbare ontwikkelingen. Het zet in op duurzaamheid in de vorm van herbruik, zo kort mogelijk ketens, diversiteit, meervoudig gebruik, combinaties van top-down en bottom-up, ... Het gevarieerd en rijk eindrapport verbeeldt de idee dat het kolenspoor zowel als drager van ontwikkeling kan worden. Dit is interessant en nuttig voor intern gebruik. Het uitdragen verder delen van het concept heeft echter wellicht nood aan her-beelding in een beknopte 'liftnota' met wervende denkbeelden die op korte tijd kunnen verdeeld worden onder de bevolking. Het niet gecoördineerd en adequaat bezetten van de collectieve verbeelding laat wellicht te veel ruimte voor alternatieve interpretaties. In de recente publikatie *Designing the Future* (De Bruyn, 2018) blijft de metafoor van spoor en stations nog wel in de tekening zichtbaar maar in de tekst vervangt door de biologische metafoor 'levensader van het stedelijk metabolisme' van Genk¹. Alhoewel valabel en belangrijk, is het niet zeker dat dit beeld uitgroeit tot een denkbeeld, noch dat het een effectieve gelijkrichter wordt...

¹ De Bruyn, J., Dehaene, M., Mabilde, J., Vervloesem, E. (reds.) (2018), *Designing the Future*, Brussel: AWB, TVB, VRP, OVAM, IABR

Het zou arrogant dus zijn om te beweren dat tijdens de conceptstudie gemaakte keuzes reeds definitief verankerd zijn en gedragsveranderingen een feit. Anderzijds kan men vaststellen dat velen niet onberoerd bleven bij het proces: dat de burgemeester een korte overtuigende nota vroeg om de kernideeën effectief te kunnen delen, dat de schepenen en hun ambtenaren inter-sectoraal mee debatteerden, dat mogelijke coalities reeds samen overlegden en afwegingen maakten in de toetsingslabs, dat nieuwe contacten werden aangezet en gesprekken over samenwerking werden gevoerd, dat sommige coalities reeds de handen uit de mouwen staken om voedselcoöperatieven op te starten of testbouwsels te maken als voorafbeelding van de werkstations... Velen 'zien' dus iets in de herconceptualisering van de voorgestelde trajecten. Ze zien een gezamenlijke herkadering van de mogelijkheden van een unieke publieke ruimte. Ze voelen dat nieuwe samenwerkingsvormen effectieve verandering vermogen. Ze verwachten een breed gedragen andere toekomst. Ze incorporeren de aanmaak van denk-beelden tijdens het proces.

Of de denk-beelden zullen blijven enthousiasmeren, of meer stakeholders zich zullen engageren, of ze allen zin zullen hebben om in dezelfde richting te evolueren, of de spanning het zal blijven halen van de inspanning ... is niet zeker. Maar het verlangen om te handelen heeft duidelijker contouren gekregen! Gedragsverandering vaart er zeker wel bij. Het feit van een concreet maar vergeten spoor, wachtend op initiatief, draagt bovendien ongetwijfeld bij tot de kans op realisatie van de ontwikkelde en gedeelde verbeelding.

Samenwerken

Samenwerken

Griet Geerinck

Expert stads- en projectfinanciën bij AG VESPA

Sylvianne Van Butsele

Adviseur bij Omgeving Vlaanderen



WAAROM SAMENWERKEN?

Stedelijke vraagstukken worden gaandeweg complexer en ze houden meer rekening met de veranderende uitdagingen van de plek. Zo'n complexe en veranderende opgave vraagt niet om een lineair proces, maar wel om een continu proces van zoeken en bijstellen, definiëren en herdefiniëren, samenbrengen en uiteenrafelen. Zo ook in de manier van samenwerken. Stedelijke vraagstukken vragen om een samenwerkingsmodel waar idealiter een platform wordt gecreëerd voor afstemming en samenhang. Op dat platform worden eensgezindheid en meningsverschillen doorgepraat en krijgen vernieuwing en opportuniteiten een kans. Het platform creëert schaal- en leereffecten, gedeelde verantwoordelijkheid en gedragenheid.

Bij stadsvernieuwing is samenwerken essentieel. Samenwerking is een belangrijk onderdeel van het proces om tot vernieuwende, maatschappelijk gedragen en duurzame oplossingen te komen. Met de conceptsubsidie stimuleert de Vlaamse overheid de steden om een specifieke stedelijke plek of een stedelijke problematiek te onderzoeken, samen met een multidisciplinair ontwerpteam, de stakeholders, de bewoners en andere overheden. Stedenbeleid Vlaanderen investeert in deskundige begeleiding en staat erop dat de stad dan haar regierol opneemt.

Samenwerking is essentieel, maar niet evident, want binnen een stadvernieuwingsopgave kan veel mislopen. Er kunnen foute verwachtingen ontstaan over het doel van de samenwerking. Partners vertrouwen elkaar mogelijk onvoldoende. Er kan een tekort aan verbindend leiderschap zijn. De nood om samen te werken kan onduidelijk zijn. De noodzakelijke partners kunnen ontbreken aan tafel of ze hebben te weinig beslissingsbevoegdheid. Er kunnen onvoldoende middelen zijn of te weinig expertise om de samenwerking een kans op slagen te geven. Daardoor komt de samenwerking niet tot zijn recht. Zo kan een participatietraject verengen tot een communicatietraject. Een overleg met stakeholders kan een dovemansgesprek worden. Een gezamenlijke agenda raakt verpletterd tussen verborgen agenda's en verkokerde standpunten.

**Bij stadsvernieuwing is samenwerken essentieel.
Samenwerking is een belangrijk onderdeel van het proces
om tot vernieuwende, maatschappelijk gedragen en
duurzame oplossingen te komen.**

Net daarom is het belangrijk dat er vooraf wordt nagedacht over samenwerking: waarom, waarover, hoe, met welk doel en welke partners?

De manier waarop de samenwerking in het proces wordt ingebed, vergt maatwerk. Er zijn bovendien tal van manieren, modi, tijdsvensters en middelen om samenwerking vorm te geven en om actoren, partners en experts te betrekken. Voor dat maatwerk bestaat geen blauwdruk. Elke conceptstudie is een zoektocht naar vooraf onbekende oplossingen, een interactie tussen diverse spelers, manieren van cocreëren en participeren, kennisdelen en leren over nieuwe praktijken en het gezamenlijk formuleren van oplossingen.

Behalve van maatwerk hangt het succes van samenwerking af van enkele algemene voorwaarden. In 'Our iceberg is melting'¹ vat veranderingsexpert John Kotter die voorwaarden samen in vier thema's: 'Set the stage, Decide what to do, Make it happen en Make it stick'. Die voorwaarden voor samenwerking en verandering uit de wereld van het veranderingsmanagement zijn toepasbaar op het proces van samenwerking bij de verschillende conceptstudies. We kunnen vier voorwaarden onderscheiden:

- 1) wat heeft tot samenwerking geleid;
- 2) hoe heeft men samenwerking georganiseerd;
- 3) hoe kwam de samenwerking tot uiting;
- 4) wat brengt samenwerking teweeg.

Dit artikel gaat op elk van die vier voorwaarden in en verbindt ze met zes geselecteerde voorbeelden uit de praktijk van de conceptsubsidies²: Lokeren Hoedhaarsite³, Gent Muide Meulestede⁴, Dendermonde Station, Eeklo⁵ Oostveld, Stassano en Hartwijk.

In de praktijk zien we dat samenwerken een inspanning vergt van alle actoren en dat succes niet bij voorbaat gegarandeerd is. Bij de aanvang van de conceptstudie is het vraagstuk bekend, maar de oplossing niet. Als nieuwe groep daarmee samen aan de slag gaan, is de uitdaging.

¹ Kotter J., *Our iceberg is melting*. London. 2006.

² juryverslag, eindrapport en reflecties bevoorrechte getuigen via vraagstelling

³ interview van Sylvianne Van Butsele met Piet Van Themsche, Elke Criel (Stad Lokeren), juryverslag en rapportering conceptsubsidie Stedenbeleid.

⁴ interview van Griet Geerinck met Joris Velleman, planoloog van de stad Dendermonde

⁵ interview van Griet Geerinck met Dirk Waelpuut, stedenbouwkundig ambtenaar stad Eeklo

WAT HEEFT TOT SAMENWERKING GELEID?

De conceptsubsidie geeft steden de kans om een stadsvernieuwingsidee aan te brengen en werkt als een impulsmoment om een stuwende groep te vormen en een stedelijk vraagstuk te formuleren.

De subsidieaanvraag zet een probleemstelling duidelijk op de politieke agenda: hier moet iets mee gebeuren. Als de politiek verantwoordelijke niet openstaat voor een vernieuwende vorm van samenwerking en aanpak, dan kan het impulsmoment niet volledig aangegrepen worden. De formule van de conceptsubsidie geeft aan hoe belangrijk het is dat de politiek verantwoordelijken van een stad betrokken worden. Ze zet ertoe aan om nieuwe vormen van samenwerking te verkennen en te aanvaarden. De politiek verantwoordelijken moeten duidelijk voor die verandering willen gaan. Ze moeten beseffen dat er dringend iets moet gebeuren en ze moeten het impulsmoment aangrijpen om 'iets op een andere manier' te doen. Met de conceptsubsidie geven ze aan dat ze stedelijke vernieuwing een kans willen geven en ze verdedigen het belang van de subsidie.

De aanvraag is ook het uitgelezen moment om de strategie van samenwerking goed uit te tekenen. Het is een momentum om met een krachtige kerngroep een probleemstelling multidisciplinair te benaderen. Kotter spreekt in dat verband van 'setting the stage'.

De cases Lokeren, Gent, Eeklo en Dendermonde geven aan hoe dat impulsmoment gespeeld heeft.

Lokeren Hoedhaarsite: nieuwe paden betreden

De Hoedhaarsite was een verpauperde buurt van Lokeren met leegstaande industriële panden, een onderbenutte groene ruimte, kleine arbeiderswoningen en drie grote sociale woonblokken met 181 woonunits, de 'Dallas-blokken'. De stad Lokeren wou de zwaarvervuilde bodem saneren, de 'Dallas-blokken' slopen en een nieuw woonproject ontwikkelen.

De puzzelstukken lagen op tafel, maar een kwalitatieve visie ontbrak. De stad stond open voor een vernieuwende ambitie en zag een kans in het instrument van stadsvernieuwing. De voorbereiding van de oproep zette de stad aan tot nadenken en bracht een en ander in beweging. De stad waagde de stap om voor een kwaliteitsslag en vernieuwing te gaan en ze deed een aanvraag.



@ Planners
Lokeren Hoedhaar

De jury zag de potentie in en stelde voor om het project een conceptsubsidie toe te kennen op voorwaarde dat de hoofdactoren bereid waren om het project te herdenken en te herformuleren. De stad was bereid ambitie te tonen en stond ervoor open dat inhoudelijke expertise en procesbegeleiding zouden worden ingebracht in de samenwerking.

Belangrijk element daarbij was de schepen van ruimtelijke ordening. Hij stond van meet af aan achter het initiatief. Hij wou die kans grijpen, steunde het opzet en verdedigde de beslissingen waar nodig. Die steun is belangrijk, als men vernieuwende paden inslaat.

Door de conceptsubsidie kreeg het project een begeleidingsteam en een ontwerpteam. Voor de kleine stad Lokeren was dat een grote sprong: zelf de regie in handen nemen, aan tafel zitten met experts, via ontwerpend onderzoek de krachtlijnen van een site bepalen en inzetten op partnerschap en participatie. In die setting nam de stad de regie op om samen met de intercommunale Waasland (verdichting in de stad), OVAM (sanering van historische industriële vervuiling) en de VMSW (renovatie sociale huisvesting) de verschillende deelproblemen in het projectgebied aan te pakken. De conceptsubsidie was duidelijk een aanleiding om de comfortzone te verlaten en ruimte te geven aan een vernieuwende samenwerkingsdynamiek.

Gent Muide-Meulestede: bewoners in 'pole-position'

De buurt Muide-Meulestede in Gent kent een bewogen geschiedenis van geëngageerde, trostse bewoners. In 2013 bleek dat er verschillende (bouw)projecten op stapel stonden, maar dat er geen geïntegreerde visie was om de verspreide initiatieven te bundelen.

De bewoners besloten toen zelf om het over een andere boeg te gooien. In plaats van een nieuwe actiegroep op te richten of een juridische procedure op te starten besprak een bewonersgroep de mogelijkheid om een conceptstudie aan te vragen.

Vanuit die grotere bewonersgroep ging een kern van zeven mensen voort aan de slag. Zij werkten samen met de wijk- en programmaregisseur. De stad en de bewoners groeiden zo geleidelijk aan naar elkaar toe. Ze stelden ambities en knelpunten scherper en introduceerden samen de eerste initiatieven, zoals een ruimere bevraging bij kinderen en jongeren en het verzamelen van ideeën tijdens een 'wijkbeurs'. Een jaar na de eerste samenkost dienden ze samen een aanvraag voor een conceptstudie in.

De jury was oprecht onder de indruk dat voor het eerst een bewonersgroep zich had georganiseerd om een conceptsubsidie aan te vragen. Om de uitdagingen in hun wijk intelligent en constructief aan te pakken werkten ze bovendien samen met stedelijke actoren en stemden ze af met een zo ruim en breed mogelijk draagvlak binnen de eigen buurt.

Eeklo Heilig Hartwijk: expertise inzetten voor een innovatief stadsproject

De stad heeft de site van het Heilig Hartziekenhuis gekocht om ze te ontwikkelen als woongebied. De verhuis van het ziekenhuis naar de nieuwe locatie was gepland voor 2017 en in 2012 begon men met het ontwerp. Stadsbestuur en stedelijke administratie leggen de ambitie zeer hoog: het totale aankoopbedrag moet worden terugverdiend door een CO2-neutrale wijk te creëren. Daarbij moet een meerwaarde worden gerealiseerd op het vlak van natuur, groen, water, mobiliteit, energie, sociale mix en integratie. De conceptsubsidie biedt de stad ondersteuning - financiën, expertise en mankracht - om een complex stadsproject op te tillen tot een innovatief stadsvernieuwingsproject. De samenwerking die vanuit de conceptstudie wordt aangeboden, geeft de stad ruimte om een platform uit te bouwen dat complexe projecten kan aanpakken. De stad Eeklo omschrijft de inzet van de conceptsubsidie voor de stad als volgt:

"Het kunnen realiseren van projecten die in een ruimere toekomstvisie passen is net het leuke aan de job. Het is voor een stedenbouwkundige ambtenaar niet eenvoudig om in zijn eentje andere stadsdiensten en het stadsbestuur te overtuigen om vernieuwend en kwaliteitsvol aan stadsvernieuwing te doen, laat staan de kwaliteit op lange termijn te garanderen. Daarom is het belangrijk dat de conceptsubsidie bestaat. De inbreng van de jury, de ondersteuning door een extern bureau, de begeleiding door het team van Stedenbeleid werken motiverend om de lat hoog te leggen. Door de manier van aanpak worden ook de andere stadsdiensten en het bestuur aangezet tot samenwerken en het formuleren van ambities..."

Dendermonde stationsomgeving: opstap naar stedelijke regie over de stationsomgeving

De stationsomgeving van Dendermonde is een amalgaam van versnipperde ruimtes ten noorden en ten zuiden van de spoorweginfrastructuur: groene restruimtes, pendelparkings, busstation, stationsgebouw, plein, park en een potentiële ontwikkelingszone.

De herwaardering van dat gebied tot één stedelijk stationsgebied dat zowel lokaal als bovenlokaal zijn functie kan vervullen vraagt een gelaagde aanpak met een 'globale focus'. Kort nadat het masterplan stationsomgeving Dendermonde van EIS in 2012 was afgerond, paste de NMBS haar bedrijfsvisie aan van een investeringsbeleid naar een meer klantgericht beleid. Het masterplan station Dendermonde was een totaalplan met een aanzienlijk investeringsbudget vanuit de NMBS. Vermits de NMBS dat uit haar investeringsplan schrapte, bleef Dendermonde achter met een niet-uitvoerbaar plan.

Na twee jaar zonder voortgang in het dossier besliste het bestuur van Dendermonde dat een nieuwe studie noodzakelijk was om te komen tot een gefaseerd investeringsplan, dat via de verschillende partners zou kunnen worden gefinancierd.

De stad greep de conceptsubsidie als impulsmoment aan om een onafhankelijke studie aan te besteden. De studie liep over één jaar. Zo'n strikt afgebakende tijd creëert een 'sense of urgency'. Maar de stad wou de studie alleen starten, als de investeringspartners, de NMBS en De Lijn, hun engagement hadden uitgesproken voor de studie over de herontwikkeling van de stationsomgeving van Dendermonde. Dat die partners aanwezig waren bij de jurering over de conceptsubsidie was een duidelijk signaal.



@ MAARCH

HOE HEEF MEN SAMENWERKING GEORGANISEERD?

Samenwerken houdt in dat men mensen fysiek samenbrengt en ze structureel laat samenkomen. Hoe je dat precies aanpakt en via welke methode, zou ons te ver leiden. Bij de organisatie van samenwerking gelden wel enkele **belangrijke randvoorwaarden**:

1. de aanwezigheid van een verbindend leiderschap, van iemand die kan leiden en begeisteren,
2. een duidelijk samenwerkingsmodel met verschillende expliciete en impliciete rollen, verantwoordelijkheden en functies,
3. de mate waarin en de wijze waarop partners rond de tafel worden samengebracht en er een platformwerking kan ontstaan.

De eerste twee randvoorwaarden zijn meestal vrij goed ingevuld. De stad krijgt bij een conceptsubsidie duidelijk de regierol. Belangrijk voor de samenwerking is dat die regierol uitgaat van verbindende leiderschapsstijl. Een begeisterende figuur die gedeelde beslissingen neemt en ook duidelijkheid kan scheppen over richting, verantwoordelijkheid, rol en verwachting. Meestal wordt er ook een heldere processtructuur voorgesteld met duidelijke taken, verantwoordelijkheden en rollen. Er is een projectverantwoordelijke, een ambtelijke werkgroep, een lokaal begeleidingsteam en een stuurgroep met politieke leiders en beslissers. Afhankelijk van de conceptsubsidie is de samenwerking sterker uitgebouwd en worden verschillende partijen betrokken bij het proces: interne administraties, federale en Vlaamse partners, experts, middenveld, private investeerders, middenstand, bewonersgroepen, e.a. Bij de recentere conceptsubsidies wordt alvast meer en meer gewerkt aan een draagvlak bij en participatie met bewoners en gebruikers. De conceptsubsidie biedt een kans om te investeren in participatie.

Bij de derde randvoorwaarde zien we door de jaren een positieve evolutie: lokale besturen aarzelen minder om private stakeholders, bovenlokale overheden en andere externe partners mee rond de tafel te vragen. De koudwatervrees van lokale besturen om externe partners te betrekken maakt plaats voor het voordeel van samenwerking. Het lokale bestuur kiest wie wel of niet wordt betrokken. Die keuze bepaalt de strategie van het lokale bestuur of de lokale mandataris om stedelijke vraagstukken aan te pakken.

De grote uitdaging bij de derde randvoorwaarde is de manier waarop partners meegenomen worden in het verhaal. Of zoals Kotter het stelt: de juiste groep mensen is noodzakelijk, maar niet voldoende. De groep moet ook kunnen samenwerken. In sommige gevallen leidt de samenwerking tot een eigen dynamiek en komen heuse coalities tot stand. Op dat moment kan gewild of ongewild '**platformwerking**' ontstaan.

De juiste groep mensen is noodzakelijk, maar niet voldoende. De groep moet ook kunnen samenwerken. In sommige gevallen leidt de samenwerking tot een eigen dynamiek en komen heuse coalities tot stand. Op dat moment kan gewild of ongewild 'platformwerking' ontstaan.

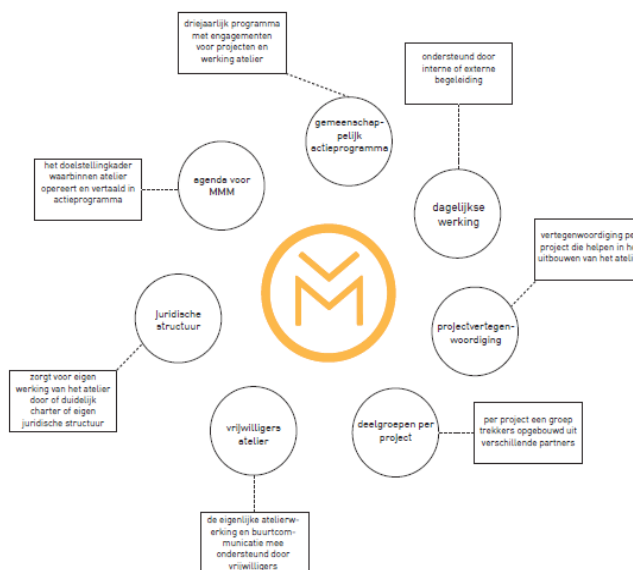
We zien platformwerking als een vorm van verregaande samenwerking. Daarbij wordt ernaar gestreefd om het hele systeem in één ruimte samen te brengen om zo een gedeelde ambitie en visie te kunnen formuleren. Een eerste stap daarbij is het om zoveel mogelijk relevante en geëngageerde partners te betrekken. Daarna komt het erop aan open te staan voor nieuwe partners en stakeholders in de loop van het proces. Platformwerking gaat niet over posities innemen en eenzijdig beslissen, maar over verbinden en interageren. De samenwerking moet van ik-denken naar wij-denken durven gaan. Er moet bereidheid zijn om samen risico's te dragen en het netwerk moet worden aanvoeld als een draagvlak voor realisatie. In de praktijk blijkt daar snel een soort angst voor te bestaan. De vraag blijft: biedt de stad voldoende ruimte om samen te werken aan gemeenschappelijke ruimtelijke kwaliteiten en belangen of huivert ze voor een mogelijk strijdtoneel en sluit ze liever andere meningen a priori uit? Belangrijk is dat er aan openheid en vertrouwen gewerkt wordt en dat samenwerken als vanzelfsprekend wordt beschouwd.

Voor elke conceptstudie blijft het een uitdaging om samen te blijven zoeken naar de onzekerheden en de veto's van elke partner en naar mechanismen om eventuele verborgen agenda's op tafel te krijgen. Luisterbereidheid en erkenning van de eigenheid van elke partner zijn daarbij belangrijke waarden. Bij de interactie moet men alle partners blijvend meenemen en niet achterlaten. Eventueel is extra overleg nodig of zet men een stap terug in het denkproces om tot platformvorming te komen. Een gezamenlijk engagement verbindt de groep en geeft ze een dynamiek. Het is de taak van de voorzitter om daarover te waken. Het multidisciplinair team zoekt oplossingen die verbinden en niet verdelen.

De stuurgroep is het platform waarbinnen de studie vooruitgang boekt op basis van beslissingen en mijlpaalmomenten. De voorstellen die daar worden geformuleerd, hebben de goedkeuring nodig van het voltallige bestuur en worden gecommuniceerd aan bewoners en actoren. De voorzitter is de spelverdeler. De partners rond de tafel voeden het spel met specifieke verwachtingen en het multidisciplinair team voedt het spel met inhoud en voorstellen voor gezamenlijke oplossingen. In de praktijk kunnen verschillende werkvormen toegepast worden voor bewonersparticipatie, stakeholdersoverleg, workshopmiddagen of workshopweken. Met de cases Gent en Dendermonde geven we een voorbeeld van een intens samenwerkingsmodel.

Gent Muide-Meulestede: hechte participatieve kern, brede dynamiek

De stad Gent wil haar stadswijken participatief ontwikkelen. Ze zet daarvoor in op 'wijkregisseurs'. Muide-Meulestede Morgen (MMM) zet in op een hechte samenwerking tussen de stedelijke overheid, bewoners en allerhande belanghebbenden uit de wijk. Participatie betekent hier voortdurend ruimte geven aan een dynamisch engagement en openstaan voor cocreatie. Het is de uitdaging om zowel inhoudelijk als procesmatig te werken aan verknoping en betrokkenheid om zo te komen tot een gezamenlijke visie, die wordt gedragen door alle geledingen van de wijk. Om zich daarbij professioneel te laten inspireren werden twee studie bureaus aangesteld: AWB vanuit een meer stedenbouwkundige en Ndvr vanuit een meer participatieve benadering. De stem van de kerngroep van bewoners was doorslaggevend bij de keuze van de bureaus.



@ Ndvr
Atelier Muide-Meulestede Morgen

MMM tekende een werkbare processtructuur uit die verder ging dan het klassieke informeren. Tijdens een kick-offmoment, namiddag- en avondworkshops en een 'halfwegmoment' in een kerk die wacht op herbestemming dachten en werkten bewoners, passanten, ambtenaren, kabinetsmedewerkers, ondernemers, verenigingen en experts samen aan de toekomst van Muide-Meulestede.

De conceptsubsidie leidde er tot twee belangrijke producten. Enerzijds is er het wijkplatform 'Atelier MMM', dat coöperatieve stadsontwikkeling beoogt. Anderzijds is er de werking die gebaseerd is op 'werven' en waarbij iedereen in de wijk blijvend of opnieuw kan betrokken worden bij zeer concrete acties in Muide-Meulestede. Zowel het Atelier als de werven vertrekken altijd vanuit een open, constructieve en pragmatische samenwerking tussen stad, bewoners en andere initiatiefnemers. Geleidelijk aan worden zo nieuwe sporen van beleid verkend en uitgestippeld. Het Atelier Muide-Meulestede Morgen kan als een verregaand voorbeeld van platformwerking worden gezien.

Dendermonde stationsomgeving: partners zoeken plek dicht bij stationsingang

Een zeer dynamische stuurgroep begeleidt de conceptstudie Dendermonde. Er wordt open gediscussieerd en meningsverschillen rond de tafel worden uitgesproken. Kortom, er wordt een 'trialoog' gevoerd tussen bestuur, studie bureau en stakeholders. Volgens Dendermonde zijn het de stuurgroep en de workshopweek, die het succes bepalen.

De stuurgroep fungeert als dynamisch platform met de stad als voortrekker. De bevoegde schepen is actief en geëngageerd om samen met de administratie het project te trekken. De burgemeester tracht op de stuurgroepen aanwezig te zijn en zet het engagement van de stad kracht bij als lead voor de studie. Bij de samenstelling van de stuurgroep is vooral gekozen voor partners die actief en positief geëngageerd zijn om mee te denken en te investeren in de plek, zoals de NMBS en De Lijn. Alle andere actoren, die direct of indirect gelinkt zijn aan het projectgebied, zijn bevraagd als experts. Een voorbeeld is het Agentschap Wegen en Verkeer. Tijdens de actorenbevraging bleken nog andere partners enthousiast om mee te werken aan het project: de provincie bijvoorbeeld met het project van de fietssnelweg. Ook die partners werden toegelaten tot de stuurgroep. Die werkwijze heeft mee de dynamiek versterkt die tijdens de stuurgroep voelbaar was.

De workshopweek heeft de kans gecreëerd om in te zetten op een veelzijdig participatietraject met:

- een bevraging van de bewoners via website;
- een bevraging van de bewoners via website;
- een bevraging de gebruikers in het stationsgebouw;
- een avond met rondetafelgesprekken met bewoners, halfweg de week, met de vraag naar reflectie over eerste conclusies van de stuurgroep, van de bevraging van de experts en de voorstelling van toekomstscenario's
- een slotmoment van de workshopweek op vrijdagavond, waarin de visie en de strategische keuzes over de nieuwe stationsomgeving werden gepresenteerd aan pers en bewoners als het resultaat van de workshopweek.

Het studie bureau stelde voor om tijdens het ontwerpproces een coworkshopweek in te lassen. In het korte tijdsbestek van één week brengen alle partners in cocreatie de analyse van de problematiek, de ontwerpvoorstellen en de engagementen van de stakeholders samen. Dat wordt vastgeklikt in één presentatie en gepresenteerd tijdens een afsluitend publieksmoment. Dat instrument heeft gewerkt als een samenwerkingskatalysator.

HOE KWAM DE SAMENWERKING TOT UITING?

Met de conceptsubsidie bepaalt de stad de agenda en neemt ze de regie in handen. Vraag is hoe het initiële vraagstuk en de initiële ambitie kunnen groeien naar een gedeelde visie en ambitie met het oog op meer gedragenheid en meer kans op slagen. We merken dat er soms vrees is om de initiële ambitie los te laten en om nieuwe mogelijkheden te verkennen. Precies op dat punt kan een conceptsubsidie de kans bieden om zich verkennend en vernieuwend op te stellen, om nieuwe vragen te stellen, om nieuwe inzichten te krijgen en om extra expertise in te roepen.

De conceptstudies geven steden de ruimte om te experimenteren met specifieke methodieken om een platform te creëren. Met dat platform kunnen ze een gedeelde ambitieuze visie vormen. Er komt een open discussie tot stand, bijvoorbeeld via workshops. Tijdens die open discussie kunnen deelnemers uit zeer verschillende doelgroepen, zoals bewoners, eigenaars, projectontwikkelaars, inhoudelijke experts en politieke mandatarissen, samen discussiëren over specifieke vraagstukken rond het lokale projectgebied. Er is ruimte om expertise in te brengen uit verschillende disciplines, om referentieprojecten voor te stellen en vragen te detecteren, die nog moeten worden onderzocht.

Kennis delen, kennis opvragen en bespreken hoe die kennis mogelijk kan worden toegepast in het projectgebied, kan leiden tot een hoger ambitieniveau, dat de groep kan dragen en delen. Tegelijk worden zo ook onbeantwoorde vragen zichtbaar. Uit de discussies komen bijvoorbeeld verschillende vermeende opvattingen of interpretaties over parkeergedrag naar voor. Een bijkomend parkeeronderzoek kan die veronderstellingen objectiveren.

In de gedeelde visie maakt elke partner deel uit van het project. Hij eigent zich het project toe, omdat er voor zijn specifieke agenda of invalshoek een winsituatie in zit. Het platform heeft als effect dat elke partner deel blijft van het geheel, omdat men samen blijft zoeken, herformuleren, herbeginnen, hertekenen en herbevragen.

De cases van Gent, Eeklo en Dendermonde tonen aan hoe samenwerking ertoe kan leiden dat men gedeelde ambities formuleert.

In de gedeelde visie maakt elke partner deel uit van het project. Hij eigent zich het project toe, omdat er voor zijn specifieke agenda of invalshoek een winsituatie in zit. Het platform heeft als effect dat elke partner deel blijft van het geheel, omdat men samen blijft zoeken, herformuleren, herbeginnen, hertekenen en herbevragen.

Gent – Muide-Meulestede: groeien naar gedeelde ambitie

De conceptstudie wou met, voor en door de bewoners een ambitieuze visie uittekenen voor Muide-Meulestede.

De aanpak van Ndvr/AWB gaf de wijk de nodige ruimte om verder na te denken over zichzelf en over de toekomst. De groep kon tegenstellingen benoemen, tot nieuwe inzichten komen en verschillende belangen samenbrengen. Een deel van het plan van aanpak bestond erin te detecteren 'wie welke ideeën kon helpen realiseren'. Daarvoor werd nauwgezet gedocumenteerd wat er leefde in de wijk: bezorgdheden werden geanalyseerd, knelpunten en kansen werden blootgelegd, slimme analyses werden gemaakt en wensen werden verbeeld. Goede stad vernieuwing valt volgens de aanvragers niet louter samen met een bundeling van wensen. Het draait om de cocreatie van een visie waarin lokale en bovenlokale belangen en korte- en langetermijnbelangen worden samengebracht.

Eeklo - Hartwijk - met duurzaamheidsmeter CO₂, neutraliteit nastreven

Eeklo wil van Hartwijk een CO₂-neutrale wijk maken. Om dat te bereiken deden ze een beroep op de duurzaamheidsmeter. Door CO₂ als doelstelling voorop te stellen kon Eeklo werken aan een gedeelde ambitie. Het college had een score van 68% goedgekeurd. Dat werd de toetssteen voor elke ontwerpkeuze. De stad Eeklo omschrijft het werken met de duurzaamheidsmeter als volgt:

“De inzet van een duurzaamheidsmeter stelde ons in staat om een brede discussie te voeren over het halen van de vooropgestelde kwaliteitsdoelstellingen voor de Hartwijk en die ook te handhaven. Het opstellen van zo’n instrument vergt heel wat rekenwerk, maar zodra het streefdoel wordt vastgelegd, is het een houvast. Het stadsbestuur legde de score voor de Hartwijk vast op 68%, wat voor de gebruikte duurzaamheidsmeter als zeer goed wordt beschouwd. Tijdens interne overlegmomenten en bij besprekingen rond het concept voor de Hartwijk werd steeds teruggegrepen naar die score. De parkeerproblematiek is bijvoorbeeld zo’n onderwerp waarrond de gemoederen hoog kunnen oplopen. Door aan te tonen dat bij het hanteren van hoge parkeernormen de eindscore niet zal worden gehaald werd het gesprek automatisch breder gevoerd. De vragen rezen: wordt er gegaan voor meer parkeren en wordt er meer ingezet op andere thema’s, zoals hogere energieprestatienormen of meer kwalitatief groen in de wijk. Dat leverde boeiende inzichten op. De gevraagde parkeernorm van 1,2 wagens per woonentiteit werd uiteindelijk vastgelegd op 0,9. Belangrijk is ook dat de gestelde ambities uit de duurzaamheidsmeter werden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP De Hartwijk.”

Eeklo - Oostveld - de ambitie groeit bij elke volgende conceptstudie

“De stad Eeklo is aan zijn derde conceptstudie stadsvernieuwingsprojecten toe: Stassano (1999), de Hartwijk (2012) en de wijk Oostveld (2015).

Waar de ambitie van de eerste conceptstudie stadsvernieuwingsprojecten, Stassano, zich voornamelijk toespitste op de architecturale kwaliteiten van de gebouwen en de omgeving, zien we een evolutie naar een aanpak waar andere kwaliteiten op het voorplan komen. Voor de Hartwijk was dat de CO2-neutraliteit. Voor de wijk Oostveld sociale dynamiek en de inzet van ecosysteemdiensten. Die doelstellingen kunnen alleen worden gehaald door samenwerkingsverbanden op te zetten, een groepsdynamiek te ontwikkelen en na te denken over de beleidsdomeinen heen.

De aanpak van het project Oostveld speelt daarop in. Er waren twee uitdagingen. Ten eerste wou men strategieën opzetten om verlaten gebouwen een invulling te geven die de wijk opnieuw een gemeenschapsgevoel zouden geven. Ten tweede wou men de publieke ruimte herdenken ten voordele van de lokale bewoners. Door dat verhaal lopen de thema's energie, water en lokale voedselproductie. Van bij de start werden buurtbewoners, middenstand en bedrijven bevraagd. Bij elke stap in het planningsproces wordt een workshop van een dag opgezet. Die begint met een evaluatie en een bespreking van de stand van zaken. Daarna diepen werkgroepen bepaalde deelaspecten verder uit. Iedereen kan tijdens die workshopdag aan verschillende werkgroepen deelnemen. Die aanpak vergt heel wat inzet van de deelnemers. Hun verwachtingen liggen dan ook terecht hoog. Het gevolg is dat de leden van de stuurgroep, samen met het studiebureau, op een open manier kunnen discussiëren met het college.”

Dendermonde: de ambitie delen en verdedigen tegenover het publiek

Halverwege de conceptstudie is een coworkshop georganiseerd. Die werd voorbereid tijdens de stuurgroep in overleg met alle stakeholders, zoals de NMBS, De Lijn, de provincie, enz. Het gemeentebestuur kreeg daarover de nodige feedback. Zo kreeg elke partner tijdens de coworkshop het nodige comfort om zijn standpunt te formuleren. Tegelijk was er ook de dynamiek van het gezamenlijk moment, waar een helder standpunt werd verwacht. Dat werd ook geponeerd. De aanwezigheid van de verschillende stakeholders en de burgemeester illustreert het belang van dat moment. Er was de bevraging van gebruikers in het station, de doorgedreven experten- en stakeholdersbevraging, de stuurgroep met eerste bevindingen en rondetafelgesprekken met de bewoners. Het geheel van die interactie tussen alle partijen creëert een momentum naar gezamenlijke standpunten. Het eindproduct was een publieksmoment met persaanwezigheid waarop de resultaten van de workshopweek werden gepresenteerd. Dat was een mijlpaal in de studie. Aan de hand van vijf ambitieuze stellingen zijn de strategische krijtlijnen vastgeklikt voor de toekomst van het te ontwikkelen gebied. Die stellingen zijn de toetsstenen van de gedeelde ambitie waaraan elke ontwerp oefening wordt getoetst. Ook in de toekomst wordt dat het referentiekader voor elk ontwerpvoorstel.

Na de workshopweek en het persmoment verschenen in de kranten verschillende artikels over de parkeerplaatsen die aan het station zouden verdwijnen. Die berichten veroorzaakten veel commotie en zetten het project in een negatief daglicht. Het bericht was er gekomen, omdat in de persmededeling een streefcijfer was blijven staan omtrent de parkeerplaatsen aan het station. Na de dynamiek van de workshopweek was het krantenartikel een anticlimax, maar het gemeentebestuur counterde dat door in de pers en op de website de voorgestelde toekomstvisie te blijven verdedigen en in de verf zetten. De dynamiek heeft niet voor een politieke kramp of impasse gezorgd.

De gedeelde ambitie moet dus op een of andere manier voort worden vastgehouden en uitgedragen.

WAT BRENGT SAMENWERKING TEWEEG?

De uiteindelijke bedoeling is dat er iets moet gebeuren of veranderen of, zoals Kotter het stelt, 'Make it happen'. Stadsvernieuwingsprojecten hebben een lange doorlooptijd. Reken maar snel op een tiental jaar. Als de resultaten niet snel zichtbaar zijn, dan ebt de dynamiek van de samenwerking weg of verzandt de samenwerking in een praatbarak. De gedeelde ambitie moet dus op een of andere manier voort worden vastgehouden en uitgedragen.

In het begin werd een conceptsubsidie vaak aangezien als een opstapje naar een projectsubsidie. Het was een verkennende ronde om visie, projectdefinitie, partnerschappen en ambitie scherp te stellen. Maar een conceptsubsidie kan ook andere resultaten opleveren, zoals een wervend ontwerp om de geesten rijp te maken voor de mogelijkheden en de kwaliteit van de plek. Misschien kunnen kortetermijnrealisaties en tijdelijke invullingen een eerste wezenlijke verandering op het terrein teweegbrengen. Of misschien leidt de conceptsubsidie tot nieuwe methodes om bijvoorbeeld participatieve trajecten op te zetten en gedeelde ambities te formuleren. Dat kan gelden voor de plek of het probleem in kwestie of bij uitbreiding voor andere plekken of gelijkaardige problemen in de stad.

Het is voor de steden een uitdaging om het traject verder te zetten. De praktijk leert dat het niet zo evident is om de resultaten van de studie toe te passen. Als de studie wordt opgeleverd en de opdracht van het multidisciplinair team stopt, valt de dynamiek van het proces vaak weg. Dan heerst de waan van de dag en blijft de stad verweesd achter.

De stad moet expliciet stappen zetten naar verdere realisatie. Dat kan door op korte termijn een eerste project op de rails te zetten, door een kwaliteitskamer op te richten met afgevaardigden uit de stuurgroep, door de studie te verankeren in een ruimtelijk uitvoeringskader of door een projectleider aan te stellen. Met een gefaseerde projectplanning kan men over een periode van 10 jaar de visie trapsgewijs realiseren als een innovatief project. Door bewoners, gebruikers en kiezers stelselmatig te laten meegroeien in de verandering, voorkomt men dat ze gebruuskeerd geraken. De partners in de conceptstudie moeten hun specifieke projectplannen en planning inpassen in de overkoepelende projectplanning.

Het vermogen om te leren samenwerken kan ook een doel op zich zijn.

De conceptsubsidie kan zorgen voor een solide samenwerkingsbasis die doorwerkt in het verdere proces. Het kan zelfs een attitude worden binnen andere projecten.

Binnen een voldoende stabiele context zal de samenwerking verder rijpen in cycli van leren en optimaliseren. Als constante factor binnen het samenwerkingsverband moet de stad voor die stabiliteit zorgen. Ze moet erop toezien dat de conceptsubsidie doorwerkt of om met Kotter te eindigen 'Make it stick'!

Lokeren - Hoedhaarsite: opstap naar een project

De conceptsubsidie zette het stedelijke vraagstuk duidelijk op de lokale agenda. Zonder de conceptsubsidie zou de Hoedhaarsite er vandaag 'veel klassieker' uitzien. Via ontwerpend onderzoek werden voor de Hoedhaarsite vijf ambities geformuleerd: een binnengebied met groen karakter, een autoluw gebied met gemeenschappelijk parkeren, doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers, wonen in het groen en industrieel erfgoed als identiteitsdrager. Dat resulteerde in een beeldend masterplan dat tot op vandaag als rode draad geldt.

De conceptsubsidie legde duidelijk de kiemen voor het vervolgtraject. Het was een belangrijke opstap om een projectsubsidie te verkrijgen. Er was een duidelijke projectdefinitie, een gedeelde ambitie en een goed ingebedde overlegstructuur met een projectteam, een plangroep, een stuurgroep en klankbordgroepen. De stad haalde bijkomende expertise in huis om haar regierol optimaal te kunnen opnemen. Met het oog op de verdere realisatie liet ze zich bijstaan bij de opmaak van het bestek en bij de procesbegeleiding.

De conceptsubsidie en het kleine team binnen de stad dat zich daarrond had georganiseerd, waren de robuuste basis om de site voort te ontwikkelen. Vandaag zijn de eerste bewoners in hun woning ingetrokken, krijgt het park vorm en worden de laatste stedenbouwkundige aanvragen ingediend.

Gent - Muide-Meulestede: empoweren en acties

Het eerste resultaat van de conceptstudie Muide-Meulestede Morgen is geen masterplan waarin de toekomst vastligt. Het is een agenda met twaalf punten die de toekomst van de wijk richting geven. Sommigen vinden dat weinig concreet. Er is niet echt iets te zien op het terrein en er is geen tastbaar resultaat. Bovendien blijkt in de praktijk dat heel wat beslissingen op het terrein niet altijd stroken met de vooropgestelde richting. Dat zorgde voor enige 'moeheid' bij de bewoners. De politieke mandatarissen krijgen het concept op die manier ook nog maar moeilijk verkocht. Daarom wordt een volgende stap in het proces gezet met een structuurschets. Dat valt buiten het bestek van de conceptsubsidie, maar het biedt de kans om verder aan de slag te blijven, om vooruitgang te boeken en om de gedeelde ambitie concreter te maken. De structuurschets moet de agendapunten ruimtelijk vertalen en het toekomstbeeld tastbaarder maken. Hij kan als basis dienen voor ruimtelijke uitvoeringsplannen of argumenten aanleveren voor het grondbeleid van de stad.

Een tweede resultaat is het Atelier, een blijvende dynamiek tussen stad en bewoners. Het Atelier behoudt het overzicht over alle acties en ondersteunt die acties. Het is ook de broedplaats voor nieuwe projecten en de plek waar ideeën voor nieuwe acties afgetoetst worden aan de inzichten van de conceptstudie. Zo zorgt het Atelier voor de continuïteit en de vooruitgang van Muide-Meulestede Morgen.

De stad Gent heeft met de conceptsubsidie duidelijk een nieuwe stap gezet in participatieve stadsontwikkeling en platformvorming. De wijkregisseurs in andere wijken kunnen zich daardoor laten inspireren. Gent kijkt voortaan anders naar samenwerking.

Eeklo - HeiligHart: de ambitie uitdragen naar administratie en gebruikers

De conceptstudie Hartwijk is vertaald in een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de site en werd goedgekeurd als projectsubsidiedossier. De concepten en ambities, zoals ze werden geformuleerd in de conceptstudie, worden in de fase van realisatie actief bediscussieerd met de uitvoerders en de toekomstige beheerders. Zo wil men het ambitieniveau zo hoog mogelijk houden. De conceptstudie Hartwijk is vertaald in een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de site en werd goedgekeurd als projectsubsidiedossier. De concepten en ambities, zoals ze werden geformuleerd in de conceptstudie, worden in de fase van realisatie actief bediscussieerd met de uitvoerders en de toekomstige beheerders. Zo wil men het ambitieniveau zo hoog mogelijk houden.

Tijdens de opmaak van de conceptstudie voor de Hartwijk werden workshops georganiseerd met buurtbewoners, stakeholders, administraties en het stadsbestuur. Gezamenlijk nadenken over de ontwikkeling van de wijk levert niet enkel nieuwe inzichten op, maar zorgt ook voor een maatschappelijk draagvlak.

Om dat draagvlak op langere termijn te garanderen werden voor de start van de effectieve ontwikkeling van het project verschillende werkgroepen opgericht. Die werkgroepen bestaan uit vertegenwoordigers van de stadsdiensten, buurtbewoners en organisaties.

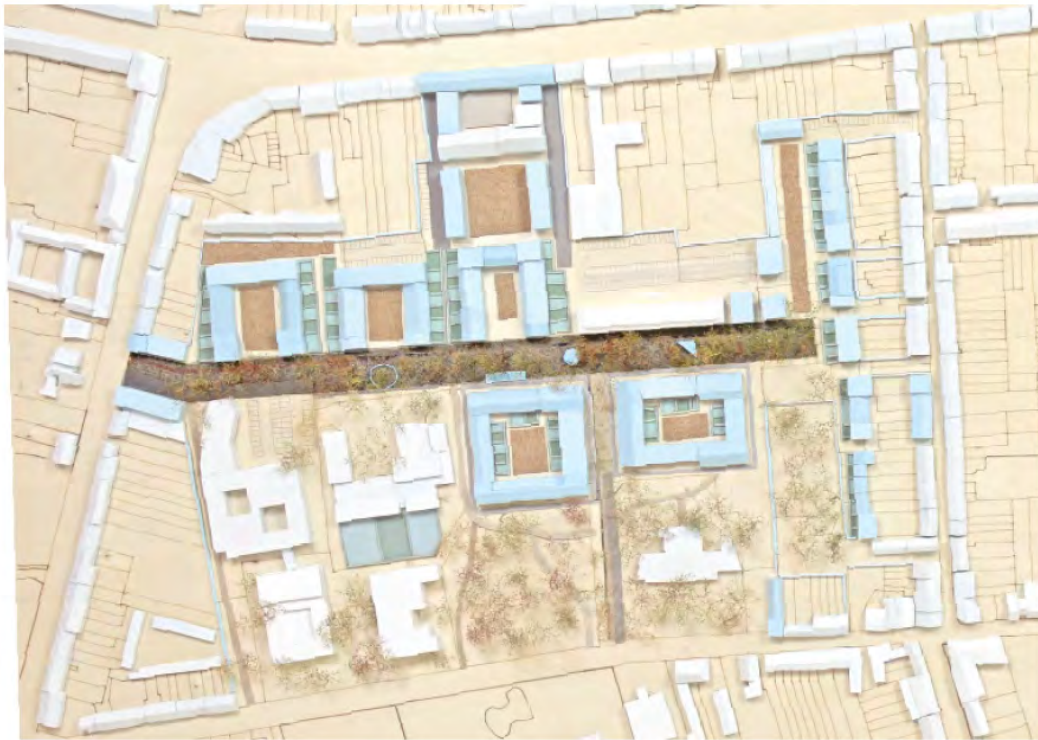
Zo werden voor de opmaak van het ontwerp van het centrale wijkpark drie werkgroepen opgericht: buurt- en speelpleinwerking, buurtcomposteren en gemeenschappelijke moestuin en parkbeheer.

De werkgroep parkbeheer bestaat bijvoorbeeld uit de verantwoordelijke van de milieudienst, de ploegbaas van de groendienst en vertegenwoordigers van de milieuraad, Natuurpunt en het Regionaal Landschap Meetjesland.

Die ploeg volgde de aandachtspunten op rond het latere beheer van het park. Ze zal ook mee de aanleg van het park opvolgen, zodat ook tijdens die fase de kwaliteitsdoelstellingen worden gehaald.

Door die partners in een vroeg stadium bij het project te betrekken krijgen ze kennis en inzicht in de kwaliteiten van het project. Een aangepast beheer kan die kwaliteiten ook op lange termijn in stand houden.

Ook de stadsadministraties voelen zich op die manier meer verantwoordelijk voor het park.”



@ TRANS Architectuur
Masterplan - Een nieuwe ruggengraat aan water en groen



@ TRANS Architectuur
Sfeerbeelden - Wonen aan een nieuwe stadstuin

**Turnova: de concept-
subsidie als aanloop
naar bewustwording
en samenwerking**

Turnova: de conceptsubsidie
als aanloop naar
bewustwording en samenwerking

Marc Martens
ir. architect ruimteplanner en
zaakvoerder van b-ap



Het ontstaan van de conceptsubsidie

Het instrument stadsvernieuwing ondersteunt vernieuwende en veelbelovende stadsprojecten, maar meestal zijn het ook moeilijke stadsprojecten. Zowel bij de uitwerking van het concept als bij de realisatie ervan moeten lokale besturen extra inspanningen leveren. Met de conceptsubsidie wil het Vlaams stedenbeleid de steden steunen. Enerzijds moet de subsidie de kwaliteit van de projectaanpak verhogen. Anderzijds helpt ze de gemeenten om de capaciteit op te bouwen die nodig is om stadsvernieuwingsprojecten te initiëren en te realiseren.

Steden gingen in 2002 massaal in op een eerste oproep om voorstellen in te dienen voor stadsvernieuwingsprojecten. Maar uit de meer dan veertig aanvragen kon de jury er amper enkele selecteren die in aanmerking kwamen voor de projectsubsidie. De meeste aanvragen schoten op meerdere vlakken te kort. Er was geen echte visie op stadsontwikkeling, de strategie en de haalbaarheid van het stadsvernieuwingsproject werden slecht geformuleerd of er ontbrak een stevige projectorganisatie. Al die aspecten wezen erop dat de betrokken actoren begeleiding nodig hadden bij hun manier van planning, hun regie en hun toewijzing van middelen. Het werd overduidelijk dat er extra ondersteuning nodig was om een stadsvernieuwingsproject kwalitatief vorm te geven en uit te werken. Niet alleen steden, maar ook ontwikkelaars, andere (hogere) overheden, bewoners en betrokkenen zouden die extra ondersteuning goed kunnen gebruiken.

Toen de jury stadsvernieuwing vaststelde, was meteen de conceptsubsidie gelanceerd. De conceptsubsidie zou de steden voortaan bijstaan, zodat ze een stadsvernieuwingsproject degelijk en kwalitatief kunnen voorbereiden. Tijdens de begeleiding van zo'n concept komen fundamentele eigenschappen van projectmatig werken uitdrukkelijk en uitgebreid aan bod: planning, ontwerp, consultatie, inspraak en publiek-private samenwerking (PPS).

Intussen staat stadsvernieuwing tien oproepen verder en de conceptsubsidie heeft al enkele veranderingen en evoluties ondergaan. De aanpassingen vloeiden voort uit de ervaringen van de jury en het regieteam, maar ook de steden zelf deden suggesties tot aanpassing. Aanvankelijk mikte de conceptsubsidie op de zogenaamd 'gebuisde' aanvragen voor projectsubsidie. Om met een volwaardig stadsvernieuwingsproject te kunnen uitpakken waren het immers net die aanvragen die extra begeleiding konden gebruiken op het vlak van ontwerp, ruimtelijke inbedding, participatie en PPS. Maar er was ook de vaststelling dat de steden hun ruimtelijke knelpunten en kansen gebrekkig inschatten en dat ze dat niet konden vertalen in hun stadsontwerp.

Een case als leidraad

Om onze reflectie te structureren volgen we het merkwaardige traject dat de stad Turnhout heeft gelo-pen met een project dat vandaag bekendstaat onder de naam Turnova. Vanaf de jaren zeventig verhuis-de de drukkerij Brepols gaandeweg van haar historische vestiging in het centrum van de stad naar een snelweglocatie. Zo veranderde een bedrijvige plek, net achter de oostelijke gevelwand van de Grote Markt, in een enorme stadskanker van meer dan 3 hectare (afbeelding 1). Brepols verkocht de site uiteindelijk en

de nieuwe eigenaar probeerde een ambitieus project te lanceren met een zwembad, een bioscoopcomplex, retail, ondergronds parkeren en stedelijk wonen. Een vonnis van de beslagrechter dwong hem in 2004 evenwel om het terrein te verkopen.



Afb. 1 Luchtfoto van de verlaten voormalige Brepolsite

Conceptstudie

Toen de Vlaamse overheid in datzelfde jaar een tweede oproep voor stadsvernieuwingsprojecten lanceerde, nam de stad het voortouw. Ze gaf aan Conix-architecten de opdracht om een snelle voorzet van masterplan te maken voor de site en bouwde daarrond een stevig aanvraagdossier. Het stadsvernieuwingsproject werd in relatie gebracht met het ruimere stedelijk beleid: het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, het mobiliteitsplan, het commercieel-strategisch plan voor de binnenstad en de huisvestingsnota. De jury had waardering voor de inbedding van het project in de planologische context, maar had bedenkingen bij de ontwerp kwaliteit van het masterplan. En vooral: vermits er op dat ogenblik nog geen nieuwe private partij was aangetreden, kon er van subsidiëring geen sprake zijn. Wel kreeg de stad een conceptsubsidie om het PPS-traject uit te diepen en ontwerpend onderzoek te verrichten.

De conceptstudie viel op een slecht moment. De stad moest nog bekomen van ongelukkige ervaringen met de vorige eigenaar. Dat maakte haar enigszins wantrouwig tegenover de PPS-praktijk die inherent was aan het Vlaams Stedenbeleid. De nieuwe eigenaar had op dat moment nog weinig ervaring met stadsontwikkeling. Hij zag zich plots geconfronteerd met de ingewikkelde en onbekende context van het Vlaams stedenbeleid.

De lokale begeleiders legden zich vooral toe op het publieke programma: de nieuwe huisvesting van de academie voor muziek, dans en woord en de academie voor schone kunsten. Het team bestond uit twee deskundigen met ruime ervaring in stadsvernieuwing en een sterk conceptueel ontwerp team: Hardwin De Wever (toen actief bij Agstan), Kristiaan Borret (toen nog bij Technum Gent, later stadsbouwmeester van Antwerpen, nu Brussels bouwmeester) en De Smet-Vermeulen-architecten. Het programma lag in lijn met de expliciete opdracht die stedenbeleid in die beginperiode meegaf aan de begeleiders: de publieke partner versterken in zijn relatie tot de 'professionele' private partij.

Zeker in Turnhout zorgde dat eerder voor onevenwicht dan voor coherentie. Beide partijen gingen in de eerste plaats op zoek naar oplossingen voor de eigen vraagstukken, in plaats van een gezamenlijk project te smeden. Vanuit hun respectieve positie overstelpten ze elkaar met tal van wederzijdse eisen. In de hoop om tot samenwerking te komen werden mogelijke punten van overeenkomst stap voor stap vastgelegd in kleine deelafspraken. Die omslachtige werkwijze wekte eerder wrevel op dan enthousiasme voor een gezamenlijk project.

Conceptstudie bis

Eind 2006 zat er een nieuwe oproep voor stadsvernieuwingsprojecten aan te komen, maar nog steeds was er geen zicht op een uitdagend masterplan of op een goed geregisseerde publiek-private samenwerking. Met steun van het regieteam voerden beide partners enkele zeer openhartige en geanimeerde gesprekken. Ze werden er zich van bewust dat publiek-private samenwerking meer moest zijn dan een optelsom van deelprojecten en afspraken over mogelijke fricties. Ze namen het moedige besluit om het eigen streven even in de wachtkamer te zetten en op zoek te gaan naar een gezamenlijk opzet.

Dat gebeurde in verschillende intensieve workshops onder de sprekende titel 'plaatsen verweven en verknopen'. Wat betekent die zo centraal gelegen oude drukkerijsite? Kunnen de verschillende pro-gramma's – academies, wonen, horeca, retail – met elkaar verweven worden? En hoe hangt dat stads-deel op in het hele stadsweefsel? De workshops werden bijgewoond door het hele schepencollege met alle betrokken stadsdiensten en de projectontwikkelaar met zijn partners en zijn hele team. Zo groeide er een brede basis voor nieuwe inzichten, een belangrijke troef in het verdere verloop. Uiteindelijk be-slisten beide partners om als gezamenlijke opdrachtgever een masterplan te laten opstellen. Het daarop-volgende ontwerpend onderzoek van het team WIT-architecten i.s.m. Bedaux De Brouwer & Stefan De-voldere bouwde voort op de verworvenheden van de workshops. Het confronteerde de historische be-tekenis van de site ook met de gewenste programma's van stad en ontwikkelaar. Deze keer was de aan-vraag succesvol: de stad kreeg een Vlaamse projectsubsidie van 3,2 miljoen euro.

Vandaag is het project bijna voltooid. De academies zijn inmiddels grotendeels in gebruik (afbeelding 2). Binnenkort start met subsidies van het Vlaams gewest, de restauratie van het beschermde kantoorgebouw van Brepols. Dit pareltje van rationele architectuur uit het interbellum wordt het kloppend hart van de cul-tuurcampus. De privé-ontwikkelaar heeft al een deel van de woningen opgeleverd. De rest is in volle op-bouw en het geheel is begin 2020 afgerond. We hebben dus een unieke gelegenheid om vanuit het gere-aliseerde project terug te kijken op de conceptstudie.



Afb. 2 Openingsweekend Kunstencampus, oktober 2017

Publiek-private samenwerking

De onwennigheid tegenover publiek-private samenwerking blijft vandaag heel groot¹. Nochtans hebben we een lange traditie in publiek-private samenwerking. Privéorganisaties nemen een groot deel voor hun rekening in ons onderwijs, ons welzijnswerk, onze gezondheidszorg, enz. Vaak gaat het om verenigingen zonder winstoogmerk die erfgenaam zijn van confessionele ordes, burgerlijke weldadigheidsorganisaties of solidariteitsbewegingen. De dienstverlening én de financiering volgen strikte regels die in wetten en decreten zijn vastgelegd. Die institutionele publiek-private samenwerking wordt algemeen aanvaard, zolang het overheidsgegeld correct en transparant wordt ingezet en de politieke of levensbeschouwelijke evenwichten niet verstoord raken. De meerwaarde is evident. Het beleidskader is permanent voorwerp van politiek en maatschappelijk debat. De regelgeving die er het gevolg van is, doet onvermijdelijk enkele generieke uitspraken over ruimtelijke kwaliteit. Verschillende levensbeschouwingen krijgen de ruimte om zich te ontplooien. En dat het beleidskader op Vlaams niveau wordt ontwikkeld, biedt vanzelf ook ruimtelijke efficiëntiewinsten.

¹ MARTENS, Marc, 'publiek-private samenwerking', in: 100 Stemmen publiek-private samenwerking, een uitgave van VLAAMS KENNIS-CENTRUM PPS, PMV en TEAM VLAAMS BOUWMEESTER, Brussel, 2014, stem 58

Het wordt moeilijker, als de overheid een PPS opzet om publieke uitgaven buiten de begroting te houden en zowel voor de realisatie als voor de financiering ervan een privépartner aantrekt. We denken dan aan operaties waarbij Europa grote kanttekeningen heeft geplaatst, zoals de bouw van scholen, gevangenissen en belangrijke infrastructuurwerken. Daar ontstaat onvermijdelijk een spanningsveld tussen de publieke doelstellingen en het private winstmechanisme. Of zo'n louter financiële PPS een meerwaarde oplevert, is nog maar de vraag. Recente ervaringen met 'Design Build Finance Maintain' (DBFM) lijken uit te wijzen dat de kosten hoog oplopen, dat de prijsvorming eerder ondoorzichtig is en dat de kwaliteit via omslachtige procedures moet worden afgedwongen. We denken dan aan complexe opdrachtdocumenten, langdurige jureringen, publieke tegenkantingen en moeilijke onderhandelingen tijdens de realisatie.

Turnova verkent een heel ander spoor: het gaat om twee bureaus die samenwerken vanuit hun grondpositie. Beide partners financieren wel hun deel, maar ontwikkelen het eigen project samen met de andere partner volgens gemeenschappelijk opgebouwde kwaliteitscriteria. Zo wordt het gezamenlijke project méér dan de som van de delen. Een belangrijke voorwaarde is dat de betrokkenen durven gaan voor permanent en transparant overleg. Uit angst voor mislukking en conflict willen partners meestal alles vooraf verankeren in speculatieve samenwerkingsovereenkomsten en rigide afspraken. Maar wie denkt dat alle randvoorwaarden in één keer bij de aanvang van een project kunnen worden vastgelegd, dwaalt. Meer nog, zo'n keurslijf leidt zelden tot kwaliteit en is zelfs een handicap om nieuwe uitdagingen aan te gaan. In Turnova is van bij de conceptfase ingezet op een permanente overlegstructuur. De workshops keken vooruit naar een gezamenlijke visie op de stedelijke ontwikkeling, men stelde het ontwerpteam voor het masterplan unaniem aan en beide partners samen verdedigden het dossier voor de jury van de stadsvernieuwingsprojecten.

Die overlegstructuur is als vanzelfsprekend doorgetrokken na het toekennen van de stadsvernieuwings-subsidie. Ze werkt nog altijd door, nu de laatste (zwarte) loodjes worden gelegd. Gedurende al die jaren heeft de stad het project laten trekken door dezelfde projectleider binnen de stedelijke diensten en door de raadsman van de stad.

Ook de projectontwikkelaar heeft, op enkele personeelwissels na, dezelfde mensen ingezet. Dezelfde stedenbouwkundige procesbegeleider zit tot vandaag het overlegcomité voor. Hij lag ook al aan de basis van de eerste workshops in 2005 en zo heeft het project een geheugen!

Beide partners financieren wel hun deel, maar ontwikkelen het eigen project samen met de andere partner volgens gemeenschappelijk opgebouwde kwaliteitscriteria. Zo wordt het gezamenlijke project méér dan de som van de delen.

Een andere belangrijke voorwaarde voor die gezamenlijke sturing is transparantie. Zowel het publieke programma als de privé-initiatieven hebben een grote impact op de stedelijke structuur. Dat vraagt om duidelijke informatieverstrekking, gekoppeld aan publiek debat. Niet de regeltjes en de afspraken, maar de permanente dialoog dagen de partners uit tot constante kwaliteitszorg en innovatie. Nog voor het Vlaams stedenbeleid betrokken was, organiseerde Turnhout al verschillende publieke ontmoetingen over het project, eerst onder de naam Brepols Generaal, later onder de naam Turnova Generaal. De stad zou haar inspanningen op het vlak van communicatie en participatie onverdroten voortzetten gedurende het hele traject. De site werd opengesteld voor het publiek tijdens Open Monumentendagen en Open Wervendagen. Er waren publieke sessies, telkens als het project vorderde:

het binnenhalen van de stadsvernieuwings-subsidie, de selectie van architectenteams, de eerste architectuurplannen, het milieueffectenrapport, de juridische stappen en de bouw aanvragen. De privépartner ondersteunde die inspanningen zonder enig voorbehoud. Dat hij een bekende lokale speler is, speelde daarbij ongetwijfeld een cruciale rol.

Zowel het publieke programma als de privé-initiatieven hebben een grote impact op de stedelijke structuur. Dat vraagt om duidelijke informatiestrekking, gekoppeld aan publiek debat.

Die openheid is niet altijd evident geweest: als het al voor een bestuur niet vanzelfsprekend is om gedurende zo'n lange tijd een open confrontatie aan te gaan met zijn stadsbewoners, dan is dat zeker niet het geval voor een projectontwikkelaar. Openbaarheid van bestuur in een publiek-private samenwerking staat soms op gespannen voet met de noodzakelijke vertrouwelijkheid, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van de moeilijke retailsector. De actoren hebben daarover grondig van gedachten gewisseld tijdens de conceptstudie. Daarna hebben ze de lijn consequent doorgetrokken tot in de realisatiefase.

**Openbaarheid van bestuur
in een publiek-private
samenwerking staat
soms op gespannen voet
met de noodzakelijke
vertrouwelijkheid,
bijvoorbeeld bij de
ontwikkeling van de moeilijke
retailsector.**

De inclusieve stad bouwen

Het is geen toeval dat de kunstencampus – de nieuwe naam voor de academies – innig verweven is met de andere functies in het nieuwe stadsdeel. De workshops waarin de publiek-private samenwerking in 2006 vaste vorm kreeg, steunden op een eenvoudig missionstatement, ook vandaag nog de leidraad van het project: 'het project maakt deel uit van de stad en is een echt stadsdeel'.

Vijftig jaar stadsdebat

Dat missionstatement lijkt op het eerste gezicht een simpele uitspraak, maar het verwijst in werkelijkheid naar vijftig jaar stadsdebat. Vanaf de jaren dertig van vorige eeuw pleitten modernistische architecten en stedenbouwkundigen voor een nieuwe stadsvorm, met uiteengelegde stedelijke functies en grote infra-structuren als verbinding. Het was een welgemeende en geëngageerde reactie tegen de vervallen en ongezone negentiende-eeuwse industriële stad.

De CIAM-beweging - Congrès Internationaux d'Architecture Moderne - kreeg grote invloed. Maar haar genereuze doelstellingen zouden na de oorlog een perverse uitloper kennen, want wereldwijd begon-nen grote ontwikkelaars oude stadsdelen af te breken. In de jaren zestig bv. gooiden politicus Paul Van den Boeynants en zijn kompaan, de ontwikkelaar Charlie De Pauw, het volkse Noordkwartier plat om er een ambitieus World Trade Center te bouwen naar Amerikaans model¹. De straat werd het exclusieve terrein van de auto's, de voetgangers zouden hun weg moeten zoeken op esplanades, tien meter boven de grond.

In Brussel haalden de protesten tegen de afbraak niets uit. In New York daarentegen werden de mega-lomane plannen van de onverzettelijke stadsbouwmeester Robert Moses² gecounterd door ene Jane Jacobs, een journaliste en schrijfster die een ware volksbeweging op gang kreeg³. De stad, zo stelde ze, heeft nood aan publieke ruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. En de gebouwen moeten een relatie aangaan met dat publieke domein: 'eyes on the street'.

¹ DEBONGNIE, Paul, Les amis de Paul Vanden Boeynants et leurs affaires, Les Editions Vie Ouvrière, Bruxelles (1970)

² CHRISTIN, Pierre; BALEZ, Olivier, Robert Moses, De man die New-York bouwde, Glénat éditions (2014); Nederlandse vertaling Ballon Media (2014)

³ JACOBS Jane, Dood en leven van grote Amerikaanse steden, The Modern Library, New-York (1993); Nederlandse vertaling uitgeverij SUM, Amsterdam (2009)

In 1985 schreef socioloog Sieg Vlaminc¹ een artikel over woonecologie. Op een van de illustraties keek een bejaarde van achter een raam naar de straat. De ondertitel luidde: 'oudere mensen beschikken graag over een eigen plek van waaruit ze het leven rondom hen kunnen waarnemen'. Eyes on the street!

En toen een team van architecten en academici in de jaren negentig in opdracht van Ruimte Vlaanderen een studie deed naar stedelijke verdichting², kwamen ze tot gelijkaardige conclusies: dichtheid is meer dan een getal! Het gaat vooral om kwaliteitsvol openbaar domein dat subtiel overgaat in de privéleefwereld met sociale controle en discrete zichtbaarheid. Eyes on the street.

De doorwaadbare stad

Het missionstatement van Turnova stelde de partners voor een zeer concrete uitdaging: voorkomen dat grote stedelijke programma's – academies, horeca, retail, kantoren, wonen – zouden uitgroeien tot een archipel van besloten enclaves. Naarmate de conceptuele uitwerking van het project vorderde, drong het tot alle betrokkenen door dat daarvoor een specifieke stedenbouwkundige en architecturale uitwerking vereist was.

Publieke stedelijke voorzieningen namen vroeger vaak de vorm aan van gesloten monumentale bouwwerken. Denk aan onze vele historische stadhuizen en scholen met hun representatieve trappartijen en inkomportalen. In Turnova werden de academies bewust ingezet als een verrijking van het ruimtelijke publiek-private programma. Ze moesten 'kunst' en 'kunst maken' tonen als een evidente en niet-elitaire stedelijke activiteit. Heel snel werd geopteerd voor publieke passages door de gebouwenplattegrond en voor transparante gevelpartijen (afbeelding 3). Zo zouden de stedelijke flaneurs actief kunnen participeren aan het pedagogische gebeuren.

Het missionstatement van Turnova stelde de partners voor een zeer concrete uitdaging: voorkomen dat grote stedelijke programma's – academies, horeca, retail, kantoren, wonen – zouden uitgroeien tot een archipel van besloten enclaves.

¹ VLAMINCK, Sieg, 'woonecologie, de interferentie tussen gebouwde omgeving en menselijk gedrag'; Ruimtelijke Planning n. 14 (pp. vla1- vla61)

² ONDERZOEKSGROEP STAD EN ARCHITECTUUR, ASRO K.U.LEUVEN; WERPLAATS VOOR ARCHITECTUUR, Onderzoek naar het omgaan met richtdichtheden, (ongepubliceerd onderzoek) in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap, LIN, AROHM ARP, 1998



© Wit architecten

Afb. 3 Publieke passage doorheen de Kunstencampus

De transparante mix van een publieke functie met wonen, werken, winkelen en recreëren bleek een formidabele bijdrage tot een inclusieve stad. Cultuur en educatie zijn immers bijzonder sterke sociale motoren van persoonlijke eigenwaarde en integratie. Het was een bijkomende troef dat er werd voor geopteerd om de academies deels onder te brengen in industriële restanten met grote architecturale kwaliteit, zoals het modernistische kantoorgebouw en de rationele fabriekshal nummer zes. Industrieel erfgoed krijgt daar een uiterst zinvolle herbestemming en het publieke en transparante karakter van de academies geeft het ruimere publiek de kans om dat erfgoed te beleven!

Het grote aandeel stedelijke retail in Turnova zorgde ook voor een stedenbouwkundig spanningsveld van formaat: het doorwaadbare winkelweefsel versus de afsluitbare shoppingmall. De nieuwe eigenaar had – terecht! – expertise gezocht voor dat onderdeel met zijn zeer specifieke vereisten. Hij nam in eerste instantie het Londens studie bureau Chapman Taylor in de arm, de ontwerper van onder meer Waasland Shopping Center en Wijnegem Shopping Center. Zo verscheen plots een merkwaardige figuur in de plannen: de 'banaan in de doos'. Iedere shoppingmall vertoont dat archetypische patroon: een gesloten doos die na de werkuren op slot gaat met daarin een gekromde hoofdas waarvan je het einde niet kan zien. Eindeloos koopplezier zonder afleiding! Een sterk referentiebeeld van dat winkelconcept bleek de Arena in 's Hertogenbosch van de gerenommeerde architect Manuel de Solà-Morales Rubio. Het project is opgebouwd rond een afsluitbare centrale ruimte, omgeven met winkelpanden. Centraal vind je een overdekte winkelput die vlot aansluiting geeft op de ondergrondse parking. Boven op de winkels zijn woningen opgetrokken die van buiten uit ontsloten worden.

Die modellen zijn commercieel dikwijls succesvol: een reden temeer om er zich over te buigen! Kenmerkend is dat ze het gebrek aan sociale controle en discrete zichtbaarheid compenseren door een groot stuk uit het stadsweefsel te snijden dat alleen tijdens de openingsuren toegankelijk en dus goed onder controle is. De buitenzijde vertoont een vijandig uiterlijk tegenover de omgeving: de shoppingcenters in Sint-Niklaas en Wijnegem staan in het midden van een troosteloze parkeervlakte, de omgeving van de Arena is een onherbergzame achterkant van logistieke poorten en toegangen. Het is niet verwonderlijk dat discussies over het doorwaadbare stadsweefsel versus de afsluitbare shoppingmall zelden leiden tot vruchtbare gesprekken. Voorstanders van ieder model hebben immers doelstellingen die mijlenver uit elkaar liggen. Het wordt vlug een emotioneel dovemansgesprek, waarin ieder protagonist zijn eigen gelijk probeert te halen.

Tijdens de workshops bewandelden beide partners dan ook een andere weg: onder begeleiding van een externe stedenbouwkundige ondernamen ze een virtuele studiereis langs diverse stadsvernieuwings-projecten in heel Europa. Ze bekeken beelden van Lyon, Basel, Duisburg, Kopenhagen, Wenen ... Ze analyseerden de ruimtelijke kenmerken en de stedelijke kwaliteiten. Ze werden er zich van bewust dat ze niet moesten kiezen tussen een of ander model, tussen een of andere overtuiging, maar dat er een grote diversiteit bestaat aan stedelijk functioneren. Het was geen kwestie van gelijk halen. Het kwam er vooral op aan om slim de wederzijdse doelstellingen ineen te schuiven. Zo kreeg de publieke partner inzicht in de bijzonder moeilijke randvoorwaarden waaraan de ontwikkeling van een multifunctioneel stadsproject onderworpen is: economische marges, ruimtelijke succesverhalen, flexibiliteit, beheer, enz. De privé-partner zag dan weer in dat een levendig stadsdeel met publieke voorzieningen zoals een academie, en sterke verbindingen met de rest van de stad, ook klantenstromen kan doen ontstaan voor horeca en winkelen.

Verbreiding

Een bijzondere ervaring was nog dat de dialoog tussen beide partners leidde tot een verbreding van het gezichtsveld. De stad richtte zich niet alleen op de nieuwe academies, maar moest ook oog hebben voor de grote school aan de andere kant van de Baron Frans Dufourstraat, voor de zorgen van de handelaars in de buurt, voor stedelijke mobiliteit, voor betaalbaar wonen, voor het publiek domein dat altijd voor iedereen toegankelijk moet zijn.

De privépartner bracht dan weer een veelheid aan stedelijke functies in, die elk een andere ontwikkelingslogica bleken te hebben: retail is iets anders dan wonen, horeca is niet te vergelijken met kantoor-ruimte, de flow van shoppende mensen verloopt anders dan die van lokale bewoners en scholieren.

Kortom, het bewustzijn groeide dat publiek-private samenwerking een hefboom kon zijn om veel betrokkenen in beeld te brengen. Het omkaderende stedenbouwkundige 'metier' bood houvast om dat ruimtelijk te vertalen. Ze zouden dat denkspoor niet meer verlaten tijdens de verdere uitwerking van het project.

Natuurlijk maken we geen inclusieve stad met baksteen en beton alleen. We geloven zeker niet in ruimtelijk determinisme. Maar Sieg Vlamincx toonde wel aan dat de ruimtelijke opbouw veel kansen kan bieden: ontmoeting tussen mensen, veiligheidsgevoel, welbehagen, geborgenheid, de herontdekking van de publieke ruimte of het ervaren van stedelijke diversiteit.

Fluide stadsplattegrond

Verskillende documenten begeleiden de conceptstudie: visieteksten, voorbereidingen en verslagen van workshops, onderhandelingsdocumenten voor de aanstelling van een masterplanner, diverse presentaties tijdens Brepols Generaal en Turnova Generaal, enz. Telkens prijkte op het voorblad een tekening uit 1667 van de Nederlandse graveur Lucas Vosterman met een vogelperspectief op de Grote Markt (afbeelding 5).

Driehonderdvijftig jaar lang is de structuur van de stad ongewijzigd gebleven ondanks wisselende maatschappelijke omstandigheden: de vorm van de Grote Markt, het patroon van de straten, de verhouding van de markt naar de achterliggende gebieden. Zelfs de ontwikkeling van een grote drukkerij op het einde van de negentiende eeuw bracht geen fundamentele verandering in dat stadsplan. De fascinerende prent geeft een inkijk in de fluide middeleeuwse stadsplattegrond: de publieke plek bij uitstek was uiteraard de Grote Markt met het stadhuis, de kerk en de schandpaal. De vele doorsteekjes door de marktwand gaven toegang tot koertjes en landelijke ruimtes waar ambachtslui, tuinders en boeren nijverig hun werk deden. Dat beeld ondersteunde wonderwel het gemeenschappelijk gedragen motto: 'het project maakt deel uit van de stad en het is een echt stadsdeel'.

De geschakeerde overgang van de Grote Markt naar de achterliggende bouwblokken werd een basisconcept van het masterplan. Later in de uitvoering heeft die bewuste gevoeligheid voor overgang tussen publiek en privaat geleid tot nuances in eigendomsstructuur. Niet alle publiek toegankelijke ruimtes zijn openbaar domein geworden. Er kunnen zelfs redenen zijn om ze in privé-eigendom te houden, zoals economische optimalisatie of overwegingen omtrent beheer en financiering. Anderzijds is publieke toegang tot zo'n belangrijk nieuw stadsdeel van essentieel belang. Die schakeringen zijn uiteindelijk verordening vastgelegd in een verkavelingsvergunning die de gemeenteraad bevoegd maakt voor het publieke karakter van pleinen en doorsteken.



© Lucas Vosterman (1667)

Ontwerpend onderzoek en masterplan

Geen conceptstudie zonder ontwerpend onderzoek en masterplan. Alleen blijken er nogal uiteenlopende opvattingen te bestaan over die twee onontbeerlijke tools uit de gereedschapskist van stedenbouw en stadsvernieuwing. Tijdens de conceptuele voorbereiding van Turnova zijn die twee instrumenten grondig verkend en vernieuwd. Uiteraard heeft het ontwerpteam daar een belangrijk aandeel in gehad. Maar de voorafgaande reflectie van publieke en private partner en hun nauwe betrokkenheid bij het parcours van ontwerpend onderzoek tot masterplan heeft zeker ook een rol gespeeld. Een ontwerper die zich uitgedaagd weet door zijn opdrachtgever, overtreft zichzelf!

Ontwerpend onderzoek, ontwerpende verbeelding

Een goed ontwerper verkent tijdens zijn ontwerparbeid de hem toegewezen site. Hij benadert het terrein, de artefacten en de omgeving op een haast tactiele manier. Het is als met de hand een voorwerp beroeren, de warmte van het materiaal voelen, de zachtheid van gepolijste natuursteen ervaren, de nerven van het hout betasten. Hij verwerkt al die verworven kennis impliciet in zijn project, net als zijn in-zicht in het programma, zijn kennis van bouwtechnieken en materialen, zijn creatieve vaardigheid en zijn maatschappelijk engagement. Het verklaart zijn gedrevenheid om zijn project daadwerkelijk te realiseren.

Bij ontwerpend onderzoek is de 'realisatie' van een andere orde dan bij een architecturale opdracht. Het gaat niet meer om een plan dat als dusdanig moet en zal worden uitgevoerd, maar om een geheel van inzichten, keuzes en concepten die de kracht hebben om al wie bij het proces betrokken is, te enthousiasmeren. Een eenvoudige taxonomie¹ van de tweeenheid ontwerp en onderzoek verheldert die spanning: re-search on design, research for design en research by design. Die drie nevenplaatsingen klaren de kwestie uit.

Uiteraard wordt er onderzoek gedaan en gepubliceerd over de wijze waarop een ontwerpproces verloopt. De geschiedenisboeken over architectuur en stedenbouw leggen verbanden tussen de historische context en de geproduceerde architectuurwerken. Monografieën van belangrijke architecten peilen steevast naar de manier waarop hun werken tot stand kwamen. En uiteraard buigen architectuuropleidingen zich voortdurend over datgene wat ze onderzoeken en onderwijzen.

Natuurlijk moeten architecten veel opzoekwerk verrichten voor ze kunnen beginnen te ontwerpen: de bouwplaats analyseren, het programma ontrafelen, voorbeelden zoeken, vakliteratuur raadplegen, re-gelgeving bestuderen, enz. Al dat voorbereidende werk is geen zelfstandig onderzoek, maar een onontbeerlijke verzameling van gegevens om aan de slag te kunnen gaan. Sommige architecten spreken graag over 'hun onderzoek', als ze het hebben over die ontwerparbeid, maar dat is een dwaling. Wie drie scholen heeft gebouwd kan nog niet spreken van een onderzoek over scholenbouw.

En dan is er het ontwerpend onderzoek. Niet het ontwerp en de realisatie ervan zijn nu het doel, maar wel het onderzoek. De ontwerper moet zijn eigen ontwerparbeid als het ware observeren. Terwijl hij bezig is, moet hij het hele ontwerpproces aan een zorgvuldige bevraging onderwerpen. Wat heeft hij geleerd over de site en de omgeving? Welke potenties heeft het ontwerp blootgelegd? In welke ruimtelijke concepten is de ontwikkeling van het gebied te vatten? Hoe kan een mogelijke toekomst eruitzien? Welke ruimtelijke articulatie geeft het best vorm aan de ambities en verwachtingen van de partners in de publiek-private samenwerking? Wellicht zal hij ook de opdracht uittesten, de initiële projectdefinitie bijsturen, verschillende denksporen naast en achter elkaar uitwerken en grenzen proberen te verleggen.

¹ SCHREURS Jan; MARTENS Marc, 'Research by Design as Quality enhancement', lezing AESOP-congres The Dream of a Greater Europe, Wenen, 13-17.07.2005

Al wie betrokken is bij een stadsvernieuwingsproject, brengt eigen wereldbeelden mee. Denk aan de stedenbouwkundige debatten die we hierboven hebben aangehaald: de uiteengelegde stad versus de verweven stad, de besloten enclaves versus het doorwaadbare stadswefsel, de gesloten shoppingmall versus de winkelstraat. Al wie in Turnova deelnam aan de workshops en daarna het ontwerpend onderzoek van dichtbij had gevolgd, kwam tot een verrassend inzicht: uitputtende discussies over verschillende ruimtelijke opvattingen hadden tot dan geen zoden aan de dijk gebracht, maar nu bleek het ontwerp bij machte om een synthese te verbeelden van de uiteenlopende verzuchtingen. Er ontstond een nieuw en wervend beeld dat de plaats innam van de vooringenomen standpunten. Meteen wordt ook duidelijk waarom dat ontwerpend onderzoek niet in een gesloten cenakel van experts kan plaatsvinden, maar alleen kan gedijen bij een intense wisselwerking tussen alle partners.

Die essentiële fase in het Turnova-project heeft ook aangetoond dat de beelden die zo'n ontwerpende zoektocht voortbrengt, ook de kracht hebben om een bredere kring aan te spreken. De Turnhoutenaars hadden het inmiddels gehad met die stadskanker op de voormalige Brepols-site en de vruchteloze pogingen om eraan te verhelpen. Maar plots leken de belangrijkste actoren aan hetzelfde zeel te trekken en kregen de mensen hoopvolle beelden te zien van een mogelijke toekomst.

We hebben in een vorige publicatie van stedenbeleid¹ uitgebreid verslag uitgebracht over het werk van WIT-architecten i.s.m. Bedaux De Brouwer & Stefan Devoldere. Zowel hun voorbereidende analyse als het eigenlijke ontwerpend onderzoek leverden kostbare inzichten op. Inzichten over de aard van de site en het industrieel patrimonium, over de mogelijke aantakkingen van het binnengebied op de omliggende straten en pleinen, over de ruimtelijke ontwikkelingskansen van de site, over de geschiktheid van elke plek voor een specifieke functie, over de mogelijke onderlinge relaties die tussen programmaonderdelen konden worden opgebouwd. Hun ontwerpend onderzoek bracht al die samengebrachte – en gedeelde! – kennis tot een synthese die een heel nieuw en herkenbaar stadsdeel verbeeldde binnen het bestaan-de stadswefsel. Wellicht appelleert de term 'ontwerpend onderzoek' te veel aan een rationele en objectieve benadering, terwijl de ontwerparbeid in Turnova veel beter gevat wordt met de benoeming 'ontwerpende verbeelding' (afbeelding 6).

¹ MARTENS, Marc, 'Van ontwerpend onderzoek tot stadsontwerp – de centrale rol van het ontwerp in de ontwikkeling van Turnova (Turnhout)', in: Loeckx, André et al., Stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen, SUN, Amsterdam, 2009, pp. 164-175



© WIT architecten

Afb. 6 Masterplan: simulatie van het centrale plein

Masterplan, meesterlijk plan

Het begrip masterplan valt te pas en te onpas in stedenbouw en architectuur. De onzorgvuldigheid waarmee dat gebeurt, is zorgwekkend. Een stedenbouwkundig masterplan is immers zoveel méér en zo heel ánders dan het technocratische instrument, zoals het oorspronkelijk werd bedacht. Met de opkomst van de ‘welvaartstaat’, net na de Tweede Wereldoorlog, ontwikkelde de universiteit van Chicago het ‘rational comprehensive planning model’. ‘With his origins in the enlightenment epistemology, an under-lying faith in the possibilities of reason in public life characterizes this model.¹’ Overheden rolden hun planning uit om greep te krijgen op maatschappelijke ontwikkelingen en ze te sturen. Het was zelden succesvol: de toekomst leek iets wisselvalliger dan gedacht. Rigide processen maskeerden het bredere perspectief, de realiteit was veel complexer dan de schematische uitgangspunten. Veel van die overheidsplannen faalden, omdat ze de bevolking als een homogene massa benaderden, terwijl er in werkelijkheid sprake is van grote diversiteit, ja zelfs ongelijkheid. Leonie Sandercock concludeert: “Here is plan-ning at its most heroic, confident in his capacity to discern and implement the public interest in specific settings. In this model, the planner is indisputably the ‘knower’, relying strictly on ‘his’ objectivity to do what is best for an undifferentiated public”.

¹ SANDERCOCK, Leonie (1998), *Towards Cosmopolis*, John Wiley & Sons Ltd, Chichester, 258 p. Chapter 4 “The difference that theory makes”, pp. 85-104

Toen de opmaak van een masterplan voor het eerst ter sprake kwam in Turnhout, leken zowel de stad als de ontwikkelaar te opteren voor een rationele en voortvarende aanpak. Iedereen wilde immers zo snel mogelijk komaf maken met die stadskanker op de Brepols-site. Concreet moest de stad zo vlug mogelijk een nieuw onderkomen vinden voor de academies die op dat ogenblik erbarmelijk gehuisvest waren. De ontwikkelaar was uiteraard gebaat bij een snelle realisatie van zijn eigen projectaandeel, een basisvoorwaarde voor iedere vastgoedontwikkeling. De projectdefinitie voor de aanstelling van de ontwerper van het masterplan omschreef de opdracht eerder zakelijk: 'Onderhavige opdracht beoogt het ontwerp van een PPS-masterplan dat het project inbedt in een ruimtelijk, stedenbouwkundig en financieel-economisch kader waarbij rekening wordt gehouden met de verzuchtingen van de stad inzake de versterking van de stadskern, mobiliteit, het stedelijke cultuuraanbod, het creëren van een kwalitatieve leefomgeving, etc., alsmede met andere overwegingen eigen aan de private partijen.' De meeste betrokkenen koesterden de verwachting dat het masterplan snel zou worden 'gerealiseerd' en als het ware zou fungeren als een soort 'inplantingsplan' van het toekomstige project.

Het verloop van het ontwerpend onderzoek dat we hierboven hebben geschetst, bracht heel nieuwe inzichten. Een stedenbouwkundig masterplan is niet zomaar een obligate praktische tussenstap in het stadsvernieuwingsproject. Het gaat hier immers om concrete ruimtelijke vraagstukken die heel veel mensen beroeren: het bestuur, de stadsbewoners, iedereen die de stad om welke reden ook aandoet, de schoolgemeenschap, de begeleiders, de schoolkinderen en hun ouders, de handelaars, de buurtbewoners, enz. Een masterplan moet dan ook een draagvlak krijgen bij al die betrokkenen en een synthese brengen van hun toekomstdromen zonder de knelpunten van vandaag uit het oog te verliezen.

Het werkstuk van WIT en consoorten had ongetwijfeld een grote wervende kracht. Maar het was vooral wat een stedenbouwkundig masterplan altijd zou moeten zijn: een meesterlijk plan dat alle actoren steeds weer prikkelt om de torenhoge ambitie ervan waar te maken, ongeacht wat er en cours de route allemaal gebeurt. Als we hun masterplan zoveel jaren later doorbladeren, treft de rijkdom aan ideeën ons.

Er is de grondige analyse van de site en de gerichtheid op historische continuïteit. Voor diverse programmaonderdelen wordt getest en getoetst of ze verenigbaar zijn met de verschillende plekken in de site. De ontwerpers weven een veelheid van relaties rond de grote ankerpunten van het project: de passages, het potentiële centrale plein, de academie, ... Die academie is bewust gesitueerd in twee industriële panden: het beschermde kantoorgebouw en een merkwaardige hal die baadt in bovenlicht, beide ontworpen door architect Paul Saintenoy, zo zou later blijken (afbeelding 7).

Bernardo Secchi zei ooit: 'un urbaniste doit être genereux'.

Hun masterplan eindigt als het ware met een ambitieuze ontwerpogave: een gedifferentieerd publiek toegankelijk domein dat opgehangen is in de oude stedelijke structuur en een resem deelprojecten die telkens de juiste plek krijgen op de site (afbeelding 8).

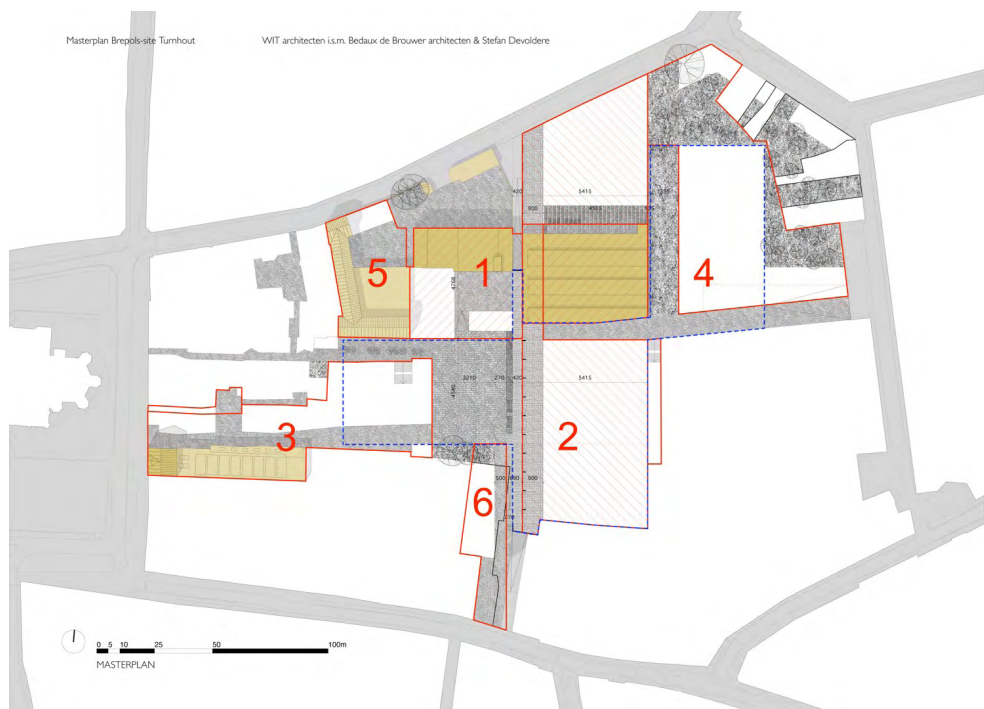
Bij de latere uitwerking van de deelprojecten en de verfijning van de programma's bleek al snel hoe kostbaar zo'n masterplan was. Natuurlijk kon het niet alle onverwachte wendingen van het project voor-spellen. Maar het bood een sterk inhoudelijk houvast: met zijn bedachtzaamheid, maar ook met zijn wervende uitdagingen. Sandercock verwoordt het haarscherp: "We must be able to move back and forth in our planning work between critical/evaluative and narrative/receptive modes. We use stories as tools: to keep memory alive; to celebrate our history or identity; to derive lessons about how to act effectively; to inspire action; and, as tools of persuasion in policy debates."¹



© WIT architecten

Afb. 7 simulatie van het kantoorgebouw

¹ SANDERCOCK, L. (2003), "The sustainable City and the Role of the City-Building Professions", in: GIRARD, L.F., FORTE, B., CER-RETA, M., DE TORO, P., FORTE, F., (eds), *The Human Sustainable City*, Ashgate, Aldershot, pp. 375-385



© WIT architecten

Afb. 8 Masterplan: deelprojecten rond de nieuwe publieke ruimte

De tijd

De klok tikt overal en des te meer in een publiek-private samenwerking. De publieke partner ziet perio-diek gemeenteraadsverkiezingen opduiken met mogelijke nieuwe bestuursmeerderheden achteraf. En intussen blijven de burgers hun beleidsmensen bestoken. “Het wordt zeker weer niets?” “Waarom gaat het niet rapper?” “Is die privépartner wel betrouwbaar?” Sociale media en geruchtenmolens maken het de welmenende burgemeester en schepenen echt niet gemakkelijk. De privépartner heeft dan weer andere zorgen. Een concurrent spint misschien wel garen bij al die openbaarheid binnen de PPS. En ieder deskundige weet dat de winsten zoveel mogelijk naar voor moeten worden geschoven en de kosten zoveel mogelijk naar achter om een vastgoedontwikkeling winstgevend te maken.

Het is dan ook merkwaardig te noemen dat beide partners tijdens de conceptfase even halt hebben ge-houden. Overhaasting is immers niet bevorderlijk om een sterk project op te zetten. Dat bewustzijn is tijdens het verdere verloop zeer nuttig geweest. Ondanks de zorgvuldige voorbereiding en het harde werk zijn er steeds weer onverwachte hindernissen opgedoken: nieuwe wetgeving over milieueffecten-rapportage, uitspraken van de Raad van State over verplicht voorafgaande verkaveling, onontwarbare eigendomssituaties en erfdienstbaarheden in het organisch gegroeide stadsweefsel, nieuwe beperken-de inzichten vanuit onroerend erfgoed, de introductie van de beleids- en beheerscyclus voor lokale be-sturen, onverwachte wissels in de bestuursmeerderheid, nieuwe partners in de kring van de ontwikke-laar, het gedeeltelijk kelderen van het grond- en pandenbeleid, andere opvattingen over het stedelijk mobiliteitsplan of commerciële kapers op de kust. Alle stadsvernieuwingsprojecten in Vlaanderen krijgen daarmee te maken.

Er is terecht wrevel in Vlaanderen over de traagheid waarmee projecten tot ontwikkeling komen in al hun complexiteit. Maar er is ook een andere manier om er tegenaan te kijken. Misschien is dat geen tijdver-lies maar tijdwinst. Als we zien dat de stedelijke structuur van Turnhout driehonderdvijftig jaar ongewij-zigd is gebleven, is het dan niet vanzelfsprekend om bedachtzaam te werken aan een strategisch stads-deel? In het lange ontwikkelingsproces van Turnova hebben we het onderscheid kunnen maken tussen wat futiel en fundamenteel was. Futiel kunnen we de waan van de dag noemen. Fundamenteel de duur-zame stad.

Er is terecht wrevel in Vlaanderen over de traagheid waarmee projecten tot ontwikkeling komen in al hun complexiteit. Maar er is ook een andere manier om er tegenaan te kijken. Misschien is dat geen tijdverlies maar tijdwinst.

Terugblik

We hebben in dit artikel de conceptuele onderbouwing van Turnova in kaart gebracht. Nu het project zijn voltooiing nadert en de werklast van ons afvalt, kunnen we terugblikken en evalueren. Het staat vast dat de geduldige conceptuele onderbouwing onmisbaar is gebleken om het latere realisatieproces in goede banen te leiden. We moeten ons hoeden voor veralgemeningen, want elk project is bijzonder en niet zomaar inwisselbaar. Maar enkele van onze ervaringen zullen anderen kunnen inspireren bij het initiëren van hun stadsvernieuwingsproject.

Het belangrijkste inzicht kwam er, toen beide partners beslisten om tijd te maken voor reflectie. Ze parkeerden even het 'eigen' project en bouwden geduldig een gezamenlijk gedragen visie op. Zoeken naar gemeenschappelijke doelstellingen leek gaandeweg aantrekkelijker dan te speculeren over wat mogelijk kon mislopen. Dat vond zijn weerslag in de juridische onderbouwing van de samenwerkingsovereenkomst: meer aandacht voor gedeelde ambitie dan voor mogelijke twistpunten, alleen vastleggen wat moet en aanvullen naarmate het project scherper omljnd werd.

Vanuit die geestesgesteldheid werd onmiddellijk al de beschikbare expertise gemobiliseerd binnen het PPS-team: kennis over stedenbouw en stadsvernieuwing, ervaring met de weerbarstige ruimtelijke ordening, inzicht in bestuurskunde, feeling voor jurisprudentie, uitzonderlijke architecturale vaardigheden, vakmanschap op het vlak van participatie en communicatie. Al die disciplines bewezen hun nut bij de montage en de uitwerking van het stadsvernieuwingsproject. En dankzij die initiële bewustwording zouden alle betrokken experts hun metier solidair blijven inzetten in het verdere traject.

Ze snel erkenden de partners het belang van het stedelijke weefsel. De betrachting om een duurzame ontwikkeling tot stand te brengen hield de keuze in voor een inclusieve stad. De gedachte om delen van de stad af te zonderen en te privatiseren werd snel verlaten. Initieel leek het hier te gaan om een botsing van wereldbeelden. Maar door de betrachtingen van publieke en private partner samen te leggen kwam er een gemeenschappelijk gedragen oplossing uit de bus. Een doorwaadbare stad met verweven publieke en private voorzieningen bleek zowel collectieve als commerciële troeven te hebben!

Zoeken naar gemeenschappelijke doelstellingen leek gaandeweg aantrekkelijker dan te speculeren over wat mogelijk kon mislopen.

De betrachting om een duurzame ontwikkeling tot stand te brengen hield de keuze in voor een inclusieve stad.

Ontwerpend onderzoek bleek al snel een onmisbaar instrument te zijn in de initiatiefase. De geproduceerde plannen en beelden waren geen verkoopplaatjes, maar hefbomen om het gezamenlijke project uit te diepen, om erover te debatteren, om de kring van betrokkenen te verruimen. Het ontwerpend onderzoek reveleerde de essentie van de site, de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden, de kwaliteiten waar moest aan worden vastgehouden. Het resulteerde in een masterplan “dat eerder wervend dan uitvoerbaar is, dat in zekere zin over de schreef gaat, dat reikt over de grens van het mogelijke zonder de voeling met het mogelijke te verliezen”, aldus prof. em. André Loeckx, de voormalige voorzitter van de jury stadsvernieuwingsprojecten.

Beide partners hebben de ambitie van het masterplan stap voor stap gestalte gegeven en ze tot op het einde bevochten. Ondanks de drang om vooruit te gaan werd telkens de tijd genomen om te evalueren, werden plannen hertekend en werden afspraken uitgediept. Die kritische houding steunde op het vertrouwen dat werd opgebouwd tijdens de conceptstudie.

We hebben ook ervaren dat een complex stadsvernieuwingsproject laveert door een storm van wetten en veranderende condities. We hebben het dikwijls anders gewild: onze wetgevers zouden lessen moeten trekken uit complexe stadsvernieuwingsprojecten zoals Turnova. Maar op de werkvloer kunnen we daar niet op wachten: de permanente overlegstructuur en de continue deskundige omkadering die van in het begin werden opgezet, bleken het onontbeerlijke instrument te zijn om de coherentie van het project te bewaken tot op het einde.

De permanente overlegstructuur en de continue deskundige omkadering die van in het begin werden opgezet, bleken het onontbeerlijke instrument te zijn om de coherentie van het project te bewaken tot op het einde.

**De conceptstudie
versterkt het lokaal
vermogen**

De conceptstudie versterkt het
lokaal vermogen

Thierry Goossens
Adviseur Stedenbeleid
bij Agentschap Binnenlands Bestuur



Hoe helpt de conceptsubsidie de capaciteit voor uw project opbouwen?

Het instrument stadsvernieuwing ondersteunt vernieuwende en veelbelovende stadsprojecten, maar meestal zijn het ook moeilijke stadsprojecten. Zowel bij de uitwerking van het concept als bij de realisatie ervan moeten lokale besturen extra inspanningen leveren. Met de conceptsubsidie wil het Vlaams stedenbeleid de steden steunen. Enerzijds moet de subsidie de kwaliteit van de projectaanpak verhogen. Anderzijds helpt ze de gemeenten om de capaciteit op te bouwen die nodig is om stadsvernieuwingsprojecten te initiëren en te realiseren.

Steden gingen in 2002 massaal in op een eerste oproep om voorstellen in te dienen voor stadsvernieuwingsprojecten. Maar uit de meer dan veertig aanvragen kon de jury er amper enkele selecteren die in aanmerking kwamen voor de projectsubsidie. De meeste aanvragen schoten op meerdere vlakken te kort. Er was geen echte visie op stadsontwikkeling, de strategie en de haalbaarheid van het stadsvernieuwingsproject werden slecht geformuleerd of er ontbrak een stevige projectorganisatie. Al die aspecten wezen erop dat de betrokken actoren begeleiding nodig hadden bij hun manier van planning, hun regie en hun toewijzing van middelen. Het werd overduidelijk dat er extra ondersteuning nodig was om een stadsvernieuwingsproject kwalitatief vorm te geven en uit te werken. Niet alleen steden, maar ook ontwikkelaars, andere (hogere) overheden, bewoners en betrokkenen zouden die extra ondersteuning goed kunnen gebruiken.

Toen de jury stadsvernieuwing dat vaststelde, was meteen de conceptsubsidie gelanceerd. De conceptsubsidie zou de steden voortaan bijstaan, zodat ze een stadsvernieuwingsproject degelijk en kwalitatief kunnen voorbereiden. Tijdens de begeleiding van zo'n concept komen fundamentele eigenschappen van projectmatig werken uitdrukkelijk en uitgebreid aan bod: planning, ontwerp, consultatie, inspraak en publiek-private samenwerking (PPS).

Intussen staat stadsvernieuwing tien oproepen verder en de conceptsubsidie heeft al enkele veranderingen en evoluties ondergaan. De aanpassingen vloeiden voort uit de ervaringen van de jury en het regieteam¹, maar ook de steden zelf deden suggesties tot aanpassing. Aanvankelijk mikte de conceptsubsidie op de zogenaamd 'gebuisde' aanvragen voor projectsubsidie. Om met een volwaardig stadsvernieuwingsproject te kunnen uitpakken waren het immers net die aanvragen die extra begeleiding konden gebruiken op het vlak van ontwerp, ruimtelijke inbedding, participatie en PPS. Maar er was ook de vaststelling dat de steden hun ruimtelijke knelpunten en kansen gebrekkig inschatten en dat ze dat niet konden vertalen in hun stadsontwerp.

¹ Een team van vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en externe experts die de goedgekeurde conceptsubsidies opvolgen en begeleiden.

Terwijl dat stadsontwerp nu juist het stedelijk structuurplan strategisch moest uitwerken en een basis moest zijn voor het hele projectopzet. Precies daarom zette de conceptsubsiëring in een eerste fase sterk in op 'ontwerpend onderzoek', aangevuld met ervaringen op het vlak van participatie en PPS. Zo komt het dat het team van ontwerpers in de eerste plaats werd versterkt met experts participatie en PPS om op die manier de lokale capaciteit te ondersteunen. Dat hield evenwel het gevaar in dat de conceptsubsiëring eerder als een externe studie zou worden beschouwd dan als een lokale werking. In enkele gevallen gebeurde dat ook.

Ondertussen is de oproep voor conceptsubsidies een oproep op zichzelf geworden. Naast de klassieke ontwerpende, participatieve en coproductieve vraagstukken neemt de conceptsubsidie ook andere ruimtelijk-maatschappelijke uitdagingen mee, zoals integrale duurzaamheid, zachte mobiliteit of circulaire economie. Dat vindt plaats binnen een werkveld met een dubbele opdracht. Ten eerste moet de subsidie het vermogen versterken van een lokaal bestuur en een lokale administratie om aan stadsvernieuwing te doen en in te spelen op de meest relevante lokale uitdagingen. Ten tweede zet de subsidie innovatieve maar haalbare stadsvernieuwingsprojecten op de sporen. De conceptsubsidie wil geen extern gefinancierde studie zijn. Ze wil wel een lokale werking ondersteunen en versterken door er een multidisciplinair team aan toe te voegen.

De conceptsubsiëring kan het lokale vermogen alleen maar helpen optillen tot een relevant niveau, als de stad bereid is om te investeren in de opbouw van die capaciteit. Sommige steden vullen die voorwaarde te vrijblijvend in, waardoor er al van bij de start van de conceptbegeleiding regelmatig stiltes vallen langs de kant van de stadsvertegenwoordiging. Een ander neveneffect is dat de stad onrealistisch hoge verwachtingen heeft ten aanzien van het multidisciplinaire team. Zo'n multidisciplinair team kan het lokale team heel wat extra expertise aanreiken, maar het is zeker niet de bedoeling dat dat team het grootste deel van de werking van het lokale team overneemt.

De conceptsubsidie wil geen extern gefinancierde studie zijn. Ze wil wel een lokale werking ondersteunen en versterken door er een multidisciplinair team aan toe te voegen.

De toezegging van een conceptsubsidie van 60 tot 90.000 euro garandeert niet automatisch dat de draag- en daadkracht van de stad is versterkt op het einde van het traject. Steden moeten zich daar bewust van zijn. Capaciteit opbouwen is een werkwoord. De conceptsubsidies dragen deels de kosten om het multidisciplinaire team in te zetten voor het werkprogramma. In het kader van haar regierol moet de stad zelf de nodige middelen, openheid en mankracht inzetten voor het projectmanagement. Zij geeft die opdracht aan enkele lokale medewerkers. Het geselecteerde multidisciplinaire team versterkt en ondersteunt die lokale medewerkers.

De voorbereiding van een subsidieaanvraag

Met de voorbereiding van de subsidieaanvraag bedoelen we alles wat voorafgaat aan de eigenlijke indiening van een aanvraag voor conceptsubsidie en aan de eventuele toekenning ervan. Die voorbereiding is uiteraard fundamenteel om de subsidie te kunnen krijgen. Maar een degelijke voorbereiding is meteen ook een stevige basis om in een latere fase goede resultaten te halen met de conceptsubsidie en om de regiefunctie van het lokale bestuur en de lokale administratie goed te kunnen uitbouwen.

Een degelijke voorbereiding bevat verschillende elementen. Eerst en vooral moet men de eigen problemen en prioriteiten inzake stadsvernieuwing kunnen identificeren. Voorts is een eerste visie nodig op hoe een stadsvernieuwingproject zou kunnen inspelen op die problemen en prioriteiten. Eventueel kan een voorafgaande projectgeschiedenis beschreven worden, kunnen voorafgaandelijk al contacten worden gelegd met stakeholders, kan men bijzondere kansen en knelpunten definiëren, etc.

Meestal is de voorbereiding niet het prille begin van een project, maar is het de kritische samenvatting van een voorgeschiedenis die al heel wat inspanningen heeft gevraagd. Het is geen eenvoudige taak, maar het is wel belangrijk om dat inzichtelijk, kernachtig en operationeel samen te vatten. Die samenvatting hoeft geen sluitende oplossingen aan te reiken, maar moet alle relevante kwesties wel helder uiteenzetten. Het is met name belangrijk om de vastgestelde problemen goed te kaderen binnen de lokale planning en het gangbare beleid.

Meestal is de voorbereiding niet het prille begin van een project, maar is het de kritische samenvatting van een voorgeschiedenis die al heel wat inspanningen heeft gevraagd.

Strikt genomen begint de voorbereiding op het moment dat een stad zich kandidaat stelt voor de oproep stadsvernieuwing. De aanvraagformulieren voor een conceptsubsidie bevatten immers al een vraag naar de specifieke probleemstelling en een eerste visie omtrent een eventueel stadsproject. Zo'n stadsproject staat niet los van de stad, maar moet passen in een samenhangende visie op de stedelijke ontwikkeling in zijn geheel en inspelen op lokale noden en gevoeligheden.

Daarbij is het belangrijk om het doel van de gevraagde conceptsubsidie goed te formuleren. De subsidie kan worden ingezet om een mogelijk stadsproject te ontwikkelen. Steden krijgen dus al van bij de aanvraag de kans om na te denken over een stadsproject in spe, over de inpassing ervan in een ruimere context (stadgebied, stad in zijn geheel) en over de problemen en uitdagingen die men verwacht binnen dat mogelijke stadsproject. De conceptsubsidie kan ook worden ingezet om een 'innovatief programma' te verkennen: stedelijke of buurtgerichte voorzieningen, samenlevingsopbouw, nieuwe economie, klimaattherstellende maatregelen, etc. Daarbij wordt geprobeerd om de neuzen van de betrokken stakeholders in dezelfde richting te krijgen.

In beide gevallen moet de stad trachten haar verwachtingen te formuleren over waar de conceptsubsidie toe zal leiden. Dat betekent dat ze moet inschatten welke de verwachte output wordt: opvullen van leemtes in lokale kennis, gericht studiewerk, verkenning en voorbereiding van mogelijke initiatieven e.d. Ook zal ze moeten beoordelen welke expertise noodzakelijk is om die output te halen, rekening houdend met de beschikbare tijd en middelen. Dat is allemaal belangrijke informatie om het multidisciplinaire team te kunnen samenstellen dat de lokale werking rond capaciteitsopbouw en (eventuele) projectvoorbereiding zal komen versterken. .

Bij de beoordeling van de eerste aanvragen voor conceptsubsidies hield de jury er rekening mee of er al dan niet een projectsubsidie zou worden toegekend. Uit sommige aanvragen bleek dat de projectaanzet goed was uitgebouwd en/of dat er al een minimaal draagvlak was gecreëerd. Maar vaak was er nog werk aan het ontwerp van een volwaardig stadsvernieuwingproject dat voor een projectsubsidie in aanmerking kon komen. In die gevallen kon de conceptsubsidie helpen om het initieel ingediende stadsproject kwalitatief op te waarderen door middel van een vernieuwend en aanvullend ontwerp en professionele begeleiding. Zo kreeg de conceptsubsidie het karakter van 'een studie', daar waar ze de stad eigenlijk moest helpen om ambitieuze en haalbare stadsvernieuwinginitiatieven te verkennen en voor te bereiden. Op die manier moest de conceptsubsidie de lokale stadsvernieuwingcapaciteit versterken.



@ Robbrecht & Daems



@ 's Hertogenmolens en Amer

In 2002 diende de stad Aarschot het project 's Hertogenmolens en Amer in. Aarschot wou het vervallen middeleeuwse molencomplex aanpakken en de handelsfuncties in de Amerstraat nieuw leven inblazen. De aanvraag stelde een gefragmenteerde aanpak voor met enkel een herwaardering van de twee probleempunten, maar er was geen duidelijke visie waarin beide inspanningen zouden kaderen. De jury zag duidelijk de kansen liggen. Het voorstel van de stad gaf evenwel blijk van te weinig visionair en ontwerpend vermogen om de herwaardering van de Molens en de Amerstraat te zien als een strategische zet in een omvattender en meer ambitieus plan van stedelijke vernieuwing. De conceptsubsidie gaf Aarschot een breder kader mee. De Demer werd de ruggengraat voor de ontwikkelingsvisie. Aan de Demer werden verschillende stedelijke morfologieën gekoppeld, zoals de wallen, de rivier en het spoor. Er kwam ook een link met verschillende stedelijke componenten, zoals het stadspark, het begijnhof, het kerkplein, de Amerstraat, de Elisabethlaan en de stationsbuurt. Binnen dat ruimere kader van stadsvernieuwing komen de restauratie van de 's Hertogenmolens en de herwaardering van de Demeroevers volledig tot hun recht. De stad gebruikt die studie nog altijd als 'dé' kapstok voor de aanpak van het stadscentrum. Tot nu toe volgden daar twee projectsubsidies uit: een voor de 's Hertogenmolens en Amer' en een voor 'Aarschot op sporen'. Ondertussen heeft de stad Aarschot op het vlak van financiën en personeel ruim geïnvesteerd in haar managementcapaciteit. Dat heeft als resultaat dat het ambitieniveau én de kwaliteit van de projecten blijven primeren. Het loont ook, want na jaren zwoegen sleepte de stad Aarschot in 2011 twee prijzen in de wacht: de Prijs Bouwmeester Erfgoed en de Belgische Architectuurprijs niet-residentieel privaat. Het is het verhaal van een provinciestad die dankzij de conceptsubsidie is beginnen te geloven in haar eigen kunnen.

Het aanvraagdossier vertalen in een coherente en overtuigende presentatie voor de jury.

Steden die een aanvraag indienden, worden uitgenodigd om hun vraag naar een conceptsubsidie kracht bij te zetten door ze te komen presenteren aan de jury. Tijdens die presentatie kunnen kwesties en vragen worden besproken met de jury. Dat helpt de steden om grondig te reflecteren over hun rol bij stadsprojecten (sites, gebieden, gebouwen) of thematische problemen (erfgoed, vastgoed, ...). Tegelijk nodigt de jury de stad uit om al voldoende middelen en mensen in te zetten van bij de denkoefening rond een project dat voor conceptsubsidie wordt ingediend.

Het is voor heel wat steden een echte uitdaging om het neergeschreven aanvraagdossier om te zetten in een bevattelijke presentatie voor de jury. De presentatie daagt de kandidaten uit om de jury er met cijfers, beeld- en kaartmateriaal van te overtuigen dat hun voorgesteld stadsvernieuwingproject past in een gedragen visie op stadsontwikkeling.

Het zijn de eerste prille stappen in de capaciteitsopbouw en die gaan samen met de uitwerking van een eerste vorm van projectorganisatie. De stad zal immers stilaan een (overleg)structuur opzetten, een agenda afspreken, een visie vormen, partners aanspreken en rond de tafel brengen, onderhandelen, zowel lokaal als bovenlokaal samenwerken met andere diensten, het college en de gemeenteraad overtuigen van het dossier en de eerste stappen zetten in een gesprek met de burgers, ...

Daarbij kan de stad talenten ontwikkelen die zij tijdens het stadsvernieuwingsproces nog zal moeten aanspreken. Een van die belangrijke talenten is bijvoorbeeld een duidelijke communicatie: hoe breng je het belang van het stadsproject binnen het bredere verhaal en de visie van de stad, hoe maak je de jury duidelijk waar het op staat, wie brengt het verhaal en hoe doet hij dat, welke beelden en welk formats gebruiken we bij presentaties, hoe en op welk moment spreek je best de burgers aan, wie zijn de belangrijkste stakeholders bij het project en wanneer worden zij er best bij betrokken, ...?

Het begin van de conceptsubsidie en de capaciteitsopbouw: een stevig en ambitieus bestek opstellen en een multidisciplinair team selecteren.

Zodra de Vlaamse Regering op advies van de jury de conceptsubsidie heeft toegekend, gaat de stad op zoek naar het meest geschikte multidisciplinaire team om de studie uit te voeren. In nauwe samenwerking met het team stedenbeleid en het regieteam neemt de stad deel aan een infomoment. Daar zet ze aan de geïnteresseerde studiebureaus het opzet uiteen van de studie die ze nodig heeft. De studiebureaus geven via een interesseformulier aan of ze belangstelling hebben. Daarbij beschrijven ze hun multidisciplinariteit en tonen ze aan hoe ze via samenwerking met andere (studie)bureaus voldoen aan de vereiste expertises. Uit de longlist van geïnteresseerde studieteams worden in samenspraak met de betrokken stad drie teams geselecteerd die het best beantwoorden aan de verwachtingen van de stad en die over de gevraagde deskundigheid beschikken.

De stad werkt ondertussen een onderbouwd voorstel van bestek uit voor de drie geselecteerde multidisciplinaire teams. Dat bestek bevat een zo correct en volledig mogelijke opdrachtomschrijving waarin de verwachtingen van de studieopdracht correct en realistisch worden beschreven. De stad baseert zich daarvoor op enkele basisdocumenten, zoals het aanvraagdossier, de beoordelingsfiche van de jury en de projectfiche van het regieteam. Voor dat laatste vertaalt het regieteam het aanvraagformulier en de jurybeoordeling in een goede synthese en realiteitstoets. Bij de opmaak van het bestek kan de stad rekenen op feedback van het regieteam.

In deze fase van de conceptsubsidie werkt de stad aan de opbouw van haar capaciteit op twee vlakken. Enerzijds versterkt de stad het raamwerk van de werking rond de conceptsubsidie: programma, organisatie, identificatie van de nodige expertise, ... Anderzijds leert zij in deze fase om te gaan met studiebureaus en de verschillende disciplines of expertises die vereist zijn voor de conceptstudie: mogelijke inbreng en beperkingen van de bureaus, zicht op het noodzakelijke kwaliteitsniveau, het selectieproces op lokaal niveau en de uiteindelijke gunning aan een multidisciplinair team dat de studie zal uitvoeren.

Meer in het algemeen moeten we hier opmerken dat de conceptsubsidie geen studieopdracht is, maar een lokale manier van capaciteitsopbouw. Het gaat immers om een versterking van de lokale capaciteit om vernieuwende en haalbare stadsvernieuwingsinitiatieven op te zetten. Dat kan door te werken aan de verkenning en de voorbereiding van een stadsvernieuwingsproject dat kan worden ingediend om een projectsubsidie te verkrijgen. Een belangrijk onderdeel van de conceptsubsidieëring is het ontwerpend onderzoek, dat kan uitmonden in een verhelderend stadsontwerp of een voorafgaand masterplan.

Door, zoals bij de procedure van het Team Vlaams Bouwmeester, de nadruk te leggen op het ontwerpen zelf en op de procedure om ontwerpers te selecteren vergeleed de werking van de conceptsubsidieëring nogal eens naar de toekenning van een studieopdracht aan een extern studiebureau. Daardoor liep zo'n studie op twee manieren gevaar. Enerzijds liep ze het gevaar om uiteindelijk verticaal geklaseerd te worden, omdat ze zou worden beschouwd als 'toch maar een studie', die bovendien gratis was verkregen. Anderzijds bestond het gevaar dat ze zou worden bestempeld als definitief uit te voeren of als onuitvoerbaar. Voorts steekt zo'n 'extern studiewerk' vaak weinig energie in de werking met en het betrekken van lokale partners. Daarom evolueerde de opdracht van de conceptsubsidieëring naar de ondersteuning van een multidisciplinaire lokale werking. Daarin schuilt dan weer het gevaar dat het ontwerpen wordt gereduceerd tot één van de multidisciplinaire inputs en dat bemoeilijkt het proces om tot een samenhangende ruimtelijke synthese te komen. Het ontwerpen mag geen dominant onderdeel van de conceptsubsidie zijn, maar het mag evenmin een zoveelste discipline zijn in een rij van vele mogelijke inputs uit het multidisciplinaire palet. Het ontwerpen moet zich waarmaken als middel om tot een interdisciplinaire ruimtelijke synthese te komen. Het is de bedding waar de verschillende benodigde disciplines elkaar vinden en versterken.

Capaciteitsopbouw betekent dat je leert samenwerken en coproduceren.

Stadsvernieuwingsprojecten zijn het resultaat van coproductie, samenwerking met publieke actoren, met privépartners (PPS) en last but not least samenwerking met de burgers via participatie en inspraak. Samenwerking en coproductie maken deel uit van een gezamenlijk leerproces in een sfeer van wederzijdsheid.

Samenwerking met de privépartners

Grote (woonbouw)ontwikkelaars stonden aanvankelijk eerder sceptisch tegenover stadsvernieuwing en het instrument van de conceptstudie. Ondertussen zien zij er evenwel de meerwaarde van in. Eerst namen ze een 'attitude van het grote gelijk' aan, maar de afgelopen vijftien jaar heeft die houding plaatsgemaakt voor een steeds grotere erkenning van de hefboomfunctie, van de kwaliteitsverbetering en van het innoverende, waar stadsvernieuwing toe leidt. De win-winsituatie is voor hen duidelijk en heel wat ontwikkelaars zijn vandaag zelfs vragende partij om het hele proces naar een stadsvernieuwingsproject af te leggen.

Stadsvernieuwingsprojecten zijn het resultaat van coproductie, samenwerking met publieke actoren, met privépartners (PPS) en last but not least samenwerking met de burgers via participatie en inspraak.

Ze willen daarbij bovendien ook beginnen met een breed gedragen conceptstudie. De projectontwikkelaars ervaren het als bijzonder positief dat een lokale overheid met een uitgesproken visie op haar stedelijk beleid kordaat de regiefunctie opneemt. Ze zien dat als een duidelijke meerwaarde. Dat lokale vermogen om de regie in handen te nemen, komt het best tot uiting, als de juiste coalities worden gevormd die het best aan de verwachtingen beantwoorden. Ook de evolutie naar duurzame stadsprojecten heeft de goodwill bij ontwikkelaars vergroot om mee te stappen in stadsvernieuwingsprojecten. Het instrument stadsvernieuwing is ondertussen uitgegroeid tot een kwaliteitslabel en die extra dimensie is de ontwikkelaars zeker niet ontgaan. Impliciet zorgt het werk binnen conceptsubsidies voor meer kansen om aan 'duurzaamheid' te werken.

Maar publiek-private samenwerking heeft een meerwaarde aan beide kanten, want ook de privépartners beschikken over heel wat kennis en capaciteit die interessant is voor de lokale publieke partner bij de opbouw van zijn capaciteit: organisatietalent, teamwork, realisatiecapaciteit, management van uitwerking en uitvoering, ...

De projectontwikkelaars ervaren het als bijzonder positief dat een lokale overheid met een uitgesproken visie op haar stedelijk beleid kordaat de regiefunctie opneemt.

Nochtans worden privépartners meestal pas in de loop van het project betrokken bij het stadsvernieuwingsproject. Daardoor loopt de conceptbegeleiding enkele extra leermomenten mis op het vlak van capaciteitsopbouw. Al te vaak gaat men er nog verkeerdelijk van uit dat privépartners heel andere doelen nastreven, zoals een groter marktaandeel en een maximaal rendement. Nochtans zijn er ondertussen enkele mooie voorbeelden van conceptsubsidie waar de privépartners succesvol bij werden betrokken van bij aanvang, zoals 'Stedelijk wonen aan de Leie' in Deinze en 'Turnova' in Turnhout.

Hoewel er zeker nog werk aan de winkel is, werden essentiële aspecten zichtbaar. Stadsvernieuwing streeft naar integrale duurzaamheid. Naast de 'vanzelfsprekende' ecologische pijler worden daarbij ook sociale en economische aspecten mee in overweging genomen. Het blijkt bijvoorbeeld geen goed idee om ecologisch duurzame stadsdelen te creëren die door hun meerprijs onbetaalbaar worden voor grote bevolkingsgroepen. Als ecologische paradijzen voor de beterbedeelde worden het enclaves. Dat heikele punt vangt de conceptsubsiëring op door er bij de stad op aan te dringen om de aangrenzende stadsbuurten altijd mee te nemen in het duurzaamheidsverhaal. Zo werd de aandachtsbuurt Rabotwijk in Gent mee in beschouwing genomen bij het ontwerpen van het nieuwe stadsdeel Tondelier. Ook de privésector vraagt om niet enkel te investeren in stedelijk wonen voor een nieuwe en/of 'herverstedelijkt' middenklasse, maar ook aandacht te hebben voor de minderbedeelde bewoners van de aangrenzende buurten. Stadsvernieuwing staat voor een sociale mix met een divers aanbod aan woontypologieën en voldoende aandacht voor betaalbaar en sociaal wonen.

Mee dankzij de inbreng van het multidisciplinaire team en de ondersteuning door het regieteam slaagt de stad er tijdens het traject van de conceptbegeleiding meestal wel in om de privépartners mee te nemen in het stadsvernieuwingsverhaal. Het resultaat is dan een gedragen ontwerp. Het blijft wel een uitdaging om de stad zover te krijgen dat ze ook na de conceptbegeleiding de regierol verder opneemt. Daar dreigt het schoentje al eens te knellen. Het grote gevaar is dan dat het coproductieproces stilvalt na het begeleidingsproces door het multidisciplinaire team.

Al te vaak gaat men er nog verkeerdelijk van uit dat privépartners heel andere doelen nastreven, zoals een groter marktaandeel en een maximaal rendement.

De stad moet het ijzer smeden, terwijl het heet is door de betrokken partners aan tafel te houden rond het ontwerpresultaat van de conceptstudie. Samen met die partners moet ze voortwerken aan een kwaliteitsvol stadsvernieuwingsproject. Een conceptstudie resulteert immers meestal niet in een kant-en-klaar masterplan. De studie landt meestal in een oefening van ontwerp en coproductie en de neuzen van alle betrokken stakeholders wijzen op dat moment in eenzelfde richting. Daarna is het doorgaans een uitdaging om hen allen aan boord te houden van een werkverband dat gaat over transitie en kwaliteit. Bij de uitbouw van die capaciteit verwachten we van de multidisciplinaire teams dat ze de steden voldoende instrumenten en tips & tricks aanreiken tijdens de conceptbegeleiding om ambitieverlies en kwaliteitserosie te vermijden.

De publiek publieke samenwerking

Bij de uitdaging van de publiek-publieke samenwerking zien we bij lokale besturen de ene keer onderschatting en de andere keer overschatting. In het geval ze de samenwerking onderschatten, gaan ze er meestal van uit dat vooral de hogere overheden - federaal, Vlaams, provinciaal – wel zullen meegaan in het verhaal en het traject, omdat het beoogde project ook hen ten goede komt. In het geval van overschatting kan een starre of afwijzende houding hun wellicht negatieve standpunt bepalen. In beide gevallen kan en moet de conceptbegeleiding trachten de betrokken publieke partners aan boord te hijsen en te houden. Dat kan door hen van bij de start te betrekken bij het traject. Daardoor voorkomt men dat de publieke actoren het stadsvernieuwingsproject louter bekijken vanuit hun strikte bevoegdheden: de NMBS haar stationsgebouw, de Vlaamse Waterweg zijn brug, Agentschap Wegen en Verkeer zijn gewestweg of Onroerend Erfgoed zijn beschermd patrimonium binnen het projectgebied.

Een goed voorbeeld van een conceptstudie die van bij de start alle betrokken publieke actoren rond de tafel samenbracht, was de Bodartsite in Leuven. Aanvankelijk ging de aanvraag van die conceptsubsidie vooral over de afbraak van het bouwvallige Bodartviaduct en de gevolgen daarvan voor de verkeersafwikkeling op dat drukke kruispunt. Maar de stad Leuven wou van de gelegenheid toch gebruikmaken om dat stadsdeel te herdenken. Op de site komen heel veel elementen bij elkaar: de Voer en de Dijle vloeien er de stad binnen, park Bodart en andere groenvoorzieningen, een beschermd stadsgezicht rond het sportkot, aanwezig erfgoed met de spui, het begijnhof en last but not least de mobiliteit met een overheersende rol voor de auto en de vraag naar de plaats van het openbaar vervoer in dat stadsdeel als entree naar de binnenstad. De stad en het multidisciplinaire team opteerden om van bij de start de betrokken Vlaamse agentschappen en entiteiten mee aan boord te nemen in een traject van coproductie: Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Agentschap voor Natuur en Bos, Ruimte Vlaanderen, de Vlaamse Milieumaatschappij en Onroerend Erfgoed. Maar ook belangrijke lokale stakeholders, zoals de KULeuven, schoven mee rond de tafel. In het begin keken zij heel verkokerd door hun eigen bevoegdheidsbril. Elk voor zich legden zij hun eigen maximumprogramma op tafel. Maar het traject en de ontwerpvoorstellen van het multidisciplinaire team bracht hier duidelijk de meerwaarde van de conceptbegeleiding aan het licht. Geleidelijk aan begon elke partner te beseffen dat een breed, evenwichtig en door iedereen gedragen stadsvernieuwingsproject tot de mogelijkheden kon behoren. Door te onderhandelen en dankzij de methodiek van het projectmatig werken zou elke partner bovendien maximaal aan zijn trekken kunnen komen om dat stadsvernieuwingsproject mee te helpen realiseren. Zo ontstond geleidelijk een evenwicht tussen bosbehoud en woningontwikkeling, tussen doortrekken van de groene vesten en voldoende ruimte voor het verkeer, tussen het zichtbaar maken van de beide rivieren en ruimte voor publiek doorwaadbaar groen, ...



© Palmbout

Conceptstudie Bodart, Leuven: impressie van de publieke parkzone

Het voordeel om van bij de start Vlaamse en federale agentschappen, entiteiten, overheden, ... te betrekken, is dat bij het eindresultaat een gedragen studie met engagementen van elk van de partners mag worden verwacht. Dat alles op voorwaarde dat de juiste mensen mee aan de ontwerptafel zitten. De mensen aan de ontwerptafel moeten een mandaat hebben om mee te brainstormen. Hebben ze dat niet, dan moeten ze op zijn minst regelmatig feedback kunnen vragen bij hun hiërarchie en bij een volgend overlegmoment de op te nemen engagementen kunnen bevestigen en bestendigen.

De aanvankelijk stugge houding van enkele publieke actoren in de beginjaren van de stadsvernieuwingsprojecten heeft gaandeweg plaats gemaakt voor een constructieve houding met het oog op het welslagen van een innovatief en exemplarisch stadsvernieuwingsproject. Daarbij is bijvoorbeeld de Vlaamse Waterweg bereid om een brug op te waarderen tot een aangename en beweegbare brug voor fietsers en wandelaars die ook minder plaats inneemt.

De NMBS is bereid het ontwerp van een brug over de sporen aan te passen, omdat ze de twee stadsdelen, die elk aan een andere kant van het station liggen, met elkaar verbindt. De aanpassing vindt dan niet alleen plaats om te kunnen voldoen aan de noden van de treingebruikers, maar wordt mooi ingebed in het geheel van het stadsvernieuwingsproject. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de niet-treinreizigers die de brug zullen gebruiken en met voldoende oog voor de kwaliteit van het ontwerp van de brug.



© Niels Donckers

Met het oog op een vlotte samenwerking met de publieke actoren is het van belang dat ook zij na het concepttraject ten minste aan boord blijven tot de conceptstudie uitmondt in een stadsvernieuwingsproject. Het helpt, als steden in de loop van de conceptbegeleiding leren omgaan met de heel eigen manier waarop Vlaamse en federale overheden projecten begroten en financieren. Die verschilt doorgaans heel sterk van de lokale manier van begroten en financieren. Ook voor Vlaamse en federale stakeholders gaat het om een voortdurende evenwichtsoefening, bijvoorbeeld op het vlak van hun meerjarenbegroting, want bij stadsvernieuwingsprojecten gaat het vrijwel altijd om een vrij lange doorlooptijd.

Participatie of samenwerking met de burgers

Stadsvernieuwing wil de lokale democratie versterken. Door ruimte te maken voor participatie bouwt de stad draagvlak op en maakt ze van de burgers coproductanten van het stadsproject. Participatie van de bewoners zorgt bovendien voor de sociale kennis die nodig is bij de diagnose en de definitie van het project. Een aandachtspunt en soms zelfs een knelpunt bij zo'n participatieve werking is dat de 'positiviteit' niet noodzakelijk leidt tot innoverende resultaten.

Op het vlak van samenwerking met de burgers blijft het een uitdaging om de stad ervan te overtuigen gebruikers, passanten, bewoners, ... van bij de conceptfase te betrekken bij de stadsvernieuwingprojecten. Heel wat lokale besturen blijven huiverachtig over een uitdrukkelijke participatie van de 'straat' of beter over het gepaste moment voor die participatie. Als men te lang wacht om de inwoners te betrekken, dan reduceert men inspraak tot informeren. En zelfs dan - of vooral dan - is de stad bang voor negatieve reacties. Bij de conceptsubsidie is het sowieso de bedoeling om de burger zo snel als mogelijk bij het ontwikkelingsproces te betrekken. Goede voorbeelden zijn de conceptstudies 'Stationsomgeving' in Dendermonde en 'Oostveld' in Eeklo. De ervaring leert ondertussen dat het studieteam waardevolle input krijgt, als de burgermaatschappij vroeg wordt betrokken. Ook niet-deskundige burgers, die toch interesse tonen, mogen niet worden vergeten. Participatie hoeft niet steeds formeel plaats te vinden. Integendeel: vaak volstaan bevragingen en interviews op markten of workshops waarbij burgers effectief aan de slag gaan met tekeningen en foto's om het betrokken stadsdeel mee vorm te geven. Maar een slotmoment waarop de resultaten van de participatie op een meer formele manier worden toegelicht, is interessant voor de andere stakeholders. Tegelijk is het een duidelijk teken van waardering voor het engagement van de bewoners en de gebruikers.

Sommige steden stellen het participatieve deel uit en geven prioriteit aan het resultaat van de studie, dat wordt gedragen door de private en publieke actoren. Als ze dan op het einde van de rit uitpakken met een informatief moment voor de burgers, kan dat wel eens uitmonden in pittige vragen of gefrustreerde scheldpartijen. Doorgaans zijn dat niet al te constructieve en pijnlijke momenten voor het stadsbestuur.

Op vlak van samenwerking met de burgers blijft het een uitdaging om de stad ervan te overtuigen gebruikers, passanten, bewoners, ... van bij de conceptfase te betrekken bij de stadsvernieuwingprojecten.

Binnen het multidisciplinaire team dat de conceptbegeleiding op zich neemt, moet sowieso een gedeelte participatie zitten. De expertise die daarbij aan de stad kan worden meegegeven, moet hen voldoende instrumenten en methodes meegeven om er verder mee aan de slag te kunnen. Maar de capaciteitsopbouw slaat ook op de burgers. Ook zij moeten in de loop van het hele traject middelen, vaardigheden en vooral vooruitzichten meekrijgen waardoor hun engagement kan uitgroeien tot een dynamiek. Belangrijk daarbij is dat de conceptsubsidie wervend werkt met verschillende niveaus en intensiteiten van instap en deelname en voor verschillende categorieën van belangstellenden. Van de eenmalige voorbijganger tot de immer inzetbare doener, van de sceptische twijfelaar tot de mondige voorvechter. Manieren van aanpak, zoals de 'participatieacademie' of de 'participatiestudio' van de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP), kunnen daarbij nuttig zijn om capaciteit op te bouwen bij niet-deskundige geïnteresseerde burgers. Deelnemers moeten dan niet alleen worden aangesproken op hun belang en hun verantwoordelijkheid. Participatieve activiteiten die bij de deelnemers persoonlijke voldoening creëren, zijn dan even belangrijk: respect, erkenning, contact, fierheid, vaardigheid, inzicht. Ook die aspecten kunnen worden verkend tijdens de werking van de conceptsubsidie.

Bij de aanpak van de samenwerking met de burgermaatschappij mag de 'fase achteraf' niet vergeten worden. Ook na de conceptbegeleiding moet er aandacht blijven voor het participatieproces. Hoe gaat de stad verder om met de dynamiek bij de bewoners, de passanten en de gebruikers? Een belangrijke vraag, want tussen de conceptfase en de eerstesteenlegging van een stadsvernieuwingsproject ligt meestal een hele periode. In die tussentijd dreigt het opgebouwde engagement vaak weg te ebben of, erger nog, om te slaan in frustratie en ergernis, omdat men zich bij de neus genomen voelt. Daarom moet het lokale bestuur er voldoende oog voor hebben dat de lokale bevolking voldoende betrokken blijft. Ze moet de nodige middelen ter beschikking stellen om regelmatig informatievergaderingen te houden, inhoudelijke workshops van coproductie te organiseren of te zorgen voor tijdelijke invulling van gebouwen en terreinen in afwachting van de definitieve bestemmingen.

Met tijdelijke invullingen krijgt het engagement van de burgers een gezicht en de ontstane dynamiek duurt voort. Burgers krijgen zo de kans om hun inbreng in de conceptstudie om te zetten in een actieve deelname aan het stadsproject. Bij tijdelijke invullingen moet men wel voldoende duidelijk communiceren over dat tijdelijke karakter, zeker als het definitieve stadsproject niet helemaal in het verlengde ligt van de tijdelijke invulling. Het is ook belangrijk dat men de tijdelijke bestemming niet gaat zien als een doel op zich, maar dat men ze blijft beschouwen als een stap in de richting van de realisatie van het uiteindelijke stadsvernieuwingsproject. Aanvankelijk moest de jury stadsvernieuwing wel eens aandringen bij de steden om gebruik te maken van de mogelijkheden van tijdelijke invullingen. Ondertussen zijn steden en ontwikkelaars evenwel overtuigd van de meerwaarde van tijdelijke bestemmingen.

Het stadsvernieuwingsproject Overleie van de stad Kortrijk was een verhaal van stenen: een publiek-private samenwerking van ruim 120 miljoen euro. Maar vrij snel werd duidelijk dat er naast dat verhaal van stenen ook een verhaal van mensen moest komen. Omdat een stadsvernieuwingsproject een lange doorlooptijd kent en de eerste resultaten een tijdje op zich laten wachten, besliste de stad om enkele leegstaande panden en publieke ruimtes een tijdelijk gebruik te geven. Op die manier wou de stad meer draagvlak en identiteit creëren. Voorts wou ze nieuwe en positieve dynamieken bewerkstelligen en ondernemerschap stimuleren in een stadsbuurt die kampte met aanzienlijke leegstaand, een tanende burgerbetrokkenheid en een zorgwekkend imago. Door de tijdelijke invullingen in het voormalige politiecommissariaat en de bekende Villa Overleie ontstond een nieuwe dynamiek. Voor beide tijdelijke invullingen lanceerde de stad een oproep naar ideeën en die ideeën werden ook gerealiseerd: een klein shoppingcenter met een veertigtal winkeltjes, een zomer- en wintercafé, een tijdelijke artistieke plek met tentoonstellingsruimte, een repairpoint, een coworkingplace voor enkele jonge talenten, ... Daarnaast werden tijdelijke functies ontwikkeld als picknickruimtes op braakliggende terreinen, een café in een leegstaande loods, een loods die een creatieve hub wordt, het tijdelijke kunstwerk 'De velodroom', een dansvloer, een fotoproject op een blinde gevel, een vitrineproject in leegstaande winkelpanden, ... Al die tijdelijke projecten hebben ervoor gezorgd dat de buurt opnieuw in de kijker stond en zichzelf opnieuw op de stadskaat kon plaatsen. Het hele opzet zorgde voor een boost in de betrokkenheid van de burgers-bewoners.

Met tijdelijke invullingen krijgt het engagement van de burgers een gezicht en de ontstane dynamiek duurt voort. Burgers krijgen zo de kans om hun inbreng in de conceptstudie om te zetten in een actieve deelname aan het stadsproject.



© Kortrijk
Tijdelijke invulling

Ontwerpen en capaciteitsopbouw

Het is geen onoverkomelijke opdracht om in een stad te beginnen met een proces van capaciteitsopbouw en er ontwerpend onderzoek op de rails zetten. Het is wél een uitdaging om nadien dat proces te verankeren in de lokale werking en de besluitvorming van de stad. Jarenlange ervaring met verschillende steden heeft geleerd dat de inspanning om capaciteit op te bouwen als een pudding dreigt in te zakken na de fase van de conceptbegeleiding. Meestal proberen enkele overtuigde betrokkenen, zoals de schepen en de lokale projectleider, de capaciteitsopbouw te verankeren, maar de non-believers proberen zo snel als mogelijk terug te keren naar 'business as usual'.

Het is geen onoverkomelijke opdracht om in een stad te beginnen met een proces van capaciteitsopbouw en er ontwerpend onderzoek op de rails te zetten. Het is wel een uitdaging om nadien dat proces te verankeren in de lokale werking en de besluitvorming van de stad.



© Deinze

SWADL: Stedelijk Wonen Aan De Leie

De stad Deinze is een goed voorbeeld van een stad die haar regierol én de opbouw van haar capaciteit terdege heeft opgenomen tijdens de fase van de conceptbegeleiding, maar ook en vooral daarna. Het stadsbestuur werd er zich in die 'leerperiode' van bewust dat ontwerp, planning en uitvoering van stadspromjecten niet alleen om een visie vragen, maar ook de nodige competenties en vaardigheden vergen. Voor hen bleek de conceptstudie 'Stedelijk wonen aan de Leie' een eerste stap in dat bewustwordingsproces. Later is dat vertaald in de oprichting van een stadsvernieuwingsteam. Dat team bestaat uit drie externe deskundigen: een expert in projectregie, een expert in PPS en een expert in vormgeving en ontwerpen. Alle drie hadden ze meegewerkt aan de conceptstudie, in nauwe samenwerking met de voorzitter van de Gecoro, de burgemeester, de stadssecretaris en het hoofd van de stedenbouwkundige dienst. Op die manier heeft de stad zich de methodiek van stadsvernieuwing in het algemeen en de conceptsubsidie in het bijzonder volledig eigen gemaakt. Het stadsvernieuwingsteam adviseert het bestuur bij opzet en realisatie van alle publieke en private stadspromjecten. Concreet heeft het team vooral de taak om ontwerpers te ondersteunen bij de selectie, om het projectopzet van de projecten uit te werken en om de verschillende fases tijdens de realisatie op te volgen. Maar het team van experts heeft ook een begeleidingsopdracht bij de operationalisatie van de regierol van de stad en bij de kwaliteitsbewaking.

Besluit

Er is geen twijfel dat capaciteitsopbouw een absolute noodzaak is bij stadsvernieuwing in het algemeen en bij de conceptsubsidie in het bijzonder. Het is niet helemaal duidelijk of de conceptbegeleiding bijdraagt tot de stedelijke capaciteitsopbouw en dus ook niet of ze de capaciteit van de stad verhoogt om daadwerkelijk en gedecideerd de regie en het management over stadsprojecten op te nemen. Hier past een genuanceerd antwoord met positieve en negatieve kanttekeningen. De conceptbegeleiding is tweeledig met enerzijds het ontwerp voor het stadsproject en anderzijds de capaciteitsopbouw bij de stad. Daarbij ligt het accent nog altijd op het ontwerpend onderzoek. Dat komt vooral door de aard van het instrument stadsvernieuwing zelf dat innovatieve, duurzame en kwaliteitsvolle stadsprojecten honoreert met een projectsubsidie. De mate waarin een stad haar regiefunctie degelijk voert, wordt minder direct of concreet beloond. Die prioritering heeft uiteraard gevolgen voor het concrete verloop van een conceptbegeleiding, want op het einde van de rit wordt daarbij vooral uitgekeken naar een mooi uitgewerkt masterplan en/of een hanteerbaar plan van aanpak. De capaciteitsopbouw kan daarbij op minder belangstelling rekenen. In de volgende fases van een stadsvernieuwingsproject merken we dan dat een stad vooral ten overstaan van de grote private en publieke actoren in moeilijkheden geraakt, als ze haar managementfunctie moet hard maken.

Nochtans blijft de conceptoefening het instrument bij uitstek om de capaciteit van de stad voldoende te vergroten op het vlak van daad- en draagkracht, regie, coproductie en doorgedreven participatie. Voor enkele steden is de capaciteitsopbouw slechts een extra duwtje in de rug, maar andere steden moeten die capaciteit volledig opbouwen. Vaak is dat een leerproces dat alleen door vallen en opstaan tot een zekere maturiteit komt. Maar de ervaringen en de resultaten van de conceptsubsidie leren dat het de moeite loont. Het gaat voor alle duidelijkheid niet altijd om succesverhalen, maar telkens komt de stad in kwestie er wel 'sterker' uit, net als de andere betrokken actoren. Dat betekent hier niet noodzakelijk dat de uiteindelijke conceptstudies kant-en-klare verhalen opleveren of dat de regierol van de betrokken steden vanaf dan alleen nog heel vlot verloopt. Bij de beoordeling van de afgelegde trajecten mogen we nooit uit het oog verliezen dat stedenbeleid in het algemeen en stadsvernieuwing in het bijzonder een voortdurend proces is van 'work in progress'.

**Stadsvernieuwing:
15 jaar project- en
conceptsubsidies.
Het witboek herlezen
of mag het iets meer
zijn?**

Stadsvernieuwing: 15 jaar project- en
conceptsubsidies. Het witboek herlezen
of mag het iets meer zijn?

André Loeckx
Professor emeritus KULeuven



Rappel: van witboek naar stadsvernieuwingsprojecten

Het begon natuurlijk met 'Het Witboek Stedenbeleid' (voluit: 'De eeuw van de Stad. Over Stadsrepublieken en Rastersteden. Witboek'), uitgegeven in 2003 door het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het Witboek schetst de contouren van een nieuw idee van de stad en zet krijtlijnen uit voor een ander stadsbeleid. De stad verschijnt als eerste niveau van politieke en bestuurlijke vernieuwing en als laboratorium van een nieuwe stedelijkheid die tegelijk ruimtelijk en maatschappelijk is. Tegenover een 'verkokerde' en 'klantgerichte' 'bestuurdersdemocratie' wil men de stedelijke burger activeren tot een volwaardige partner in het stadsbeleid. In hoofdstuk vier verschijnt 'het stadsproject', samen met 'het stadsdebat', als een manier om gestalte te geven aan een vernieuwd stadsbeleid en aan de nieuwe idee van de stad. Een 'canon van de stadsprojecten' bevat het Witboek niet. Wel formuleert het ambities en zienswijzen die inspiratie bieden voor het programma waarmee de Vlaamse Regering stadsvernieuwingsprojecten wil ondersteunen, in het kielzog van de hele werking rond het Witboek.

Aan het Witboek ontleent de 'filosofie' van de stadsvernieuwingsprojecten opvattingen over de stedelijke ruimte. De compacte stenen stad en de uitgezaaide nevelstad worden hervormd tot 'complete stad' die bedacht wordt met de term 'rasterstad'. Het raster van de complete stad bevat zowel dichte als ondichte, groene als stenen mazen of velden, samengehouden door natuurlijke en infrastructurele rasterlijnen. Het concept blijft vaag, de rastermetafoor moet het doen bij gebrek aan beter. Men kan stellen dat de rasterstad een ruimtelijk concept is dat de eigenheid van de verschillende rastercomponenten stimuleert en tegelijk modulatie toelaat tussen stad en rand, natuur en bebouwing, verdichting en ontlichting, snel en langzaam verkeer, e.d. Men kan eveneens stellen dat het zwaartepunt van de stadsvernieuwingsprojecten ligt bij het herverstedelijken van postindustriële sites, zoals stationsomgevingen, kanaalhavens, rivieroeveren, kades, fabrieksterreinen, molens, ... Of anders gezegd: bij afgeschreven rasterlijnen en rastervelden die verworpen zijn tot breuk, barrière of braakland in het stadsraster. Maar ook andere stadsvernieuwingsprojecten passen in het rasterverhaal: de profilering van het vage en ondichte raster van Geel, de poging om de uitgestrekte randstedelijke verkaveling van de Clementwijk in Sint-Niklaas een zachte natuurlijke en infrastructurele rastering mee te geven of de definitie van een nieuw randstedelijk rasterveld in Aalst Immerzeel. Men kan ten slotte stellen dat de rastermetafoor compatibel blijft met latere metaforen, zoals 'de horizontale metropool' of 'de lobbenstad'.

Met 'de stadsrepubliek' verwoordde het Witboek een gedurfde opvatting over de stad als locus van vernieuwing in politiek en samenleving. Het vertoog is helder.

Met de natie als voorbijgestreefde schaal van beslissingsbevoegdheid in tijden van globalisering wint de stad in principe aan autonomie. In onze contreien sluit dat aan bij een stuk nederzettingsgeschiedenis. De stad biedt bovendien een geschikte schaal om tegelijk aan ruimtelijke, maatschappelijke en politieke vernieuwing te doen zonder dat die vernieuwing zich boven de hoofden van de burgers afspeelt. De representatieve democratie, die verengd is tot participatie, moet in de optiek van de stadsrepubliek openbloeien tot een participatieve democratie die steunt op het driepolig samenspel van de stedelijke overheid, de civiele maatschappij (het middenveld) en de bevolking (stadsbewoners én stadsgebruikers). Dat samenspel krijgt doorheen 'het stadsdebat' zijn beslag in 'het stadsprogramma' en wordt getoetst in de stadsprojecten. Die laatste kunnen betrekking hebben op de gebouwde ruimte, maar ze kunnen ook de klemtoon leggen op stedelijke economie, stedelijk samenleven, cultuur en mobiliteit. Leve de stadsrepubliek!

In verschillende passages hekelt het Witboek de 'verkokering' en 'vergrenzing' van sectoren en bestuursniveaus, maar bij het palet van voorstellen om een vernieuwd stadsbeleid op de sporen te zetten komt dat thema minder prominent naar voor. Het vertoog over de stadsprojecten stelt dat op scherp. Stadsprojecten hebben er immers grote behoefte aan om de verticale dominantie (natie-gewest-provincie-stadsregio-stad) en de horizontale concurrentie (tussen besturen, departementen, agentschappen en administraties) te doorbreken. Zij stuwen naar 'ontgrenzing', zij gangmaken samenwerking tussen niveaus en sectoren door zich te richten op de gezamenlijke uitdaging van een veeleisend, meerschallig en multisectoraal stadsproject. Tegelijk wijzen de stadsprojecten op een nieuwe, onmisbare rol van het stadsbestuur: de 'ontgrenzing' regisseren en de 'coproductie' tussen de actoren van het project faciliteren. Zo'n coproductie zou worden bezegeld door een stadscontract en verbeeld door een stadsontwerp.

'Witboekiaans' van oorsprong zijn 'de 4-D': diversiteit, dichtheid, democratie en duurzaamheid. Die vier ingrediënten van nieuwe stedelijkheid liggen aan de basis van de criteria om stadsvernieuwingsprojecten te subsidiëren. 'Diversiteit' en 'dichtheid' worden vertaald in criteria zoals 'synergie' en 'multifunctionaliteit'. Ze krijgen, net als diversiteit en dichtheid, tegelijk een ruimtelijke en een maatschappelijke invulling en maken het mogelijk om gradaties van stedelijkheid en niet-stedelijkheid te onderscheiden. 'Democratie' staat voor effectieve participatie die opschuift naar coproductie, voor het democratische stadsdebat en voor projectregie door een democratisch verkozen stadsbestuur. 'Duurzaamheid', aanvankelijk een obligaat passe-partoutconcept, krijgt al snel een meervoudige lading als ecologische, sociale en economische duurzaamheid. Duurzaamheid verwerft een prominent statuut in de lijst van criteria voor stadsvernieuwingsprojecten. De 4D-criteria worden evenwel niet als absolute voorwaarden gehanteerd, maar eerder als transitie waarin elk project enkele belangrijke stappen moet zetten.

Merkwaardig genoeg is participatie op zichzelf geen hoofdbekommernis van het Witboek, eerder een component van de veel ruimere 'participatieve democratie'. Die participatieve democratie doordesemt de representatieve democratie met geactiveerd stadsburgerschap. Wel kan men doorheen het hele witboekvertoog een bezorgdheid lezen over het evenwicht tussen 'de stenen en de mensen'. Die bezorgdheid zal standhouden bij de multidisciplinaire jury, die belast is met de selectie van de stadsvernieuwingsprojecten. Een zeker wantrouwen tegenover de ontwerpers en de bouwers - vermeende voorvechters van 'de stenen' - is er nooit ver weg. Hoe dan ook, de bezorgdheid voor 'de mensen' zorgt ervoor dat participatie als criterium nooit verdwijnt. Projecten die zich wagen op de hogere sporten van de participatieladder, verdienen een premie en de verruiming van het begrip 'participatie' is een blijver op de agenda. Men kan stellen dat 'de mensen', 'participatie' en 'geactiveerd burgerschap' elkaar vinden in het streven naar 'coproductie' en de aandacht voor 'samenlevingsopbouw' die steeds prominenter worden in de denk- en werkwijze van de stadsvernieuwingsprojecten. Daarmee worden enkele belangrijke klemtonen verlegd in het participatievertoog.

Coproductie is ruimer dan deelname van burgers aan beleid en beslissing. Coproductie slaat op effectieve samenwerking tussen alle betrokken sectoren en diensten en alle betrokken projectactoren: burgers, ambtenaren, bestuurders, ontwerpers, ontwikkelaars, ... Een samenwerking die erop gericht is om een doelstelling te realiseren die als gemeenschappelijk werd erkend. Coproducten - en dus ook de coproducerende burgers - engageren zich voor een project, werken mee, beslissen mee, met verantwoordelijkheid en competentie. Zij delen elk op hun manier in de lasten en de lusten van het werk. Net als samenlevingsopbouw drijft coproductie niet op de heug en meug van het moment, wel op een weloverwogen keuze, op een groeiende sociale kennis van de context en op een gestage accumulatie van competenties. En ook actief burgerschap, in het Witboek omschreven als basisingrediënt van democratische vernieuwing, kijkt verder dan de aandrang van het moment en sterkt zich met sociale kennis en competentie.

Nog meer dan de overheid is de private sector het zwarte schaap van de participatiebeweging. Brute ontwikkelaars, geldbeluste investeerders en onwillige eigenaars zijn een gemakkelijk te brandmerken vijand. In het Witboek wordt 'de privé' zedig ondergebracht in 'de ontwikkelingscoalitie', de motor van een eventueel economisch stadsproject met sociale correctie. In de criteria van de stadsprojecten wordt de privé zonder blikken of blozen aan boord gehesen om de decretaal vereiste 30% van de projectinvesteringen te verzekeren, liefst in de formule van een 'publiek-private coproductie'. Later krijgt die decretaal vereiste een elegante theoretische framing met verwijzing naar Karl Polanyi. Elk stadsvernieuwingsproject activeert op de projectscène drie modi van maatschappelijke integratie: de herverdelende modus van publieke ruimte en diensten (de res publica), de ontwikkelingsmodus van een faire markt en de solidaire modus van actief burgerschap. Daarbij doet elk stadsvernieuwingsproject een beroep op drie cruciale projectactoren: de overheid, de private sector en het actieve burgerschap.

Het Witboek beklemtoont herhaaldelijk dat stadsprojecten de proefbanken moeten worden van de beoogde nieuwe stedelijkheid en dat zulke projecten niet noodzakelijk de gebouwde ruimte als hoofddoel hebben. Wel blijven voorbeelden van economische, sociale of culturele stadsprojecten schaars en vaag. Het meervoudige stadsproject met stedenbouwkundige 'major' zet de toon. Met een Witboek, een decreet en een besluit van de Vlaamse Regering in de rug krijgt het programma om stadsvernieuwingsprojecten te subsidiëren vleugels en schuift de noodzaak naar de achtergrond om proefbankprojecten op te zetten met een andere projectmajor. Jammer. Na decennia van misleiden en kritiek verbetert een merkwaardige revival van de disciplines van planning en stedenbouw de startpositie van stadsprojecten met de gebouwde ruimte als major. Planning en stedenbouw zetten twee verse troefkaarten van kaliber in: 'de strategische structuurplanning' aan de planningszijde en het 'stadsontwerp' aan de stedenbouwkundige kant.

Met 'de driesporenplanning' of 'driesporentrialoog' probeert de strategische structuurplanning (SSP) de officiële Vlaamse structuurplanning te amenderen die er in slaagde een ongekennde planningsgolf op alle bestuursniveaus (stad, provincie, gewest) op gang te brengen. Strategische structuurplanning situeert het planningsgebeuren simultaan op drie evenwijdige sporen. Aan de ene zijde van de sporenbundel loopt het voortdurende spoor van 'visievorming, beleidsontwikkeling en planningssynthese'. Aan de andere zijde van de sporenbundel loopt het directe spoor van 'acties en projecten' die het eerste spoor moeten toetsen en bijsturen. Tussen beide in loopt een middenspoor van 'communicatie, debat en participatie' dat instaat voor een intense wisselwerking tussen de twee buitenste sporen. De trialoog van visievorming, debat en project, met drie elkaar aanvullende stemmen, elk met hun specifieke inbreng en zonder allesoverstemmende stem, brengt het planningsdenken zonder meer in the mood van het witboekvertoog.

Nagenoeg gelijktijdig met de structuurplanning groeit het stadsontwerp in Vlaanderen uit tot een nieuwe vorm van stedenbouwkundig denken. De inspiratie komt uit diverse Europese grootsteden. Terwijl Vlaanderen sleutelt aan het Witboek blijkt in Berlijn, Barcelona, Rotterdam, Amsterdam en Lyon 'de eeuw van de stad' al ingeluid te zijn met ambitieuze stadsprojecten. Het worden vlaggenscheppen van een vernieuwde ontwerpdiscipline, na decennia van crisis en kritiek. In België en Vlaanderen ligt het moeilijker: de reconversie van de Limburgse mijnsites kampt met een financieel schandaal dat interessante (Winterslag) en dwaze (Waterschei Fenix) ontwerpvoorstellen van de kaart veegt. In Antwerpen tonen de ontwerpateliers en ontwerpwedstrijden van 'Stad aan de Stroom' hoe het zou moeten, maar zij krijgen geen voet aan de grond en worden gevolgd door het debacle van het Kievitplein. En dan keert het tij. Voor de Vaartkom en de stationsomgeving in Leuven realiseert het Atelier Stadsontwerp een manier van ontwerpen die, met de hulp van het stadsbestuur, weet uit te breken uit de vergrendelde en verkokerde Vlaamse stedenbouw. Het zijn de verouderde stationsomgevingen en spoorweginfrastructuren die in Vlaanderen de eerste volwaardige stadsprojecten zullen leveren. Als eerste komt in Antwerpen 'Spoor Noord' van de grond dat zich op meerdere vlakken ontpopt tot een voorbeeldproject.

Het stadsontwerp verschijnt als een innoverende ontwerpwijze die, althans in een ideale formulering, goed past bij de intenties van het Witboek en bij die van het Vlaams programma om stadsvernieuwingprojecten te ondersteunen.

Het stadsontwerp kiest voor de middenschaal: meer dan een plein of een bouwblok, maar minder dan een integraal stadsdeel. Het vertrekpunt is ontwerpend onderzoek van de mogelijkheden en beperkingen van een site, zowel ruimtelijk als sociaal, ontwerpend onderzoek op basis van beschikbare documentatie, ruimtelijke analyse, veldwerk en consultatie van betrokkenen en stakeholders. Die onderzoeksattitude blijft tijdens het hele ontwerpproces aanwezig. Onderhandelend ontwerpen wisselt 'abductief' ('what if') voorstellen en uittesten van alternatieven af met feedback vanwege de meest direct betrokkenen. Uiteindelijk verschijnt een wervend beeld – een wervende beelding – van de vernieuwde site als voorlopige synthese. Zo'n beeld of beelding kan de ruimtelijke onderlegger worden van een stedelijk pact tussen de coproducenten van het stadsvernieuwingproject. De beelding is geen eindtoestand, maar eerder een weergave van de beoogde impact en van een gewenst kwaliteits- en ambitieniveau, een weergave die ontvankelijk blijft voor de nodige verandering en voor doordachte bijsturing.

Vijftien jaar na publicatie zit er nauwelijks sleet op het Witboek. Politiek Vlaanderen is grondig veranderd, maar de bezorgdheden waarvan het Witboek getuigde, zijn alleen maar toegenomen en de perspectieven die het opende, zijn nog altijd relevant. In elk geval had Vlaanderen bij het begin van het millennium geen gebrek aan innoverende uitgangspunten, opdrachten en werkwijzen voor stadsprojecten. Denk maar aan 'de stadsrepubliek' (als meest geschikte kader om te werken aan de vernieuwing van politiek, ruimte en samenleving), de idee van 'de rasterstad', het geactiveerde stedelijke burgerschap als motor van politieke vernieuwing, 'de 4-D' van nieuwe stedelijkheid (dichtheid, diversiteit, democratie en duurzaamheid), de ontkokering en ontgrenzing van sectoren en bestuursniveaus, het traject van participatie naar coproductie, de aanwezigheid op de scène van drie projectactoren (de overheid, de privé, de burgermaatschappij) en drie modi van maatschappelijke integratie, 'de driesporenaanpak' (beleid en planning, acties en projecten, communicatie en debat), de meervoudige opdracht van het stadsontwerp (onderzoek, onderhandeling, beeldende synthese, platform voor een stedelijk pact), ... En dat allemaal in regie van de stad ...

Het hoeft geen betoog dat heel wat steden voor zo'n litanie de wenkbrauwen fronsten, toen de eerste oproepen verschenen om stadsvernieuwingsprojecten in te dienen en daarbij het Witboek werd aangeprezen als achtergrondlectuur. Was dat serieus bedoeld? Is dat allemaal nodig om subsidies te krijgen voor een stedenbouwkundige ingreep? De jury probeerde het geheel verteerbaar te maken door de grootspraak van het Witboek te vertalen in meer plausibele projectcriteria zonder al te veel water bij de wijn te doen. Om in aanmerking te komen voor subsidies moesten projecten scoren op volgende negen criteria:

1. een structurele impact met hefboomfunctie beogen (bijvoorbeeld als strategisch project binnen het gemeentelijk structuurplan)
2. synergie bewerkstelligen (verbinden en verknopen van panden, functies, investeringen, sectoren en actoren)
3. werk maken van 'integrale duurzame ontwikkeling' (op het vlak van klimaat en ecologie, samenleving, economie)
4. de nodige publiek-publieke samenwerking en coproductie realiseren (tussen alle betrokken sectoren, administraties en bestuursniveaus)
5. een faire publiek-private samenwerking op het getouw zetten (met gegarandeerd 30% private inbreng)
6. inzetten op effectieve participatie (met aanzetten van coproductie)
7. kwaliteitsvol ontwerpen garanderen als mogelijksvoorwaarde van alle andere criteria
8. een werkbare projectorganisatie en een haalbare timing voorleggen
9. de regiefunctie van de stad waarborgen.

Op de 30% private inbreng na werden de criteria niet beschouwd als uitsluitingscriteria, maar als streefdoelen. Projectvoorstellen moesten het op de meeste vlakken behoorlijk doen en excelleren op één of meer criteria, maar ze mochten niet flagrant in het rood gaan op één van de criteria. Kortom: om in aanmerking te komen voor subsidie en ondersteuning, moesten projecten stappen zetten in de richting van het witboekiaanse ideaal. Met andere woorden: de stadsvernieuwingsprojecten betraden het tijdperk van het transitiedenken. Of 'stappen zetten op een transitietraject' een trendbreuk inluidt dan wel de mogelijkheden openlaat van 'transitievertraging' naar 'transitiestilstand', blijft een vervelende kwestie.

Maar ook de negen bijgeknipte criteria bleken van het goede te veel. Althans voor de kleinere steden. Sommige steden pasten voor de beproeving. Andere haakten af na een eerste vermetele poging. Nog andere waagden gewoon een gok met projecten 'uit de onderste schuif'. De eerste oproep voor stadsvernieuwingsprojecten, gelanceerd in 2002, bezorgde de Jury Stadsvernieuwingsprojecten meteen kopbrekens. Met 43 ingediende projectvoorstellen werd het een succes! De steden waren op het appel! Maar op grond van de negen criteria kwamen slechts enkele projectvoorstellen in aanmerking voor onmiddellijke selectie: een afgang, zeg maar. Bij de overgrote meerderheid van de inzendingen bleek de spirit van het Witboek mijlenver verwijderd van die van het werkveld. Het opzet om van de stadsvernieuwingsprojecten in zoveel mogelijk Vlaamse steden proefbanken te maken van de Witboek-filosofie legde een ware kloof bloot tussen het ambitieniveau van het Stedenbeleid enerzijds en dat waartoe de meeste steden in staat of bereid waren anderzijds. Wat moesten de jury, het Team Stedenbeleid en de Vlaamse Regering daarmee? Wat met de negatieve reactie van de steden op het grote aantal 'niet-geslaagden'? Draaide het ambitieuze Witboek-appel aan de Vlaamse steden en het opzet om de Vlaamse Regering ertoe te brengen voorbeeldige stadsvernieuwingsprojecten te ondersteunen uit op een 'mission impossible'? Net op tijd kwam er versterking: hors concours lieten twee Vlaamse stadsprojecten van zich spreken. Het waren projecten waaraan men witboekachtige criteria kon toeschrijven en die dus het bewijs leverden 'dat het kon', 'ook in Vlaanderen': Spoor Noord in Antwerpen en de Stationsomgeving in Leuven. Beide werden 'pilotprojecten' avant la lettre. Bovendien dienden enkele projecten die wel de eerste selectie haalden, zich aan als prima voortrekkers: de Brugse Poort in Gent, het Buda-eiland in Kortrijk en het Kanaalpark in Vilvoorde. Vermits de selectieprocedure toen uit twee fasen bestond, konden nog enkele beloftevolle projectvoorstellen worden bijgespijkerd tussen de eerste en de definitieve selectie. Bovendien zaten er, bij nader inzien, onder de 35 'gebuisde' inzendingen een achttal die een zeer relevante problematiek aankaartten, maar niet tot een adequaat projectvoorstel konden komen. Die positieve factoren verhinderden een vroegtijdig einde van het gehele opzet en de werking, die het Team Stedenbeleid had uitgedokterd, geraakte uit de startblokken. Maar om aan de gestelde criteria te voldoen hadden de meeste steden behoefte aan een begeleidende werking op het vlak van 'capacity building', een term die uit het vocabularium van UN Habitat was overgewaaid naar de witboekredactie en de Jury Stadsvernieuwingsprojecten. Samen met het Team Stedenbeleid bedacht de jury een hulpprogramma. In afwachting van een meer welluidende naam die er evenwel nooit is gekomen, kreeg dat hulpprogramma het label 'conceptsubsiëring' mee.

Conceptsubsidiering: het ontwerpen centraal gesteld

De bizarre naam dekt wel de lading: een subsidie die het de stad mogelijk maakt om volgens een uitgestippeld traject een 'concept' voor een goed stadsvernieuwingsproject te ontwikkelen of een 'bijna goed' concept te verbeteren. Het Team Stedenbeleid zou zorgen voor een begeleiding van de lokale werking. Het concept dat daaruit voortkomt, zou dan als basis kunnen dienen voor een projectvoorstel dat kan worden ingediend om bij een volgende oproep projectsubsidies te verkrijgen. Wel zou het uiteindelijke projectvoorstel ook op eigen kracht, zonder projectsubsidies, tot realisatie moeten kunnen overgaan. Van de 35 niet-geselecteerde projectvoorstellen uit de eerste oproep werden acht cases met een relevante problematiek geselecteerd voor een conceptsubsidie. De acht gegadigden bleken aanvankelijk niet erg tevreden met die 'troostprijs'. De bedoeling en de werkwijze van die zogenaamde 'conceptsubsidiering' leek al even ongewoon als de witboektaal. Bovendien was er helemaal geen toezegging dat er een volgende oproep zou komen. De jury, het Team Stedenbeleid, vooral de eerste lokale begeleiders (opgeroepen uit een beperkte verzameling overtuigde stadsvernieuwers) en enkele bereidwillige lokale believers stonden voor een pioniersopdracht. Uit de eerste ladingen conceptsubsidiering zijn verschillende sterke projectvoorstellen voortgekomen, onder meer in Halle, Aarschot en Ronse.

Maar wat was dan wel 'het reddende concept' waarnaar men op zoek moest? De jury stond voor een cruciale vraag: wat was er misgelopen met de 35 'niet-geslaagden' en in de eerste plaats met de acht 'interessante niet-geslaagden'? Het antwoord schuilde in wat op dat moment in de meeste steden aan de orde was: de opmaak van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. De meeste steden ondersteunden hun projectaanvraag met een overvloed aan documenten uit hun structuurplanningsproces. Twee fenomenen kwamen daarbij aan het licht. Ten eerste vonden ze in hun structuurplanning geen argumenten voor het stadsvernieuwingsproject dat ze hadden ingediend. En ten tweede was er de minderwaardige ontwerp kwaliteit van allerhande bijgeleverde stadsontwerpen, masterplannen of architectuurvoorstellen, ontleend aan documenten van de lokale structuurplanning. Ontwerpen werd blijkbaar beschouwd als bijkomstig, als verluchting van lijvige rapporten, als 'iets voor later', als 'een kwestie van smaak', ... Dat was dus in tegenspraak met de meervoudige rol die het stadsontwerp toebedeeld had gekregen in het Witboek, bij de voorbereiding van Antwerpen Spoor Noord en Leuven Stationsomgeving en bij de buitenlandse voorbeeldprojecten. Voor de jury en het Team Stedenbeleid moest het ontwerp dan ook de 'major' van de conceptvorming worden. De conceptsubsidiering krijgt een dominante inzet: het kwaliteitsvol stadsontwerp als ruimtelijk platform van meerduidige stadsvernieuwing, als wervend beeld om tot synergie, intersectorale samenwerking, PPS en effectieve participatie te komen. Daarvoor is een meervoudig ontwerpprogramma nodig dat voorziet in een proces van ontwerpend onderzoek, onderhandelend ontwerpen, wervende beelding en dat resulteert in de ruimtelijke onderbouwing van een helder stedelijk pact en in de bevestiging van het ambitieniveau voor alle verdere ontwerpwerk.

Daarmee was de toon gezet. De lokale werking van de conceptsubsiëring werd toegespitst op:

1. de opmaak van een bestek op basis van de uitgebreide jurycommentaar over het niet-geselecteerde maar interessant bevonden projectvoorstel van de stad
2. de selectie van een geschikt ontwerpbureau op basis van inhoudelijke criteria
3. het aan het werk zetten van een lokaal team, samengesteld uit het geselecteerde ontwerpbureau, enkele lokale medewerkers en 'externe begeleiders' die werden ter beschikking gesteld door het Team Stedenbeleid
4. de ontwikkeling van een wervend stadsontwerp als platform voor een sterk projectconcept

Voor de selectie van de ontwerpers werd inspiratie gezocht bij de werkwijze van de Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester. Dat alles had een grote impact op de verdere ontwikkeling van de conceptsubsiëring en wel op meerdere vlakken.

Eerst en vooral werd het ontwerpen onmiskenbaar de 'major' van de conceptsubsiëring, ook al werd die nadruk in pluridisciplinaire zin verrijkt met de bijdragen van een participatiedeskundige en van een PPS-specialist. De verwachte uitkomst was dan ook meer een plan dan een projectvoorbereiding. Een tweede effect sloeg op de plaats waar het werk zich zou afspelen. De ontwerpers werden hoofdrolspelers voor de werking van de conceptsubsiëring. De meesten begrepen niet dat het in feite de bedoeling was een team te vormen in de stad zelf en ze kozen voor het eigen bureau als werkplek.

Een belangrijk deel van de conceptwerking verhuisde dan ook naar de ontwerpbureaus zelf. Dat laatste reduceerde de beoogde lokale werking en maakte van de conceptsubsiëring te veel een uitbestede opdracht die de stad met afstandelijke blik bekeek. Een derde effect sloeg op de ontwerperswereld, want heel wat zaken waren compleet nieuw voor de meeste ontwerpbureaus. Denk maar aan werken met een stad die niet helemaal overtuigd is van het hele gedoe rond de stadsvernieuwingsprojecten, maar er wel op uit is om projectsubsidies binnen te rijven. Of rekening houden met allerhande lokale engagementen waar de stad zich wil aan houden. Vertrouwd geraken met de stadsvernieuwingsfilosofie en met de criteria van de jury, een participatietraject opzetten, oog hebben voor PPS-mogelijkheden, samenwerken met een lokaal team, dat wordt aangevuld met externe begeleiders, ... Het was allemaal nieuw voor de meeste ontwerpbureaus. In die zin zal de conceptsubsiëring leiden tot een onmiskenbare 'capacity building' in ontwerpmiddens. Meerdere jonge bureaus zullen zich bekwamen in de stads(vernieuwings)projecten en samen een netwerk vormen van beschikbare capaciteiten in Vlaanderen.

Samenvattend kan worden gesteld dat in die eerste periode van de conceptsubsidieëring het ontwerp zich bevestigde als 'provider' van een ruimtelijke conceptuele basis. Een kwaliteitsvol ontwerp bood mogelijk wel het noodzakelijke platform voor lokale synergie en coproductie. Het opende pistes voor participatie en suggereerde mogelijkheden voor PPS, maar het deed dat te extern en te afstandelijk. De Polanyi-doelstelling, het betrekken van drie partners bij het project (overheid, privé en burgers) lag dan misschien wel besloten in het ontwerp, maar werd onvoldoende voorbereid in de lokale werking en onvoldoende verankerd bij de lokale actoren. Ontwerpend onderhandelen was nauwelijks begonnen. Wervende beelding moest nog volop aan het werven gaan.

Het ontwerpen en de lokroep van het multidisciplinaire

Na zowat acht jaar werking luidde de vierde oproep geleidelijk een tweede fase in. Inmiddels waren dertig stadsvernieuwingsprojecten op de rails gezet en 24 conceptsubsidieeringen waren toegekend. Er werden twee belangrijke aanpassingen doorgevoerd in de procedures. Eerst en vooral zou er voortaan elk jaar met zekerheid een oproep zijn en niet 'misschien' om de drie jaren. Bij de driejaarlijkse oproep werden de beste projectvoorstellen onmiddellijk voorgedragen voor projectsubsidie. Enkele kanshebbers, waar nog wat aan gesleuteld moet worden of die nog niet helemaal klaar waren met toezeggingen, belandden op een wachtlijst. Ze kregen aanbevelingen mee en konden na één of twee jaar met een verbeterd voorstel opnieuw voor de jury komen. Het nadeel was dat wie niet geselecteerd werd voor de directe lijst of voor de wachtlijst, drie jaar moest wachten om een nieuw voorstel in te dienen, op voorwaarde dat de regering een volgende oproep goedkeurde. Dat zorgde voor heel wat haastwerk: 'toch maar indienen anders moeten we nog drie lange jaren wachten en misschien komt er helemaal geen oproep meer'. Een tweede aanpassing ging over de conceptsubsidie. Die zou niet meer worden toegekend aan ingediende beloftevolle projectvoorstellen die 'nog niet voldeden' als voorbereiding op een 'herkansing'. Conceptsubsidieëring werd voortaan beschouwd als een apart programma van capacity building en conceptvorming waarvoor men specifieke voorstellen kon indienen. Daarbij kon het nog altijd gaan om het concipiëren of uitwerken van een voorstel voor een subsidieerbaar stadsvernieuwingsproject. Maar toch kreeg een nieuw genre stilaan meer aandacht: conceptvorming en capaciteitsopbouw omtrent een specifieke kwestie van stedelijke vernieuwing, zoals ruimtelijke veiligheid of de programmatie van een openluchtmuseum.

Ook in de opvattingen en attitudes van de jury waren veranderingen merkbaar. Het primaat van het ontwerpen begon te tanen. In het denken en doen van de jury kwamen andere kwesties op het voorplan: klimaat en energie, samenlevingsopbouw, de rol van de overheid. Meer en meer raakte de structuurplanningshype over zijn hoogtepunt en kreeg men het stadsontwerp voor grote postindustriële sites onder de knie. Het behoorlijk goede stadsontwerp of masterplan werd stilaan als verworven beschouwd. Ontwerpers waagden zich aan andere uitdagingen, zoals de modernistische hoogbouwwijk (IGLO Linkeroever Antwerpen) of de randstedelijke verkavelingszone (Clementwijk Sint-Niklaas) of de 20ste-eeuwse 'stad zonder stedelijke ruimte' (Gheelodroom Geel). Tegelijk ging men voorbij aan enkele moeilijke ontwerp-vraagstukken: zo bleven adequate voorstellen voor de oververdichte 19de-eeuwse gordel uit, terwijl de stadsvernieuwing de problemen van de verwarde verstedelijking van de 20ste-eeuwse gordel aansneed: Ledeberg Gent, Deurne Zuid Antwerpen. Ook de opdracht waarmee het Witboek en de jury het ontwerpen belastte, was ver van volbracht. Dat het stadsontwerp zich zou affirmeren als platform en gangmaker voor participatie en PPS bleek niet evident. Participatie had heel wat armslag verworven: het spectrum van participatieactiviteiten werd aanzienlijk uitgebreid dankzij de creatieve bijdragen van culturele actoren en een steeds professionelere omkadering. Maar het valt te betwijfelen of dat leidde naar een verbreding en verdieping van de sociale kennis die uiteindelijk werd verwerkt in het stadsontwerp. En dat wervende beelding effectieve coproductie door geëngageerde burgers zou stimuleren en de private partners zou aanzetten tot kwaliteit, was evenmin vanzelfsprekend. Aanvullende initiatieven van samenlevingsopbouw hadden weinig op met het stadsontwerp en vermeden interactie met het stadsvernieuwingsproject, waarin zij kaderden, zoals in het Rabot in Gent. Steeds meer private projectrealisaties gaven blijk van aanzienlijk kwaliteitsverlies op het vlak van architectuur. Het verhaal van klimaat en energie werd binnen de jury almaar belangrijker, maar toch kwamen de feitelijke maatregelen zelden verder dan de obligate technieken van duurzaam bouwen. Dat, ondanks de ronkende beloften in nagenoeg elk projectvoorstel. De grote stap voorwaarts in de klimaattransitie bleef uit. Ook op dat terrein kon het ontwerpwerk zich onvoldoende onderscheiden.

In de jury en het Team Stedenbeleid groeide de overtuiging dat het probleem niet lag bij het ontwerp op zich, maar wel bij het statuut van het ontwerpen in het projectproces. De meningen waren verdeeld. Was de rol van het ontwerpen als ruimtelijk platform van stadsvernieuwing overschat in het Witboek, in de criteria van de jury en in de aanpak van de conceptsubsiëring? Of hadden de belangrijkste actoren het ontwerpen nooit als platform erkend? Werden de ontwerpbureaus niet te vaak beschouwd als externe opdrachthouders door de stad, als onderaannemers door de ontwikkelaar, als weinig relevante plannenmakers door het buurtcomité? Overschat platform of miskend platform, de gevolgen waren gelijkaardig: eerder dan zich te bekwamen in samenspel traden de projectpartners op als solisten. De stad, het ontwerpbureau, de ontwikkelaar, het communicatiebureau, het sociaal-cultureel werk, het buurtcomité: ze deden elk hun ding. De oplossing voor deze kwestie werd gezocht in een meer multidisciplinaire aanpak.

Het stadsvernieuwingsproject werd geacht te evolueren. Van een proces dat zou moeten gebaseerd zijn op het stadsontwerp dat werkt als platform/integrator/gangmaker van intersectorale samenwerking, participatie en PPS moest het stadsvernieuwingsproject evolueren naar een samenspel van de disciplines die voor elk project in kwestie relevant werden geacht zoals: ontwerpen, PPS, vastgoed, energie, mobiliteit, participatie, cultuur, veiligheid, wonen, ... Het gaat om een geordend samenspel waarin de rol van elke discipline wordt gedefinieerd naargelang het project. Ook de conceptsubsiëring ontsnapte niet aan de lokroep van het multidisciplinaire. Teams moesten voortaan multidisciplinair worden samengesteld. Meerdere steden interpreteerden dat erg letterlijk: de aanvraag voor conceptsubsidie werd een bestelbon voor al wat de stad meende te kunnen gebruiken. Gratis bovendien: een PPS-deskundige, een marktonderzoeker, een businessplanner, een communicatiespecialist, een masterplanner, ...Tegelijk bleef het ontwerp bureau de kern van het multidisciplinaire team.

Het valt nog af te wachten of het volstaat om een ontwerpersteam te pimpen met een verzameling deskundigen om zo de lokale capacity building te versterken. En de ervaring moet uitwijzen of het uitwaaiëren van criteria over meerdere disciplines de synergie en coproductie van het stadsvernieuwingsproject zal bevorderen. Misschien schuilen de oorzaken van moeilijke coproductie elders? In het falen van de stadscontracten? In de aarzeling van ontwerpers om sterke ruimtelijke concepten te bedenken die inspelen op sociale kennis? In de gebrekkige interesse van socio-culturele actoren voor de gebouwde ruimte en het ontwerpen? In de professionalisering van de stadsvernieuwingsprojecten door de autonome gemeentebedrijven? In de lakse houding van de stad tegenover de private sector? In de onmiddellijke marktlogica van 'ontwikkelaars' die weigeren te ontwikkelen? In de hardnekkige weerstand tegen coproductie vanwege het alomverspreide eilanddenken van sectoren, departementen en agentschappen? In de aversie van de 'politicopolitiek' tegenover de andersoortige politiek die betracht wordt in witboekiaanse stadsprojecten? Of gewoon ... in de onmacht van welk witboek dan ook en van welke criterialijst dan ook om het gewoel van de wereld in goede banen te leiden? Zulke problemen verhelpen we niet per se door meerdere disciplines op de scène te roepen.

Als alternatief is een heel ander projectgenre denkbaar: een genre dan niet a priori gericht is op synergie, op het verbinden en verknopen, op het multisectorale, het multifunctionele of het multidisciplinaire. Een genre dat inzet op thematische voorbeeldprojecten: een project dat werk maakt van radicale energietransitie of van doorgedreven modal shift, eentje dat de opwaardering van een verarmde buurt probeert te realiseren zonder gentrificatie, een project van betaalbaar en kwaliteitsvol stedelijk wonen, een oefening in collectiviteitswinsten, een project dat selectieve verdunning aan verdichting koppelt, ... Thematische voorbeeldprojecten kunnen radicale projecten zijn, met enkelvoudige, goed gekozen strategische doelstellingen. Het komt er dan op aan om te mobiliseren rond een relevante doelstelling: politieke instanties, administratieve sectoren, privépartners, ontwerpers, civiele organisaties en burgers die nodig zijn om een coalitie te vormen die sterk genoeg staat om die radicale doelstelling te realiseren.

De conceptsubsiëring is een geschikt instrument om de kansen van zulke projecten af te tasten. Radicale thematische projecten zijn evenwel bijzondere projecten: het zijn voorbeeldprojecten die een heikele stadsvernieuwingskwestie uitproberen in een specifieke context waar dat mogelijk en haalbaar is. Maar zij lijken minder geschikt om in alle Vlaamse steden te dienen als proefbank voor vernieuwde stedelijkheid.

Dat brengt ons terug naar de kwestie van het multidisciplinaire en de rol van het ontwerpen. Het is een kwestie die niet alleen de 'witboekiaanse stadsvernieuwing' aangaat, maar alle stadsprojecten en de hele discipline van architectuur en stedenbouw. Men hoeft geen doctoraat in urban studies op zak te hebben om te beseffen dat de stedelijke ruimte een meervoudige ruimte is: gebouwde ruimte, bewoonde ruimte, maatschappelijke ruimte, economische ruimte, culturele ruimte, historische ruimte. Met één discipline redt men het dus niet om de ruimtelijke ontwikkeling in goede banen te leiden. De roep naar een multidisciplinaire aanpak van stadsvernieuwingsprojecten is dan ook terecht. Tegelijk blijft de cruciale vraag of het ontwerpen slechts één van de benodigde disciplines is dan wel of het ontwerpen aanspraak kan maken op een bijzondere rol. Kan men op 'multidisciplinaire' wijze stadsvernieuwingsprojecten concipiëren zonder dat het stadsontwerp de logica van elke deelnemende discipline onthaalt en 'transdisciplinair' verwerkt? Kan coproductie tussen de overheid, de privésector en de burgermaatschappij slagen zonder dat het ontwerp beelden aanreikt waarin elk van de drie eigenzinnige partijen de eigen agenda herkent? Kan capacity building van ingekapselde huiselijke, professionele sectorale of groepsgebonden besognes een gezamenlijk projectengagement maken zonder dat de ontwerpdiscipline dat proces aanwakkert met overtuigende voorbeelden en referenties? Kunnen klimaatherstellende transitieën voldoende motiveren zonder dat het ontwerpen ze vertaalt naar een herkenbare leefwereld die tegelijk begeerlijk en bereikbaar is? Er zijn met andere woorden goede redenen om aan te nemen dat het ontwerpen - het multidisciplinair of transdisciplinair ontwerpen - op verschillende manieren de basisconditie is om een stadsvernieuwingsproject te doen slagen of mislukken. Hoe men het ook draait of keert, het ontwerpen blijft het meest aangewezen medium als platform voor een coherente ruimtelijke ontwikkeling. Welk ander medium kan een platform bieden waarop klimaatherstel, rechtvaardigheid, samenleven, dagelijkse levenskwaliteit en culturele ontplooiing elkaar kunnen vinden? Een platform dat tegelijk samenhang en openheid kan ondersteunen? Een platform dat verkeerde evenwichten kan bijstellen tussen het private, het collectieve en het publieke? Een platform dat de samenhang organiseert en tegelijk open blijft voor het eigenzinnige en het toevallige? Een platform dat snel en traag, gisteren en morgen een plaats kan geven? Een platform dat kan omgaan met regel en afwijking? Een platform dat alles niet in abstracte beschouwingen maar in concreto uitwerkt: met concepten die kunnen worden gebouwd, waarin men kan wonen, werken of niets doen, met kwaliteiten die werken als men naar buiten kijkt, als men de deur opendoet, als men de straat inloopt, als men de auto parkeert, als men naar huis fietst, als men de kinderen binnenroept, ...

Bij zo'n geloofsbelijdenis in het ontwerpen van de gebouwde ruimte hoort ook een waarschuwing. Als het ontwerpen met zo'n intensiteit in positieve zin kan bijdragen tot een project, dan is ook het tegendeel mogelijk. The dark side van het ontwerpen? Men hoeft inderdaad niet ver om zich heen te kijken om te beseffen dat het ontwerpen gestalte kan geven aan gebouwde ruimten die ecologisch nefast, sociaal uitsluitend, onrechtvaardig en cultureel oppressief zijn. Zonder risico op al te veel theoretische complicaties kan men, in de context van de 'witboekiaanse stadsvernieuwing', aan zulke ontwerpen een ernstig gebrek aan kwaliteit of een 'kwaliteitsschuld' aanrekenen. In die zin zijn het 'negatieve ontwerpen'.

Of rondom ons het aandeel van 'het negatieve ontwerpen' groter is dan dat van 'het positieve ontwerpen', is een heikele vraag. De bijbelse tweedeling tussen positief en negatief ontwerpen wordt overtroefd door een derde categorie, vermoedelijk de meest uitgebreide: die van het banale ontwerp, het 'het-kon-veel-erger-ontwerp', het 'kwaliteit-is-een-kwestie -van-smaak-ontwerp', het 'zo-komt-het-de ontwikkelaar-goed-uit-ontwerp', het 'ik-heb-met-dat-hele-witboekgedoe-geen-uitstaans-ontwerp'. Maar de stadsvernieuwingprojecten waarover het hier gaat, grijpen nillens willens in op het leven en het samenleven. Ze kosten een aanzienlijke hoeveelheid plaats, kapitaal, materiaal, energie, tijd en moeite. Ze gebruiken schaarse publieke middelen. Ze profiteren van een kostbare window of opportunity. Over ontwerpen kan men in deze context alvast spreken van een vorm van schuldig verzuim bij elke flagrant gemiste kans, bij elke vergoelijkte banalisering, bij elk gebrek aan kwaliteitsopvolging. Elk ontwerp binnen de stadsvernieuwing dat het laat afweten, ontzegt de gemeenschap het recht op een positief stukje leefomgeving. En omgekeerd: elk goed ontwerp verspert de weg voor een negatief ontwerp, verzet zich tegen een negatief project en bevordert een goed project. Ontwerpen is geen luxe. Ontwerpen is beleid omtrent het leven. Ontwerpen is biopolitiek. Of men dat nu wil of niet.

Stadsvernieuwingprojecten: tussen droom en daad

Het stadsontwerp als platform, positief versus negatief ontwerpen, schuldig verzuim, ... op papier klinkt het ferm. In de praktijk van elk projectproces zorgen de hoge ambities, de ronkende volzinnen en de veeleisende werkwijzen evenwel voor een flinke portie dramatiek, toeval en onvoorspelbaarheid. Er blijft een hemelsbreed verschil tussen enerzijds de logica van stadsvernieuwing in de hoofden van de Jury Stadsvernieuwingprojecten en anderzijds de motieven die lokaal het dagdagelijkse reilen en zeilen van een project aansturen.

Projecten zijn niet wat een witboek, een juryverslag, een powerpointpresentatie of een tijdschriftartikel ervan maken. Het zijn hybride schakelingen en opeenvolgingen van concepten, problemen, mensen, karakters, regels, werkwijzen, technieken, materialen, typologieën, gewoonten en toevalligheden. In Bruno Latours termen: netwerken van actoren en actanten, mensen en dingen, verstrengelde slierten van materie, objecten, kennis, vertoog, verbeelding, gedragingen en relaties. Daardoor heeft het feitelijke verloop van een stadsvernieuwingsproject weinig van een stapsgewijze uitvoering van een uitgekiend meesteropzet, alle witboeken, decreten, besluiten, criteria, projectdossiers, juryrapporten, masterplannen, mer's, rup's en samenwerkingsakkoorden ten spijt. Eerder jazz dan symfonie, zeg maar, en eerder creatieve repetitie dan perfecte uitvoering. In de geest van Latours pleidooi voor de evenwaardigheid van mensen en dingen op de scène, verliest het dispuut over 'de stenen' versus 'de mensen' daarbij elke relevantie. Een ding is geen dood voorwerp maar een bijeenkomst van materiële eigenheden en menselijke bemoeienissen. Al verzet een project vele tonnen baksteen en grint, het blijft een spel van mensen en dingen. En al heeft men de mond vol van participatie en besluitvorming, het gaat over de materiële infrastructuur van het leven. Elk stadsproject mobiliseert de '(stads)republiek der dingen' en elk stadsproject is een bioproject.

Soit. Wat de projecten zelf betreft: tussen droom en daad ... Het palmares van de voorbije vijftien jaar stadsvernieuwingsprojecten en conceptsubsiëringen oogt genuanceerd. Aan de ene kant kunnen interessante resultaten worden aangestipt. In Antwerpen zette het 'IGLO-project' - Intergenerationeel project Linkeroever - de toon voor een sociale stadsvernieuwing met onmiskenbare architecturale kwaliteiten. Nog in Antwerpen probeerde het stadsvernieuwingsproject 't Groen Kwartier (militair hospitaal) de vorming van een elitaire gated community bij te sturen in de richting van een open en gemengde stadsbuurt. Of dat lukt, blijft af te wachten. In de Gentse 19de-eeuwse gordel zorgde het project 'Zuurstof voor de Brugse Poort' voor een kwalitatieve herinrichting van straten en buurtpleinen. Het project kon dat koppelen aan een moeizame realisatie van invulprojecten voor sociale huisvesting, aan de vrijwaring van een groot buurtpark (de Groene Vallei) en aan de verwezenlijking van een zeer welkom wijkgezondheidscentrum met een opmerkelijke architectuur. In de Gentse wijk Rabot/Gasmetersite zien we pogingen om een prestigieuze nieuwbouwwijk (Tondelier) ruimtelijk te betrekken op de aangrenzende 19de-eeuwse volkswijk en om samen met het nieuwbouwprogramma een veelzijdig programma van woningverbetering op te zetten dat niet voor gentrificatie zorgt. Daar werd een veelzijdige werking van samenlevingsopbouw aan toegevoegd: stadslandbouw, breiatelier, zangkoor, sociaal restaurant, enz.. Succesvol op zich, maar nagenoeg zonder interactie met het ontwerpen en bouwen. Nog in Gent verleent het 'UCO-project' een nieuwe stek aan diverse initiatieven van sociale economie in de gerenoveerde hallen van de voormalige UCO-fabriek.

Het project draait prima, maar kon tot nu toe de omringende economische bedrijvigheid nog niet betrekken bij de eigen sociaal-economische werking. In Hartwijk Eeklo, Vilvoorde Watersite, Antwerpen Nieuw Zuid staan doorgedreven duurzaamheidseisen op de agenda. Tegelijk rijzen er in Eeklo twijfels over de ontwerp kwaliteit en roepen Vilvoorde Watersite en Antwerpen Nieuw Zuid ernstige vragen op over stadsvernieuwing, vastgoed en gentrificatie. Aan het project op de voormalige Centrale Werkplaatsen van de spoorwegen in Leuven lijkt maar geen einde te komen. 'Slow urbanism'?

Maar de tussentijdse resultaten mogen gezien worden. Er ontstaat langzaam maar zeker een gemengde wijk met winkels en stadswoningen langs een stedelijke invalsweg en met bescheiden woningen en sociale huisvesting rond een buurtpark binnenin. Er werd een nieuwe stedelijke academie gebouwd en er komt een nieuw plein voor de wekelijkse markt. Een wandel- en fietsavenue verzekert een vlotte fiets- en voetgangersverbinding met het trein- en busstation. De indrukwekkende industriële hallen moeten wachten op kostelijke restauratie. In afwachting bieden zij sedert kort onderdak aan diverse tijdelijke bottom-upprogramma's voor creatieve economie en cultuurcreatie. Net als in Leuven maken in Hasselt en Roeselare stadsvernieuwingprojecten er werk van om de relatie tussen de (burgerlijke) voorkant en de (volkse) achterkant van het spoor te verbeteren. In Hasselt dragen diverse projectcomponenten bij tot de opwaardering van het woningenbestand, de openbare ruimte en het voorzieningenniveau van de achtergestelde wijk Runkst. In Roeselare moet het gebied rond en onder de spoorwegberm de allure krijgen van een nieuwe 'central spine' tussen het historische stadscentrum en de volkse wijk Krottegem. In Genk wordt de problematische wijk Nieuw Sledderlo aangepakt, in de jaren zestig bedoeld als eerste fase van een moderne company town naast het gloednieuwe Ford Genk, maar in postindustriële tijden geleidelijk vergeten en verworpen tot een sociale en etnische enclave. Het Nieuw Sledderlo-project (LO2020) steunt op intensieve consultatie van de bewoners en op bottom-up amendering. Het komt er op aan de woonenclave te ontsluiten zonder de eigenheid ervan te schaden. Daarvoor koppelt men ingrijpende woningrenovatie en nieuwe sociale woningbouw aan de heraanleg van de openbare ruimte. Tegelijk maakt men van de doodlopende ontsluitingsweg een verbindingslus die aantakt op het gemeentelijk stratennetwerk en het openbaar vervoer. Langs de verbindingslus moeten verspreide kernen van residentieel vastgoed werk maken van social proximity en zoeken naar een duurzame typologie van wonen in het landschap. De ontsluiting en de landschappelijke heraanleg van volgelopen grintgroeven en van het voormalige mijnbos maakt op termijn van een geschonden landschap het groene hart van een eigensoortige randstedelijke ontwikkeling. Omtrent de aanleg van de ontsluitingslus dwars door 'bosgebied' ontstond een hevige controverse. Daar kwam heel wat onderhandelend ontwerpen aan te pas. Over de fasering en typologie van de vastgoedontwikkeling zou pas onlangs een vergelijk gevonden zijn.

Tot dusver zijn zowat zestig projectsubsidies toegekend. Een tiental stadsvernieuwingsprojecten zijn afgewerkt, een tiental zijn in voorbereiding en de rest is 'work in progress'. Er is geen volledige inventaris van de realisaties, de afgeschreven intenties en de nog op stapel staande initiatieven. Evenmin is er een meerstemmige kritische duiding. Wel zijn er meerdere prima masterplannen en stadsontwerpen, enkele gebouwde hoogstandjes, een herkenbare toename van de gemiddelde ontwerp- en bouwkwaliteit, maar eveneens een onmiskenbare erosie van aangekondigde ambities en kwaliteiten. Stadsvernieuwingsprojecten hebben het wonen in de stad weer aantrekkelijk gemaakt voor heel wat vroegere stadsverlaters. Zij hebben een boost gegeven aan de herwaardering van de publieke ruimte. Zij bewerkstelligden een betere ruimtelijke samenhang en meer functionele synergie tussen aparte sectorale investeringen in de stedelijke uitrusting. Op het vlak van human resources hebben stadsvernieuwingsprojecten bijgedragen tot capaciteitsopbouw van een breed palet van stadsvernieuwers: ambtenaren, ontwerpers, planners, projectleiders, maatschappelijk werkers, sociaal-artistieke groepen, samenlevingsdeskundigen, communicatiebureaus, buurtcomités, burgerbewegingen, bouwers, vastgoedspecialisten, ... Ook al lijkt niets op dat vlak duurzaam verworven, toch hebben stadsvernieuwingsprojecten in heel wat steden het lokaal vermogen en het geloof in eigen kunnen aangewakkerd. Er blijft nog veel werk om de bijdragen van de drie stadsactoren - de overheid, de burgers en de markt - te stemmen en af te stemmen. De stadsvernieuwingsprojecten hebben weinig kunnen verhelpen aan de weerstand tegen subsidiariteit vanwege de verticale beslissingsstructuren, aan het hermetische beleid van gewestelijke en federale organismen, aan het Vlaams imbroglio van regels en vergunningen. Ondanks bovenlokale tegenkanting werden toch niet zelden lokale successen geboekt. Het samenspel van gebouwde stadsvernieuwing en maatschappelijke innovatie staat nog in de kinderschoenen. Ondanks milderende maatregelen (social mix, toegankelijkheid, bereikbaarheid, ...) blijft gentrificatie een pijnlijke collateral damage bij de stadsvernieuwing.

De balans bevat dus een bonte mix van mooie resultaten, lofwaardige pogingen, minpunten en nog heel wat waar te maken intenties. Enkele kritische bedenkingen over de gehele werking vragen om een nauwgezette evaluatie. Mogelijk is dat nog wat voorbarig: de hele werking is zowat halverwege. Twee thema's voor kritische evaluatie worden hier als bedenking aangestipt. Het eerste slaat op de tijdsduur van de stadsvernieuwingsprojecten. Een spectaculaire misrekening. Niet zelden verdubbelde of verdrievoudigde de aangekondigde projectduur. Altijd was er wel een kink in de kabel: een bestuurswissel, een faillissement, een wispelturige eigenaar, een bovenlokale instantie die de afspraken niet naleefde, een geweigerde vergunning of een tijdrovende rechtszaak. Voor een stuk maken zulke moeilijkheden onvermijdelijk deel uit van het werken aan de stad.

Tegelijk werken de selectiecriteria voor stadsvernieuwingsprojecten de accumulatie van moeilijkheden in de hand: kiezen voor projecten met meervoudige hefboomfunctie, streven naar synergie van investeringen uit autonome sectoren of zoeken naar coproductie tussen publieke, private en civiele actoren is niet zelden vragen om problemen. De keuze voor een alternatief ligt evenwel niet voor de hand: ofwel opteert men voor eenduidige projecten met sterke strategische insteek en snelle afwikkeling, ofwel kiest men voor de trage weg van complexiteit en synergie, bezaaid met tijdrovende hindernissen. Kiezen voor het tweede pad brengt niet alleen kommer en kwel: 'slow urbanism' leent zich beter tot voortschrijdend inzicht, tot aanpassingen onderweg, tot learning by doing en tot capacity building dan een 'shock and awe'-project.

Een tweede bedenking sluit aan bij de eerste. Traagheid en complexiteit werken kwaliteitsverlies in de hand. 'Projectmoeheid': na een warme opstart die heel wat interesse en debat opwekt, verzanden heel wat stadsvernieuwingsprojecten in grijze routine. Stille kwaliteitserosie is meer regel dan uitzondering. Publieke administraties en besturen plooiën zich terug binnen enge bevoegdheden en steriele geschillen. PPS kantelt meer dan eens naar het publiek faciliteren van private winst. Het vastgoed mijdt risico's, houdt het bij banale architectuur, minimaliseert de duurzaamheidsafspraken of schuift investeringen op de lange baan. Participatie omarmt de professionele communicatie, grossiert in modieuze methoden of kopieert speltechnieken, maar geraakt zelden verder dan consultatie of marginale bijsturing. De gladde retoriek van smart cities verdringt het appel voor intelligente ecologische, sociale en politieke transitie. In meer dan een project worden de ambitieuze transities, aangekondigd in het projectvoorstel, achteraf netjes geformaliseerd tot een agenda van gewone opdrachten, verdeeld over sectorale programma's. In steeds meer gevallen ontfermen de autonome gemeentebedrijven zich, met toenemend vastgoedprofessionalisme, over het stadsvernieuwingsproject. Weg experimenteel werkplatform van mooie witboekintenties.

Wat veroorzaakt de conceptuele verdunning, het verlies van Sturm und Drang, de verpoping van gedrevenheid tot routine? Is dat een onvermijdelijk neveneffect van de gezochte complexiteit en van de lange projectduur? Of heeft dat te maken met wat Chantal Mouffe 'de illusie van de consensus' noemt? Stadsprojecten drijven op stedelijke consensus. Nagenoeg alle projectdoelstellingen vereisen consensus: vooruitgang boeken in de witboekiaanse 4D (diversiteit, duurzaamheid, democratie en dichtheid), synergie en intersectorale samenwerking bewerkstelligen, de coproductie regisseren tussen de publieke, private en civiele stadsactoren, scoren in participatie 'die iedereen meekrijgt', ... De vraag is of zo'n consensus bereiken en aanhouden niet betaald wordt met het afglijden naar een grijs compromis.

Conceptsubsidies: tussen droom en daad

Ook de conceptsubsiëring kan een pittige balans voorleggen. De start van het programma was niet eenvoudig. Er moest ingegaan worden tegen de teleurstelling van de stad over de gemiste projectsubsidie, tegen lokale twijfels over het nut van een 'herkansing', tegen eerder aangegane engagementen met studiebureaus of ontwikkelaars, tegen business as usual in typologie en grondgebruik, tegen private of publieke grondeigenaars die 'conceptuele inmenging' niet zagen zitten, ... In Aarschot verbond de conceptsubsiëring diverse ingrepen langs de Demeroever aan een herprofilering van de halfvergeten morfologische armatuur van de stad: de rivier, de wallen, het boulevard en de spoortangent. Er volgde een stadsvernieuwingsproject met realisaties van uiteenlopende kwaliteit: de gerestaureerde Demermolens werden gelauwerd, maar de nieuwe Demerpromenade werkte niet bijster inspirerend op de aangrenzende vastgoedontwikkeling.

In **Ronse** pakte de conceptsubsiëring uit met een ronduit vernieuwende morfologie die op bijzondere wijze gebruikmaakt van een uitgestrekt open gebied, eigendom van de socialehuisvestingsmaatschappij, en nauwelijks één bouwblok verwijderd van de Grote Markt. In het verlengde van de stenen Grote Markt snijdt een wig door de helling van het terrein en verbreedt tot een kom van groen: het perfecte tegenbeeld van het versteende marktplein. Oordeelkundig gepositioneerd op de hellingen van dat gesculpteerde landschap verschijnt een nieuwe typologie van randstedelijke bebouwing. Dat ruimtelijke concept van 'De Kloef' was zo krachtig dat het een minder geïnspireerd landschapsontwerp achteraf weerstond. Van de nieuwe bebouwingstypologie in de randen kwam niets terecht.

In **Halle** ging het er hard aan toe. Inzet was de verstedelijking van Nederhem, een uitgestrekte brownfield langs de infrastructuurbundel Brussel-Charleroi, voormalige drijfstang van twee industriële revoluties in België. Het terrein lag ingeklemd tussen kanaal en spoor en vormde een niemandsland tussen het middeleeuwse stadscentrum aan de ene en de industriële voorstad aan de andere kant. In zekere zin maakte die laatste deel uit van een industriële lijnstadontwikkeling tussen Brussel en Charleroi. De stad zag Nederhem gewoon als een terrein voor woonuitbreiding. Bovendien voelde zij zich klein tegenover de oekazen van de NMBS, de voornaamste grondeigenaar. En die had niet veel meer op het oog dan een 'opbrengstverkaveling' en een pendelparking. De ontwerpers wisten op gevatte wijze de tweeschaligheid van de ruimtelijke problematiek te bespelen met een conceptueel masterplan: stadsvernieuwing moest van de verlaten brownfield een actieve 'derde term' maken tussen stad en voorstad. Met werkplaatsen, met compacte rijwoningen en gestapeld 'waterfront'-wonen, met populaire publiekstrekkingen bij de bruggen over spoor en kanaal, zoals een zwembad en een carnavalshal, met meervoudig bruikbare parkeervoorzieningen en met een Zennepark. Op die manier zou het nieuwe Nederhem een dubbelslag realiseren: een eigensoortig stadsdeel vormen dat de middeleeuwse marktstad opnieuw zou verbinden met de (post)industriële voorstad en tegelijk deel zou uitmaken van een regionale reconversie van de lijnstadontwikkeling langs de voormalige infrastructuurbundel.

Van echt onderhandelend ontwerpen kwam niet veel in huis, in hoofdzaak door de aanmatigende houding van de NMBS. De stad accepteerde het ontwerp dat resulteerde uit de conceptsubsiëring en wist er een projectsubsidie mee binnen te rijden. Aansluitend moest ze afrekenen met uitstelmaneuvers en politieke tegenkanting en uiteindelijk deed ze weinig om te verhinderen dat de kwaliteiten en de krachtlijnen van het projectvoorstel pijnlijk erodeerden. De NMBS verloor interesse in het terrein en beperkte zich tot een uiterst banale herontwikkeling van de aangrenzende stationsinfrastructuur. Het project sleept aan. Een gedeeltelijke realisatie oogt banaal en lijkt ver verwijderd van het krachtige resultaat van de conceptsubsiëring. Een nieuwe start behoort evenwel nog altijd tot de mogelijkheden. Het nieuwe Zennepark inspireerde de stad om een nieuwe conceptsubsidie aan te vragen: de stad wil onderzoeken hoe ze van de evenwijdige loop van de rivier en het kanaal een landschappelijke armatuur kan maken voor de hele stad.

Deinze broedde al geruime tijd op diverse noden en initiatieven, toen het molenbedrijf Dossche met een plan kwam om de gehele productie te herlokalisieren naar het industrie-terrein aan het Schipdonkkanaal en daaraan een stedelijke reconversie koppelde van het gigantische molencomplex aan de Leie. Daar sluimerde een exemplarische PPS, op een zeer strategische plek in de stad, waar de Leie de stadsas, die loopt van de langgerekte Markt naar het station, loodrecht snijdt. Een conceptsubsiëring moest proberen om het enorme molenproject programmatisch, stadslandschappelijk en volumetrisch te optimaliseren. De herinrichting van de Leie-oever moest meer in de verf gezet worden en er moest samenhang gecreëerd worden met andere stadsnoden, zoals de herinrichting van de Markt en de realisatie van een nieuw administratief centrum. De dynamiek van de conceptsubsiëring hield het evenwel niet bij die opdracht. Het ontwerp onderzoek, de talloze gesprekken en een workshop zorgden voor een radicale herformulering van de gestelde thematiek: de spoorweg, het kanaal, de steenweg, de ringweg, de snelweg en een tapijt van verkavelingen hebben de stad vervreemd van de rivier en haar meanderlandschap. De Leie moet opnieuw de landschappelijke, programmatische en mentale drager worden van de stedelijke ontwikkeling van heel Deinze. Het masterplan dat daaruit voortvloeide, stelt de structurele lezing van de stadsmorfologie grondig bij. De vergeten meanders en meersen worden opgenomen in een groen-blauw stadslandschap met oordeelkundige inplanting van nieuwe publieke voorzieningen en met een suite van publieke plekken langs de heraangelegde Leie-oever. Loodrecht op de rivier zou de langwerpige Markt niet langer een parkeerstrook blijven, maar herdacht worden tot een volwaardige publieke 'stem' (Candilis). En op het snijpunt van de heropgeladen stadsas en de heraangelegde Leie-oever zouden de molens na reconversie monumentale iconen worden van de Vlaamse stadsvernieuwing. Zowel de stad als de private partner gaan voor het nieuwe concept. Na de conceptsubsiëring is de stad overtuigd van haar rol als regisseur van het nieuwe Deinze en wordt een 'stadsvernieuwingsteam' opgericht. De conceptsubsidie mondt uit in een projectsubsidie. Die maakt het mogelijk om de meeste publieke projectcomponenten te realiseren. De stad blijft daarbij sterk inzetten op ontwerp kwaliteit.

Maar de kansen op een iconische reconversie van de molens smelten weg. Het dubbelplan van Dossche Mills geraakt in conflict met de neoliberale economische logica die weinig op heeft met de *genius loci* en wordt uiteindelijk afgeblazen. In 2014 worden de beeldbepalende Dossche-silo's gesloopt. In 2019 zal Dossche Mills de poorten sluiten in Deinze, zonder herlokalisatie. En wat met de reconversie? Spat de in 2007 zo bevlogen PPS uiteen als een zeepbel? Rekent de sloophamer verder af met de overmoed van de stadsvernieuwing? Wordt de Kleinstadt op haar plaats gezet? Wat komt er op de molensite? 'Vastgoedpulp'? 'Korteketenlokalisme'? Deinze-aan-de-Leie verdient beter: de ambitieuze stadsvernieuwing is niet voltooid. De molensite heeft nood aan een orgelpunt met allure. Hybris behoeft geen afstraffing: de Vlaamse stadsvernieuwing kan een ferme scheut overmoed best gebruiken.

In **Antwerpen** geraakte de cel Stadsontwikkeling maar niet in het reine met de herontwikkeling van Nieuw Zurenborg. Een strategische site in het kwadraat: belangrijke schakel in de 'Strategische Ruimte Groene Singel', een cruciale component van het Structuurplan Antwerpen en deel van de morfologische enclave die het ringspoor uit het stadscentrum sneed. Een unieke reserve van 10 hectare onderbenutte ruimte (busremise van De Lijn, voormalig gasbedrijf IGAO), een terrain vague omgeven door dichtgebouwde buurten die nood hebben aan publieke voorzieningen en lijden onder een absoluut groendeficit. En bovenop: één van de schaarse sites die overblijven om wat te doen aan het bijtende tekort aan betaalbare woningen in de stad. Maar de beschikbare oppervlakte is gewoon te beperkt om alle noden en wensen onversneden op te vangen. Analyses en ambitienota's proberen de kwadratuur van de cirkel te klaren: woningen, wijkfuncties, stadsgroen, wijkgroen, buffergroen, ontsluiting, ... Er volgen uitgebreide gesprekken met de buurt, met comités en verenigingen. Posities worden ingenomen: de omringende buurten willen veel meer wijkgroen en voor de stad staan wonen en betaalbaarheid bovenaan de agenda. Een voorstel dat wordt ingediend voor projectsubsidie, komt niet verder dan het formuleren van een lastige programmatische en ruimtelijke kwestie. Het lijkt vooral uit te zijn op een conceptsubsiëring, die een frisse derde stem in het debat moet brengen. De werking van de conceptsubsiëring spreekt alle registers van ontwerpend onderzoek en onderhandelend ontwerpen aan: studie, debat, aanpassingen, verfijningen, verrekeringen, vondsten, ... Het masterplan dat eruit voortvloeit, is een staaltje van de capaciteit van het ontwerpen om een ruimtelijk platform te bedenken dat contrasterende behoeften een plaats geeft en deze ontwerpend en onderhandelend modificeert tot compatibele projectcomponenten. Toch lukt het niet. De site is te krap en te ingesloten om de spanning tussen alle terechte, maar tegenstrijdige behoeften op te vangen. De stad zal nooit een coherent stadsvernieuwingproject Nieuw Zurenborg indienen. Bovendien gaat een andere kwestie het debat beheersen. Buurtcomités en burgerbewegingen stellen steeds nadrukkelijker: geluidshinder en fijn stof, veroorzaakt door steeds toenemend ringverkeer, maken het hele gebied eigenlijk ongeschikt voor stedelijk leven. Maar Nieuw Zurenborg is daarmee niet afgeschreven. Een voldoende overkapping van de ring naast de site zou afrekenen met de plaatselijke eruptie van stof en lawaai, meer dan genoeg ruimte bieden voor wonen en groen en van de Singel echt een groene stadsboulevard maken.

Geleidelijk aan maakt de thematiek van de conceptsubsiëring zich los van een onmiddellijke aanvraag voor projectsubsidie. Twee factoren werkten dat in de hand. Enerzijds werd, zoals al vermeld, de conceptsubsidie het voorwerp van een aparte aanvraag op een aparte lijst. Anderzijds was er de teneur van de jury om meer aandacht te besteden aan opkomende thema's, zoals klimaat en energie, cultuur en samenlevingsopbouw, mobiliteit, randstedelijke en stadsregionale ontwikkeling, enz. Die keuze van de jury leidt ertoe dat aanvragen en toekenningen diversifiëren.

Al in 2007 kondigt **Brugge** met 'het Stadsportaal' een nieuw genre van conceptsubsiëring aan. Het Stadsportaal is een verknoping van beweging, plek en programma die stedelijkheid verdicht en werkt als een sas tussen drie parallelle werelden, die elkaar niet kennen maar alle drie bezit nemen van het stadscentrum. Er is enerzijds de wereld van toeristen die hun pakket ergoed consumeren, anderzijds het jonge Brugse middenveld dat op zoek is naar de graal van eigentijdse stedelijke identiteit en tot slot de wereld van stadsbewoners en stadsgebruikers die het moeten stellen met de restanten van dagelijkse leefbaarheid. Het Stadsportaal: een bouwblok pal in het centrum krijgt een handige doorsteek en opent een vrijplaats in het binnengebied. In het midden ervan landt een elegant torenvolume, pacemaker van een andere soort stedelijkheid. Te onaf en te radicaal in de ogen van het stadsbestuur en de stadsdiensten en dus belandde het concept in de wachtkamer. Daar sterkte het geduldig aan om enkele jaren later opnieuw een kans te wagen, weliswaar met minder architecturale panache. Uiteindelijk kreeg het de nodige duw in de rug met een projectsubsidie.

De bestuurswissel in **Antwerpen** bracht ingrijpende veranderingen met zich mee bij de organisatie waarmee stadsprojecten werden bedacht en uitgewerkt. Niettemin ging de stad verder met het indienen van voorstellen voor zowel concept- als projectsubsidies. Een merkwaardig voorstel voor conceptsubsiëring wou de veiligheid in de openbare ruimte verbeteren. De vrees van de jury voor een repressieve intentie bleek ongegrond. Met openheid en kennis van zaken werden verschillende facetten van de samenhang tussen ruimtelijke geleding, ruimtegebruik en veiligheid verkend. De werking resulteerde in een vademecum van suggesties en aanbevelingen die bruikbaar zouden moeten zijn om ruimtelijk-maatschappelijke knelpunten in de stad te begrijpen en te verbeteren.

Na enkele strubbelingen ontpopte **Genk** zich tot een ware voortrekker van de stadsvernieuwing, onder meer met het project LO2020 voor Nieuw Sledderlo. Met de realisatie van C-mine (Winterslag) en de stadsvernieuwingsprojecten Thor Park (Waterschei) en La Biomista (Zwartberg) kan de stad prat gaan op innovatieve reconversie van haar vroegere mijnzetels. De conceptsubsiëring voor 'het Kolenspoor' trekt die lijn door. Niet de monumentenzorg, maar wel de ontroerende affaire tussen infrastructuur en landschap voorkomt dat het historische spoortracé tussen de mijnsites van Genk en Eisden in de vergetelheid verdwijnt. Wat tijd en verwaarlozing weerstond, is een elegante lijn door het landschap die geduldig lijkt te wachten op een nieuwe lading nut en betekenis.

Een lading die eer doet aan het industriële verleden, maar geen heil zoekt in gecommmercialiseerde nostalgie voor toeristen. In onomkeerbare postindustriële tijden kan zo'n lading enkel gevonden worden door ontluikende maatschappelijke krachten en experimentele economische attitudes kansen te geven. Dat is wat de conceptsubsidie op het oog heeft. Hopelijk miskennen de betrokken actoren daarbij de essentiële rol van het ontwerpen niet.

Genk kreeg ook een conceptsubsidie om een scenario te bedenken voor een 'Scholencampus' in het midden van de stad. Verschillende aan elkaar grenzende centrumscholen zien hun leerlingenaantal achteruitgaan en zien het aantal schoolverlaters zonder diploma toenemen. De scholen kampen met behoeften aan uitrusting en inrichting, met mobiliteitsproblemen, met overdaad aan ruimte en met problemen van controle en veiligheid. Behoeften en problemen die elke school afzonderlijk niet kan oplossen of bekostigen. Conceptontwikkeling moet tegelijk onderwijskundig, ruimtelijk en maatschappelijk uit de hoek komen. Coproductie door de onderwijsgemeenschap staat hier bovenaan de agenda, d.w.z. door de inrichtende machten, door de leerkrachten en bovenal door de leerlingen zelf.

Het is maar een grabbel uit de ton van de conceptsubsidies. Een rijkgevulde ton, waarvan de inhoud op verschillende manieren kan worden geëvalueerd. Een veelheid van concepten is gegenereerd door gedreven lokale stadsvernieuwers en door uitstekende ontwerp bureaus, met momenten van coproductie. Enkele concepten groeiden uit tot project en realisatie, andere ontwarden lastige knopen, nog andere lanceerden gedurfde ideeën. Meerdere hebben het niet tot een projectsubsidie gebracht en ook niet tot een geslaagde lokale interventie, uitgevoerd op eigen kracht. Enkele raakten niet verder dan de onderste bureaulade. Niettemin herbergt het geleverde werk een schat aan ontwerpend onderzoek, waarvan een te groot gedeelte stilaan wegdeemstert alvorens geklasseerd te worden tot archiefmaterie, net zoals dat het geval is met talloze inzendingen voor wedstrijden en open oproepen. Conceptsubsiëring is ook capacity building, maar het is niet vanzelfsprekend om de capaciteitsopbouw die eruit voortkomt te meten bij de betrokken steden en bij de deelnemende professionele bureaus. Kortom, een gedegen inventaris en onderzoek van de uitgebreide conceptproductie, van de impact op de stedelijke ontwikkeling, van de effectief opgebouwde capaciteit zou zonder meer nuttig zijn. Zo'n inventaris moet kritisch zijn, maar niet afstandelijk. Door ze af te meten aan absolute criteria, zoals cijfers en principes, miskent men de essentiële natuur van de conceptsubsiëring: de performance, de lokale genese van een concept en de impact op de lokale scène. Kritische evaluatie moet vertrekken van de stilaan indrukwekkende casebase

Het witboek revisited: mag het iets meer zijn

Laat dit alvast duidelijk zijn: de 'witboekiaanse stadsvernieuwing' is niet afgewerkt. De algemene grondslagen ervan blijven relevant en de doelstellingen noodzakelijk: de wisselwerking van beleid en project, de organisatie van synergie tussen sectoren en functies, de zoektocht naar consensus omtrent transities en kwaliteiten, de coproductie tussen bestuur, burgers en markt. In woorden klinken die doelstellingen als beleidsjargon: wollig, weinig motiverend, eerder vervelend. In de praktijk van de stadsvernieuwing blijken het lastige kwesties, strijdpunten, dagelijkse generatoren van conflicten en op te lossen knelpunten. Zodra men voorbij de aanstekelijke naïviteit van het Witboek was en voorbij de avontuurlijke lancering van de eerste oproepen, bleken de weerstanden tegen verandering veel hardnekkiger dan verwacht. Winst en vooruitgang waren nooit definitief verworven. Verlies en terugval waren nooit ver weg. Dat wijst niet op een mislukking van het hele opzet. Het wijst er wel dat de operatie stadsvernieuwing nog volop bezig is. Ze blijft dus vatbaar voor verbetering en is gebaat bij versterking. Daarbij kan men de terechte vraag opwerpen: mag het ook iets meer zijn? Maar, waarop slaat die vraag dan wel?

Met de witboekiaanse inspiratie en de huidige werking van de stadsvernieuwing blijft er nog stof genoeg voor verdieping, verbetering en versterking. Eerst en vooral is er het enorme bestand van lopende en afgewerkte projecten, zowel van de conceptsubsiëring als van de projectsubsiëring. 'Mag het iets meer zijn?' kan dus slaan op het beter kenbaar maken en beter benutten van de verzamelde resultaten van alle conceptsubsidies. 'Mag het iets meer zijn?' kan eveneens slaan op het voorzien in een betere opvolging van de lopende stadsvernieuwingprojecten: een doorstart van projecten in ademnood, een actualisering van de ambities waar sleet op zit, een faire ruil van een onhaalbaar geworden projectkwaliteit voor een nieuw kwaliteitsvol doel, een gerichte capacity building om een lokale lacune weg te werken, ...

'Mag het iets meer zijn?' kan ook gaan over het onttrekken van langlopende stadsvernieuwingprojecten aan de dagelijkse routine van stadsbeheer en stadsonderhoud. Stadsvernieuwingprojecten moeten een festivalkarakter behouden: gebeurtenis, evenement. Nieuw leven blazen in een uitgedoofde projectdynamiek kan op verschillende manieren. Met nieuwe media en fris talent kan men opnieuw de schijnwerpers richten op het paradigmatisch karakter dat de jury overtuigde om juist dat project te selecteren. Men kan het stadsdebat aanvuren omtrent nog uit te werken projectcomponenten of opkomende opportuniteiten. Men kan eindeloos wachtende projectonderdelen voorlopig in gebruik nemen voor wisselende activiteiten met een experimentele toets. Het komt erop aan om de projectwerking opnieuw te voorzien van een dosering van inspanning, verrassing en fierheid die 'pakt'.

‘Mag het iets meer zijn?’ geldt eveneens voor het hanteren van de intussen bekende inhoudelijke criteria. Die zijn ver van versleten en nog steeds bruikbaar bij de selectie van nieuwe projecten. Criteria zoals hefboomwerking, publiek-publieke samenwerking, faire PPS, effectieve participatie, integrale duurzaamheid en ontwerp kwaliteit vormen nog steeds een ambitieus pakket. Bovendien worden die criteria niet in absolute termen uitgedrukt, maar beschouwd als transitie waarin men vooruitgang moet boeken. Zulke criteria kunnen worden aangescherpt. Transitietrajecten kunnen worden steiler gemaakt. Concrete doelstellingen kunnen meer gedurfd en innoverend worden gemaakt. Een ‘mag het iets meer zijn?’ dat vertrekt van de huidige stadsvernieuwing of van een ‘Witboek revisited’ beschikt dus nog over een aanzienlijke marge voor groei en verbetering. Tegelijk moet men stellen dat die marge niet onbeperkt is. ‘Mag het iets meer zijn dan wat we nu doen?’ blijft de stadsvernieuwing koppelen aan consensus en coproductie. Ook de aangescherpte ambities moeten binnen het bereik van een consensus blijven. En coproductie van de drie stadsactoren is het hoogst bereikbare goed dat de consensus op het oog heeft.

‘Matters of concern’: moet het niet meer zijn?

Refereren aan het Witboek is tegelijk verfrissend en beperkend. Verfrissend, omdat dat vermoedelijk weinig gelezen document zoveel aanzetten bevat die na bijna twee decennia nog bijzonder relevant blijken. Beperkend, omdat de voorbije decennia toch een aantal problemen en mogelijkheden prominenter geworden zijn. In die zin dient een radicaler ‘moet het niet meer zijn?’ zich aan. Het waagt zich aan een scherpe herijking aan de tijd van de doelstellingen en ambities die aan de grondslag lagen van het witboekverhaal.

De flinke dosis tegenslagen, weerstanden en vertragingen waarmee de huidige stadsvernieuwing af te rekenen heeft, is deels eigen aan het stedenbouwkundige werk, deels te wijten aan de programmatische complexiteit van de projecten. Maar tegelijk heeft dat te maken met de aard van de onderliggende doelstellingen: open stedelijkheid, vernieuwde democratie, betrokken burgerschap, beter bestuur. Dat zijn geen onmiddellijk bereikbare doelstellingen. Er is geen beslist beleid terzake. Er bestaat geen stappenplan ernaartoe. Het gaat om fundamentele matters of concern (Latour) met betrekking tot de *longue durée* van ruimte en maatschappij. Matters of concern die alsmaar prangender worden, die nog niet uitgekristalliseerd zijn, maar niettemin netwerken aanmaken, perspectieven openen en aanzetten tot keuzes die ingaan tegen een problematische maatschappelijke en ruimtelijke conditie, met ingesleten machtsattitudes, die zich als de natuur der dingen voordoet. Dergelijke matters of concern reiken geen uitgetekend ideologisch kader aan en bieden evenmin een vademecum voor alternatief handelen.

Voortschrijdend inzicht en alternatieve handelingsbekwaamheid groeien in de pragmatiek van een altijd experimentele projectwerking. Die gedraagt zich niet als toepassing van een theorie of een dogma, maar schaart zich bij een multitude (Negri en Hardt) van acties en actoren die zich bewegen in een breed perspectief van hervorming en transitie, geopend door maatschappelijke en ruimtelijke matters of concern. Dat kan allemaal op zeer verschillende manieren activerend werken voor de actoren die tot het netwerk van stadsvernieuwers behoren. Voor de ene werkt het als pragmatische gangmaker, voor de andere als uitlaatklep van een persoonlijke 'small town blues' of als prettig gevoel van medeplichtigheid aan iets nieuws, voor nog iemand anders als latente utopie of voor nog een andere als voorbode van een expliciete politieke ideologie.

Men kan stellen dat vier politieke thema's krijtlijnen uitzetten voor stedelijke vernieuwing als matter of concern: herverdeling, klimaatherstel, nieuwe democratie, fier en open burgerschap. Het gaat telkens om een thema dat zich op meerdere schalen en scènes tegelijk afspeelt, waaronder die van de stad. Alle schalen en scènes beïnvloeden elkaar.

Op mondiale schaal klinkt de roep om herverdeling steeds nadrukkelijker en in steeds meer domeinen van de planetaire cohabitatie: gebruik van hulpbronnen, wereldhandel, emancipatiekansen, beslissingsrecht, kapitaal, klimaatverantwoordelijkheid, ... Eén domein gaat over de hyperconcentratie van speculatief kapitaal die een billijke toegang voor iedereen tot kansen en middelen in de weg staat, die het vervangen van private winst door collectieve winst afblokt, die de werking van de democratie perverteert en die klimaatherstel tegenwerkt. Formele herverdeling is op elke schaal een opdracht van de overheid, tenminste als we 'overheid' associëren met 'het collectieve belang'. Als meerschalgige opdracht gaat herverdeling ook 'de stadsrepubliek' aan. In de huidige conditie van de stad heeft stedelijke herverdeling onder meer te maken met een faire verdeling van de financiële lasten en lusten van de stadsregio, met een fair aandeel van de private, de publieke en de collectieve ruimte in de totale ruimtebalans, met betaalbaar en kwaliteitsvol wonen voor iedereen, met bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen en ruimtelijke kwaliteiten, met solidariteit en gastvrijheid. Hervreiding bestrijdt gentrificatie en exclusieve toe-eigening van de gebouwde ruimte.

Dat klimaatherstel – te begrijpen als herstel van een duurzaam klimaat – om ingrijpendere maatregelen vraagt - onder meer op het gebied van emissie en energie - dan het huidige gemorrel in de marge wordt onderschreven door een overweldigende hoeveelheid metingen en wetenschappelijke duiding. De meerschalligheid van de problematiek ligt voor de hand, maar bevat moeilijke kwesties omtrent haalbaarheid, beslisbaarheid en impact van specifieke maatregelen op elke schaal. Zo mag de planetaire schaal van de problematiek de aandacht niet afleiden van lokale praktijken met directe impact op klimaat, gezondheid en levenskwaliteit, zoals verspillend ruimtebeslag, onbeheersbare mobiliteit, luchtvervuiling, opgefokte voedselproductie en consumptie, lokale aantasting van natuur en biodiversiteit. Tegelijk leent de klimaatagenda zich ook op de lokale schaal wonderwel voor maatregelen die neerkomen op excuus- of uitstelgedrag, voor obligate slagzinnen en passe-partout woordgebruik, voor modieus lifestyle-escapisme en voor recuperatie, gericht op eigen commercieel of politiek gewin. Een klimaatagenda opstellen die op elke schaal relevant is voor elke schaal en die erin slaagt relativering en vergoelijking te vervangen door enthousiasme en engagement, is een politieke opdracht om 'u' tegen te zeggen. Ook voor de stadsrepubliek en haar stadsdebat. Dat dat alles bovenaan elke agenda van stadsvernieuwing hoort, staat buiten kijf.

Politieke vernieuwing wordt in het witboek toegespitst op 'de stadsrepubliek'. Dat komt neer op: 1) de toekenning van een grotere rol aan de stadsregio op het vlak van ruimtelijke ordening, bestuur en samenlevingsopbouw; 2) de herwaardering van de democratie door actief burgerschap.

Een stevigere participatieve democratie moet een nieuw elan geven aan de representatieve democratie. Dat zou een einde moeten maken aan de verwording van die democratie tot partitatie en klantenservice. Coproductie en stadsdebat staan ten dienste van een stadsrepublikeinse consensus. Over drie kwesties houdt het witboek zich evenwel op de vlakte. De eerste gaat over de meerschallige samenhang van de stadspolitieke vernieuwing. Hoe verhoudt de stadsrepubliek zich tot bovenlokale netwerken en bestuursniveaus: de Antwerpse vervoersregio, het Leiedal, de Brusselse metropolitane ruimte, de Belgische kust, Vlaanderen, België, de Schelde-Maas-Rijndelta e.d.m.?

De tweede kwestie draait om de toekomstige verhouding tussen de representatieve en de participatieve democratie. Is het ophemelen van de participatieve democratie en de striemende kritiek op de representatieve democratie ook op stedelijke schaal geen koren op de molen van antidemocratisch populisme? De derde kwestie gaat over politieke strijd. Moet het stadsdebat per se uitmonden in consensus en is het driespan van stadsactoren onontbeerlijk om tot coproductie over te gaan? Het zou zeer 'onwitboekiaans' zijn te stellen dat meer inzicht, theorievorming en ideologische herbronning noodzakelijk is over die drie kwesties, alvorens men zich zou wagen aan concrete initiatieven van politieke vernieuwing. In 'postwitboekiaans' perspectief kan men stellen dat zowel de stadsvernieuwingprojecten als de conceptsubsidieringen een geschikte proefbank zijn om veelbelovende insteken uit te proberen omtrent de drie onderbelichte kwesties. En dat door gebruik te maken van de denk- en werkwijze die het ontwerpen zo goed ligt: 'abductie' of in mensentaal de pragmatische 'what if'-houding (Charles Sanders Pierce).

Maar...niet de herverdeling van kansen en rijkdom, niet de klimaatverandering, niet de ademnood van de democratie beheersen de politieke agenda, maar wel 'onze waarden en onze identiteit'. Of dat uitgaat van een politieke strategie dan wel 'van de mensen zelf' is moeilijk uit te maken, maar dat de kwestie aanslaat valt niet te ontkennen. Nieuw is dat niet. Het wijst op een versnelling in het proces van radicale verandering, de modernisering dus, en op de vertwijfeling en kwaadheid die daarmee altijd al is samengegaan. Vertwijfeling over het behoud van wat men moeizaam verworven heeft, over het vreemde dat aan de deur klopt, over het zomaar ter discussie stellen van allerlei 'waarden', boosheid tegen wie voor dat alles als schuldige gebrandmerkt wordt. Heel wat 'identiteit' en heel wat 'waarden' worden toegeschreven aan de ruimtelijke geleding en het ruimtegebruik: 'ons huis', 'onze auto', 'onze buurt', 'onze stad'... Het komt erop aan om die realiteit niet te miskennen, maar om zowel de gevaren als de mogelijkheden ervan in te zien. Allerlei vertogen en praktijken proberen gestalte te geven aan een uitsluitende, afschermende identiteit die drijft op vertwijfeling en boosheid. Tegengif kan worden gedistilleerd uit vertogen en praktijken die 'contravorm' geven aan een nieuwsgierige, open identiteit die drijft op het plezier en de fierheid van 'wir schaffen das'. 'Reset Modernity' (Latour). Ligt daar niet een bron van de mentale energie die de stadsvernieuwing nodig heeft om de sociale, ecologische en ruimtelijke agenda aan te pakken en de weg in te slaan naar de fiere stadsrepubliek?

Envoi: twee gezichtshoeken

De stadsvernieuwing in Vlaanderen is halfweg. De werking afbreken zou neerkomen op het torpederen van een waardevol experiment, waaraan een respectabel aantal coproductanten zoveel tijd en inspanning besteed hebben. Die werking laten vergrijzen tot routine is even nefast. Het ideeëngoed van het Witboek is geen dogma. De aanpak van de stadsvernieuwingprojecten en conceptsubsidies mag geen keurslijf worden. Het moeten lanceerplatformen, springschansen blijven voor 'what if'-evenementen, nu eens aangedreven door een aanstekelijk 'het mag iets meer zijn', dan weer door een overtuigd 'het moet meer zijn'

Vertrekkend van die aannamen, kan men het veld van de stadsvernieuwing vanuit twee gezichtshoeken bekijken. De eerste herbront de huidige doelstellingen, selecteert veeleisender, traceert een steilere transitie, motiveert intenser en volgt beter op. Een soort creatieve campagne/stadsdebat onder het motto 'het moet iets meer' of 'witboek revisited' kan zo'n reformistische gezichtshoek animeren. De tweede gezichtshoek wendt zich niet af van de eerste, maar stelt die gevoelig bij: meer breedte, meer scherptediepte en meer pixels. De vier geschetste matters of concern – herverdeling, klimaatherstel, nieuwe democratie, fier en open burgerschap – verbreden en verdiepen de nog steeds geldige uitgangspunten van het Witboek en van de stadsvernieuwing: intersectorale samenwerking, 4D-stedelijkheid, publiek-privaat-civiele coproductie en actief burgerschap. Door het reformistisch perspectief van de eerste gezichtshoek worden de contouren scherper van een radicaal-reformistische kijk op stadsvernieuwing die misschien wel deel uitmaakt van een politieke Wende, die naam waardig. Mogelijk passen de radicaal-reformistische contouren van zo'n stadsvernieuwing niet langer in het frame van compromis en consensus, maar wijzen zij op de noodzaak van een andersoortige coalition of the willing. Een coalitie met voldoende draagkracht om een ferme trendbreuk naar klimaatherstel, herverdeling, vernieuwde democratie, inclusief samenleven en fier en betrokken burgerschap te markeren. Een coalitie met een programma dat meerderheid en oppositie democratisch scheidt op inhoudelijke gronden die er toe doen. Maar tegelijk een coalitie rond een programma dat een waaier opent van ontelbare praktijken en modaliteiten van deelnemen die niets anders zijn dan variaties van het leven zelf die het volop waard zijn te beleven. Uitgangspunten voor een nieuw Witboek?

Overzicht conceptsubsidies

Oproep 2002:

AALST	Watertorenwijk
AARSCHOT	's Hertogensmolens
HALLE	Nederhem, de nieuwe Halle-poort
OUDENAARDE	De Ham
RONSE	De Kloef
SINT-TUIDEN	Sint-Pieterswijk
TIENEN	Anicius, ruimte aan de rand

Oproep 2005:

IEPER	Noordelijke Stadspoort
BRUGGE	Over leven naast de gouden driehoek
GENK	Stadsplein
GENT	Bruggen naar Rabot
TIELT	Masterplan Kortrijkstraat
TURNHOUT	Turnova

Oproep 2008:

ANTWERPEN	Nieuw Zurenborg
BRUGGE	Stadsportaal
DEINZE	Stedelijk Wonen aan de Leie
HASSELT	Blauwe Boulevard
LIER	Stationsomgeving
LOKEREN	Hoedhaar
MECHELEN	Tinel
MOL	Inbreidingsproject Guide Gezellestraat
ROESELARE	Roeselare centraal
TIENEN	Heilig Hartziekenhuis en omgeving

Oproep 2010:

OOSTENDE	Oosteroever
SINT-TUIDEN	Gazometersite
TURNHOUT	R13-Stedelijk Plateau
AALST	Tragelsite
WAREGEM	Waregem Zuid
GENT	Herontwikkeling UCO-site
ANTWERPEN	Masterplan Luchtbal
HASSELT	Herontwikkeling Campus 11e linie

Oproep 2011:

HERENTALS	Stationsomgeving
SINT-NIKLAAS	Stationsomgeving Noord
ANTWERPEN	Stationsomgeving Berchem, Nieuw Zurenborg
VILVOORDE	Broek
MECHELEN	Gasthuis-Schouwburgsite

Oproep 2012:

AALST	Kern Rechteroever
ANTWERPEN	Nieuw Zuid
ANTWERPEN	Parkloods
EEKLO	Hartwijk
GEEL	Omgeving Nieuwstraat
LEUVEN	Stadspoort Bodart

Oproep 2013:

ANTWERPEN	Centers Borgerhout
ANTWERPEN	Thematische onderzoek Veilig Ontwerp en Beheer
DEINZE	Stadsvernieuwing in de wijk Oostkouter
GENT	Dampoort-Sint-Amandsberg
SINT-NIKLAAS	Hendrik Heymanplein
BRUSSEL	Abattoir

Oproep 2014:

AALST	Sociaal Incubatiecentrum
OOSTENDE	Verlaning A-10
ANTWERPEN	Spoor Oost Event Parking
GENK	Multiproductief netwerk Kolenspoor
GENT	Muide-Meulestede
LOKEREN	Stationsomgeving en Park Ter Beuken

Oproep 2015:

ANTWERPEN	Maritiem park Droogdokkeneiland
BRUGGE	Revitalisering Zeebrugge
EEKLO	Oostveld
HALLE	Landschapspark Zenne
VILVOORDE	Tijdelijk Anders Bestemmen

Oproep 2016:

DENDERMONDE	Stationsomgeving
GENK	Campus Bret Leerlandschap van de 21e eeuw
MECHELEN	Nekker Nova
SINT-NIKLAAS	Groene Lob Baenslandwijk
ROESELARE	Van stadhuis naar stadscentrum XL

Oproep 2017:

ANTWERPEN	site Stuivenberg
ANTWERPEN	Scheldekaaien
LEUVEN	De Aa

Oproep 2018:

ANTWERPEN	Over de Ring
ANTWERPEN	Technische Cluster Noord
BRUGGE	Stadssite De Dijk/Tempelhof
DIEST	Citadel
HERENTALS	Masterplan Augustijnenlaan - Belgiëlei - Olympiadelaan

