



**Analyse van niche-initiatieven
inzake duurzame mobiliteit en de
strijd om de publieke ruimte.**

Wie mag door in Gent?

Thomas Block & Michiel Dehaene (reds.)

Vak Duurzame Steden - Januari 2024



GHENT STAD &
UNIVERSITY ACADEMIE

Inhoudstafel

Analyse van niches: een discussiekader voor duurzaamheidsinitiatieven	3
Inleiding: achtergrond van de analyse	3
Inschatten van het duurzaam en stedelijk karakter	5
Welk transitiepad draagt het initiatief in zich?	9
Een binnen- of buitenlands referentieproject	9
Samenvatting van de concrete opdracht	9
Gentse Leefstraten. The proof of the pudding is in the eating	11
Inleiding	11
Leefstraten in Gent	11
Ambities	16
Rechtvaardig en samen	16
Ecologisch en goed leven	16
Transformatie	17
Best case: Pavement to Plaza	17
Politiek transitiepad	20
Situering transitiepaden	20
Krachten	21
Valkuilen	22
Conclusie	24
De Petercelle-as: transformatieve heraanleg of meer van hetzelfde?	26
Introductie	26
Beschrijving van het niche-initiatief: algemeen opzet	26
Referentieconcept	29
Het shared-space concept	29
Enkele voorbeelden van het shared-space concept	29
Shared space als utopie?	31
Ambities op vlak van stedelijke duurzaamheid	31
Ecologisch & Goed Leven	31
Rechtvaardig & Samen	31
Shared space in de petercelle-as?	32
Transformatief	32

Reflectie.....	33
Situering binnen transitiepaden.....	33
Sterktes.....	34
Zwaktes.....	34
Conclusie	36

Een vlotte vaart naar verandering? Duurzamer transport van stedelijk bouwmetaal- en afval via Gentse waterwegen door Vzw Urban Waterway Logistics **38**

Algemene opzet.....	38
De vzw Urban Waterway Logistics	38
Project binnen de visie van stad Gent.....	41
Case study: Powerday Londen	42
Ambities van het niche-initiatief	43
Transformatief karakter van vzw Urban Waterway Logistics	45
De sterktes en zwaktes van de niche	46
Conclusie	48

Analyse van niches: een discussiekader voor duurzaamheidsinitiatieven

Thomas Block en Michiel Dehaene

Inleiding: achtergrond van de analyse

In het vak 'Duurzame steden' gaan we in op complexe duurzaamheidsvraagstukken en betrekken die op de Gentse context. Het jaarthema wisselt. Vorige academiejaren focusten we op het stedelijke voedselvraagstuk (2018-2019), korte keten (2019-2020), lokale duurzaamheidsstrategieën in Gentbrugge (2020-2021), klimaatvriendelijk wonen in de Gentse rand (2021-2022), publieke ruimte in de Gentse Bloemekenswijk (2022-2023) en dit academiejaar staat 'Duurzame 'collectieve' mobiliteit en de strijd om de publieke ruimte' centraal.

Binnen de brede transitie naar een duurzame en klimaatrobuuste stad stapelen de doelstellingen en ambities zich op. Principes rond waterbuffering, rond energetische isolatie, energiebuffering en duurzame opwekking, rond een duurzame mobiliteitsshift, rond verdichting, compact wonen en efficiënt ruimtegebruik, enz. Aan die lijst kan je nog een hele lijst van wensen van bewoners en noden van specifieke doelgroepen toevoegen: betaalbaar wonen, intergenerationeel wonen, kindvriendelijkheid, sociale veiligheid, toegankelijkheid,... Al die normatieve uitgangspunten landen op concrete plekken en laten zich niet zomaar optellen. Niet alleen vragen ze om vaak ingrijpende veranderingen in de inrichting, het beheer en gebruik van de ruimte, niet zelden zijn ze ook onderling met elkaar in tegenspraak en strijden ze in de stad om dezelfde beperkte ruimte. De duurzame stad kan niet zonder politieke keuzes en is er een strijd tussen verschillende modellen en perspectieven om met verschil en conflict om te gaan.

Niet enkel openbaar vervoer maar ook individuele mobiliteit vraagt om de nodige collectieve organisatie. Zonder wegeninfrastructuur geen mobiliteit, maar evenmin zonder onderhoud van die wegen, zonder regels en de handhaving ervan, zonder logistiek voor de aanvoer van brandstof, etc. Dit vertaalt zich ook letterlijk in de inrichting van het openbaar domein en de zichtbare keuzes en prioriteiten die bij de inrichting leidend waren. In de tweede helft van de twintigste eeuw was dat vaak automobilitéit en werd stelselmatig het leeuwendeel van de publieke ruimte daarvoor gereserveerd. In de context van klimaatverandering, energietransitie en een gewenste 'modal shift' wordt dit status quo in vraag gesteld. De veranderende mobiliteitsmodellen landen in het openbaar domein samen met andere doelstellingen (ontharding, veiligheid, integrale toegankelijkheid, nutssystemen, etc.) en leiden tot een heronderhandeling van de inrichting van het openbaar domein. Die heronderhandeling gaat soms letterlijk over het herschikken van de stedelijke vloer: een rijstrook minder, een vrije busbaan, een breder voetpad, een fietspad waar vroeger auto's geparkeerd stonden, etc. Maar het gaat ook over nieuw gebruik van dezelfde rijweg: een ander snelheidsregime zodat verkeersmodi (fiets en auto) beter mengen, logistiek gebruik van de waterweg, de ontwikkeling van de oude spoorlijn als klimaatas, een stopplaats meer op het ringspoor, etc. De keuzes lijken op het eerste zicht duidelijk, maar de duurzaamheidsclaims, de systeemtransformatie

die noodzakelijk en beloofd wordt, de sociaal rechtvaardigheidsimplicaties, de klimaatvoordelen, etc. zijn bij nader inzien niet altijd vanzelfsprekend en helder.

In het academiejaar 2023-2024 vertrekken we van de schijnbaar simpele vraag “wie mag door in de stad?” Of anders: wie krijgt voorrang? Het uitgangspunt is een strijd over de corridors in de stad, over de beperkte ‘doorgangruimte’ die vandaag een nieuwe invulling krijgt, zowel in het hergebruik van specifieke corridors, alsook in de onderlinge relatie en de organisatie van het netwerk dat door al die lijnen samen wordt gevormd. De term corridor dient hier als globale aanduiding voor die delen van de verstedelijkte ruimte die niet zijn uitverkaveld, aaneengesloten paden bepalen, en onder een vorm van collectief beheer staan. In het beheer van die ruimte is er een historisch sterk samenspel tussen mobiliteit en de inrichting van het openbaar domein, typisch ‘sterke’ diensten binnen een stedelijke administratie. We willen zowel de dominante logica achter deze as in vraag stellen en dat door zowel te kijken naar thema’s die typisch binnen de scope van deze diensten vallen (lees: nieuwe mobiliteitsscenario’s en nieuwe inrichting die daarvoor nodig is) als thema’s die in het samenspel tussen openbare werken en mobiliteit niet altijd de nodige aandacht krijgen zoals de integrale wateropgave, de energietransitie, integrale toegankelijkheid, biodiversiteit, openbare veiligheid, etc. Al deze thema’s leiden vandaag tot (symbolische) actie in de publieke ruimte maar worden niet systematisch opgenomen in de duurzame transformatie van de stad. Samen met stedelijke actoren gaan we op zoek naar interessante koppelingen tussen de vele duurzaamheidsaspecten die in de corridors van de stad noodzakelijkerwijs met elkaar verknoopt moeten worden.

We vertrokken niet bij de antwoorden, maar wel bij deze vragen en trachtten te achterhalen welke sleutelonzekerheden bovenstaand vraagstuk bepalen. Aan de hand van aangereikte kaders nemen we in het vak enkele projecten, experimenten en andere niche-initiatieven onder de loep, ontwikkelen we mogelijke toekomstscenario’s, om tot slot te landen met normatieve stellingnames en oplossingsstrategieën. Met dit geheel van opdrachten hopen we samen een beter zicht te krijgen op hoe duurzame ‘collectieve’ mobiliteit er wel en niet kan uitzien, hoe de strijd om de publieke ruimte wordt gevoerd, welke transitieën zinvol kunnen zijn en hoe we op adequate wijze complexe uitdagingen kunnen vertalen in robuust beleid. Deze bijdrage bevat de analysekaders en kritische analyses van 3 niche-initiatieven.

In de wetenschappelijke literatuur is er in het domein van innovatiestudies en transitiestudies de laatste jaren veel gepubliceerd over het belang van niches en experimenten. Ze worden gezien als essentieel om doorbraken te initiëren naar duurzamere maatschappelijke systemen in bijvoorbeeld energie, wonen, mobiliteit, voeding of zorg. Een niche wordt gedefinieerd als een afgeschermdes ruimtes die fungeert als broedkamers voor technologische vernieuwing en voor nieuwe sociale praktijken. Niches kunnen opgezet worden door ondernemers, overheden, sociale bewegingen of individuele burgers. Doorgaans wordt een onderscheid gemaakt tussen niches (bv. autodelen) en niche-initiatieven daarbinnen (bv. Cambio of Dégage).

Samen met 12 studenten stelden we ons de concrete vraag in welke mate en hoe bepaalde niche-initiatieven kunnen bijdragen aan een duurzame stadsontwikkeling gegeven de focus op duurzame mobiliteit en de strijd om de publieke ruimte. En wanneer is dergelijke verandering wel en niet wenselijk? Met deze verkenning trachtten we de studenten snel voeling te laten krijgen met dit jaarthema. Ook liet deze analyse toe om studenten te laten kennismaken met elkaars perspectieven, aannames, wetenschappelijke logica’s, expertises en normatieve voorkeuren. De studenten die het vak ‘Duurzame Steden’ volgden komen immers uit verschillende (master)opleidingen aan de Universiteit Gent.

Volgende niche-initiatieven werden grondig bestudeerd:

- 1) Gentse Leefstraten
- 2) De Petercelle-as
- 3) Vzw Urban Waterways Logistics

Voor alle duidelijkheid, de selectie van deze initiatieven gebeurde in overleg met de studenten en staat los van het belang of rangorde van elk initiatief.

Telkens dienden de ambities op vlak van duurzaamheid en stedelijkheid kritisch te worden beschreven, alsook wensten we evaluerende reflecties over de 'politieke' transitiepaden die de onderzochte initiatieven in zich dragen. Een binnen- of buitenlands referentieproject versterkte daarbij de analyse. Waar de beschrijving zo neutraal mogelijk diende te gebeuren, vroegen we de studenten bij de reflecties ook zelf stellingnames te ontwikkelen. De studenten gebruikten kwalitatieve technieken voor deze opdracht, met name een screening van websites en (beleids)documenten en indien mogelijk interviews met betrokken actoren. Alle studenten kregen een deskundige inleiding en uitstekend advies van Koos Fransen (Stad Gent) en Matthias Blondia (Gentse Stadsbouwmeester) tijdens colleges op 27 okt. 2023 en 17 november 2023. Als docenten reikten we de studenten enkele analysekaders aan die voortbouwden op de leerstof uit de hoorcolleges rond duurzaamheid, transities en stedelijkheid. Deze kaders lichten we hieronder summier toe.

Inschatten van het duurzaam en stedelijk karakter

Er mogen dan wel heel wat discussies bestaan over zowel het kaderen van een specifiek duurzaamheidsprobleem als over de beste oplossingsstrategie, duurzaamheid is geen louter arbitrair of relativistisch concept. We kunnen immers niet omheen enkele vrij algemeen aanvaarde basisprincipes, met name intra- en intergenerationele rechtvaardigheid en respect voor de draagkracht van de aarde. Of om het met wat minder dure woorden te zeggen, het gaat om een goed leven in een samenleving waarin alle mensen rechtvaardig behandeld worden en die binnen ecologische grenzen blijft¹.

Het is op basis van deze brede contouren dat een meer verfijnd kader werd ontwikkeld dat kan gebruikt worden om nieuwe of lopende initiatieven te verkennen op vlak van duurzaamheid. Dit kader, vertaald in onderstaande 3*5-tabel, is sterk gebaseerd op een actie-onderzoek uitgevoerd door Devolder en Block² met als doel het debat over stadsprojecten inhoudelijk te voeden vanuit de centrale duurzaamheidsprincipes en ook te verbreden rekening houdend met inzichten uit het jonge vakgebied 'transitiestudies'.

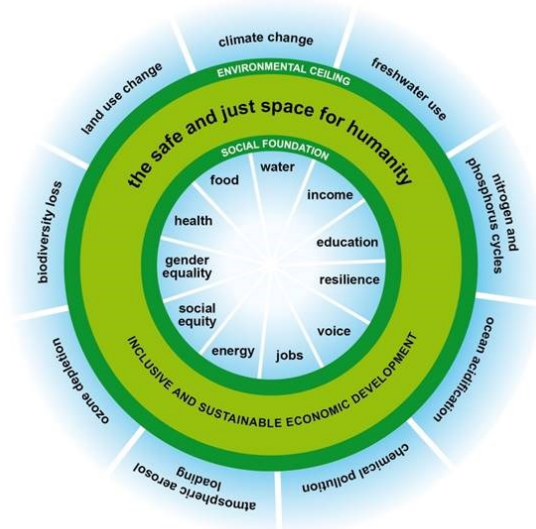
Dit kader wil in de eerste plaats inspireren en leent zich bij uitstek om een dialoog te starten over een nieuw of bestaand concept, initiatief of project, alsook om gemeenschappelijke betekenissen te zoeken over wat een duurzaam initiatief wel of niet kan zijn. Zo kan deze tabel gebruikers confronteren met zaken waar ze zelf, in eerste instantie, niet aan dachten. Het kader heeft geenszins als doel een score te bepalen over het duurzaamheidsgehalte van een nieuw of lopend initiatief. En evenmin betreft het een afvinklijst waarbij idealiter alle hokjes tegelijkertijd worden afgevinkt met te simpele ja/nee-antwoorden. Liever dan een 'bingo'

¹ Block T. & Paredis E. (2019) Het politieke karakter van duurzaamheidsvraagstukken. In: Coene J., Raeymaeckers P., Hubeau B., Marchal S., Remmen R. & Van Haarlem A. (red.) *Armoede en Sociale Uitsluiting. Jaarboek 2019*, Acco: Leuven/Den Haag, pp.47-66.

² Devolder S. & Block T. (2015), Transition Thinking Incorporated: Towards a New Discussion Framework on Sustainable Urban Projects. *Sustainability*. 7(3), 3269-3289. Block, T. (2020) *Discussiekader voor duurzaamheidsinitiatieven, louter ter inspiratie*. Blogtekst www.CDO.UGent.be, 4p.

binnen één rij, wordt gewezen op de meerwaarde van een interessante en relevante spreiding over de 3 rijen. Ook is een genuanceerde inschatting wenselijk. Omdat het niet mogelijk is om te voorspellen welke verandering nieuwe of lopende niche-initiatieven vandaag of in de toekomst effectief zullen realiseren, wordt voorgesteld om zo veel als mogelijk te focussen op de gestelde of de te stellen ambities.

De ecologische en sociale uitdagingen worden respectievelijk vertaald in een rij met dimensies onder de hoofding 'ecologisch en goed leven' en een rij met dimensies rond 'rechtvaardig en samen'. Uiteraard hebben beide rijen elk afzonderlijke prioriteiten en doelstellingen, maar er is ook heel wat overlap. Het creëren van synergiën tussen beiden, zowel bij het aanduiden van de problematiek als bij het zoeken naar mogelijke oplossingen, is wat voorop moet staan. Het belang van deze verwevenheid werd uitgebreid toegelicht aan de studenten tijdens het eerste hoorcollege, onder meer door te verwijzen naar het invloedrijke idee van de donuteconomie, een economisch model van Kate Raworth³. Duurzame samenlevingen floreren in de donuteconomie tussen een ecologisch plafond, dat gebaseerd is op de planetaire grenzen van Rockström e.a.⁴, en een sociale basis die stelt dat iedereen toegang moet hebben tot basisbehoeften zoals voeding en water, gezondheidzorg, onderwijs, werk en inkomen, energie. De koppeling tussen ecologische en sociale bekommernissen wordt echter niet altijd gemaakt. Zo wordt het concept 'duurzaamheid' in geïndustrialiseerde landen doorgaans te eng ingevuld, en ligt de focus veelal op (technologische oplossingen voor) milieuproblemen. Voorliggend discussiekader stimuleert net om binnen een discussie over de ambities van een duurzaamheidsinitiatief sterk in te zetten op zowel sociale als ecologische uitdagingen.



³ Raworth K. (2017) Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist. Random House, London.

⁴ Rockström J., Steffen W., Noone K., Persson Å., Chapin F.S. et al. (2009) A safe operating space for humanity. Nature 461, 472-475

	ECOLOGISCHE GRENZEN	GESLOTEN KRINGLOOP	NATUUR EN CULTUUR	LEVENSKWALITEIT	GEZONDHEID
ECOLOGISCH & GOED LEVEN	In welke mate tracht het initiatief de ecologische voetafdruk zo laag mogelijk te houden en zo de druk op het milieu (dus incl. grond en lucht), het klimaat, de biodiversiteit,... niet te verhogen? In hoeverre draagt het initiatief bij aan hernieuwde controle over het duurzaam gebruik van lokale resources (bv. bodem, kennis, infrastructuur,...)?	In welke mate tracht het initiatief uitgaande stromen zoals water, afval en materialen tot het minimum te herleiden? Hoe wordt ingezet op korte ketens en lokale kennis van materialen en technologieën, alsook op delen, hergebruik en recycleren.	In welke mate gaat het initiatief in dialoog met de natuur en overstijgt het de traditionele benadering waar stad en land tegenpolen zijn? In welke mate is er ruimte voor meer biodiversiteit, voor het toevoegen of opnemen van natuurlijke elementen en het herstel van de natuur. Welke plaats is er voor metabolische processen (water, energie, ...)?	Zet het initiatief in op 'het goede leven' binnen zowel een rechtvaardige samenleving als ecologische grenzen: in welke mate is er aandacht voor efficiëntie en comfort, alsook voor een goede balans tussen welzijn en welvaart?	In welke mate wordt ingezet op een gezonde levensstijl voor iedereen? Hoe wordt aandacht besteed aan zowel de mentale als de fysieke gezondheid (bv. via sport en lichaamsbeweging, gezonde voeding, hygiëne, ontspanning, vitaliteit, welbevinden,...)?
RECHTVAARDIG & SAMEN	SOCIALE RECHTVAARDIGHEID	EMANCIPATIE	COLLECTIEF BELANG	PARTICIPATIE	COPRODUCTIE
	Komt het initiatief iedereen ten goede? Worden er acties ondernomen om exclusieve toe-eigening, segregatie en sociale verdringing tegen te gaan? Gebeurt de verdeling van kosten en baten op een rechtvaardige manier, zowel voor hier en elders, als voor nu en later? Op welk niveau wordt sociale rechtvaardigheid in rekening gebracht? Lokaal en/of bovenlokaal?	Zet het initiatief in op sociale emancipatie van individuen en groepen uit kwetsbare milieus? Hoe wordt werk gemaakt van samenlevingsopbouw, sociale cohesie, kindgerichtheid, duurzame welvaartsontwikkeling en verdeling, economische betrokkenheid en jobcreatie? Ondersteund het initiatief sociale mobiliteit of sluit het mensen op in doelgroepen elk met hun eigen beleid?	Overstijgt het initiatief de individuele belangen van de betrokken actoren en wordt het collectief belang voorop geplaatst? Hoe wordt rekening gehouden met de noden en behoeften van de gemeenschap en met het sociaal en cultureel kapitaal uit de buurt of de stad? Hoe en waar is dat collectief belang ruimtelijk geterritorialiseerd: straat, buurt, stad, regio,...?	In welke mate kunnen alle betrokken actoren, ongeacht hun herkomst, inkomen, geslacht en gaardheid, deelnemen aan (politieke) besluitvormingsprocessen en zelf (zonder beroep te doen op overheden) activiteiten ondernemen rond dit initiatief? Is de participatie ook ruimtelijk gelokaliseerd? Betrokken op de buurt, een lokale munt, een nieuwe gebiedsomschrijving...?	In welke mate krijgt het initiatief vorm en inhoud door en voor iedereen? Hoe verloopt de samenwerking tussen verschillende stakeholders: stad, buurt, middenveld, ondernemers,...? Hoe worden de lasten, lusten en verantwoordelijkheden gedeeld? Speelt wederzijdse betrokkenheid op de plaats en plaatsgebonden solidariteit een mobiliserende rol?
TRANSFORMATIE	STRUCTUREN	CULTUREN	PRAKTIJKEN	WISSELWERKING	ONDERNEMERSCHAP
	Zet het initiatief druk op de dominante institutionele en sociale structuren en op de aanwezige fysiek-ruimtelijke infrastructuren? Wordt gericht getracht om deze (infra)structuren te wijzigen?	Speelt het initiatief in op bestaande normen en waarden? Wordt gestreefd naar een verandering van beleving en van de ruimere maatschappelijke en culturele betekenis?	Zorgt het initiatief voor wijzigend gedrag en andere routines (bv. inzake het gebruik van materialen, diensten, ruimte,...) en voor veranderende behoeften van gebruikers en bewoners?	Zoekt het initiatief een zinvolle wisselwerking met zijn omgeving en andere initiatieven? Werkt het initiatief 'besmettelijk' (kan zowel inhoudelijk, praktisch als procesmatig zijn)?	Getuigt het initiatief van gezond ondernemerschap? Is het in staat om relatief zelfstandig te overleven? Zijn er voldoende allianties die in geval van nood betekenisvol zijn?

De derde rij van de tabel, 'transformatie', heeft betrekking op het transformatieve karakter van het initiatief. Een transformatie of transitie raakt aan de fundamenteën van socio-technische systemen. Voorbeelden van dergelijke systemen zijn ons mobiliteitssysteem, ons systeem van bouwen en wonen, ons energiesysteem, maar zeker ook ons voedsel- en landbouwsysteem. Een nieuwe wet of een technologische aanpassing wordt niet zomaar als een transitie gezien. Een transitie impliceert een verandering van de dominante structuren (institutionele, technologische, economische en/of fysieke aspecten), culturen (dominante denkbeelden, waarden en paradigma's) en werkwijzen of praktijken (routines, regels en gedrag) van een socio-technisch systeem. Een transitie verloopt niet lineair, maar is een gevolg van een grillig samenspel van allerlei processen in vele domeinen tegelijkertijd (onder meer in technologie, wetgeving, normen en waarden, maatschappelijke omgangsvormen). Een systeem kan verstoord raken onder druk van grote maatschappelijke trends, door interne contradicties binnen het systeem en door innovatieve niches die tonen dat alternatieven mogelijk zijn. Op momenten dat deze drie vormen van druk samen opduiken, vormt er zich een 'window of opportunity' en is het gemakkelijker voor niches om door te breken en het socio-technische systeem ingrijpend te wijzigen. In deze co-evolutie spelen (mature) niches dus een noodzakelijke rol: ze fungeren als broedkamers voor technologische vernieuwing en nieuwe socio-culturele praktijken of combinaties daarvan⁵. Nieuwe of lopende duurzaamheidsinitiatieven kunnen deze innoverende rol vervullen en bijgevolg de ambitie hebben om systemen te transformeren.

Omdat we in het vak 'Duurzame Steden' focussen op stedelijke vraagstukken, en in dit geval specifiek op mobiliteit en de publieke ruimte, hebben we in de 3*5-tabel enkele noodzakelijke verfijningen aangebracht. De zoektocht naar transformatieve initiatieven hangt hier immers ook sterk samen met de rol van lokale actoren (en bij uitstek stedelijke overheden). Hoe krijgen zij terug greep op bepaalde socio-technische systemen en/of maatschappelijke vraagstukken? In welke mate laten deze zich stedelijk behandelen? In de bespreking van het niche-initiatief vroegen we dan ook aan onze studenten om expliciet stil te staan bij de wijze waarop een initiatief de context in Gent al dan niet mobiliseert. Dat kan gaan van 'helemaal niet' tot 'zeer sterk': sommige initiatieven zijn niet eigen aan de stedelijke context en bestaan ook buiten de stedelijke politieke arena, andere initiatieven zijn juist nadrukkelijk op de stedelijke context betrokken, zowel op vlak van de partners die het initiatief schragen (gericht op stedelijke consumenten, geïnitieerd door een stedelijke schepen van leefmilieu, verankerd in een stedelijk armoedebeleid, aansluitend bij stedelijke 'alternatieve netwerken,...) als in de ruimtelijke oriëntatie (typisch buurtgericht, vooral aanwezig in de negentiende eeuwse wijken, gekoppeld aan een stadsregionaal label, de bevestiging van de stad land tweedeling of juist patroon doorbrekend, etc.).

Die stedelijke kleuring kan ook zitten in de aard van de strategie die de aansluiting zoekt bij de organisatie van het stedelijk samenleven in brede zin. Dit kan gaan over de koppeling aan kerntaken van stedelijke overheden, zoals het ontwikkelen en onderhouden van publieke infrastructuur, de verzorging van stedelijke diensten op vlak van zorg, onderwijs, huisvesting, tewerkstelling, etc. Hier zien we de articulatie van het spanningsveld tussen publieke rollen, private diensten en de ruimte die wordt ingevuld door een meer of minder georganiseerd middenveld.

⁵ Paredis E. (2018). Governance van transitieën. In G. Bouckaert, A. Van Hondeghem, J. Voets, S. Op de Beeck, K. Verhoest, & M. Ruebens (Eds.), *Handboek overheidsmanagement. Samen werken aan een overheid in beweging*. (pp. 457–484). Brugge: Vanden Broele.

Welk transitiepad draagt het initiatief in zich?

We vroegen onze studenten ook om in het normatieve luik van deze opdracht kritisch te reflecteren over de 'politieke' transitiepaden die de onderzochte initiatieven in zich dragen. Met andere woorden, de studenten dienden aan te geven binnen welke dominante logica een transitie werd nagestreefd. De algemene leidraad die we hier meegaven was het inleidend hoofdstuk van het boek *The Politics of Green Transformations*⁶ waarin vier transformatiepaden ideaaltypisch worden toegelicht: 'techno-centrische transformatie', 'marktgedreven transformatie', 'staatsgeleide transformatie' en 'burgergedreven transformatie'. De studenten situeerden hun onderzocht initiatief in één van deze paden of in een combinatie van paden. Ook kon er sprake zijn van een evolutie en kon de situering van de studenten afwijken van de visie en ambitie die bij de betrokken actoren leven. Misschien herkende de studenten een marktgedreven logica binnen het initiatief terwijl de betrokken actoren zelf aangeven vooral in te zetten op 'grassroots innovation'.

We vroegen ook weer te geven wat de kracht van dit initiatief en de (bewust of onbewust) gevolgde transitiepaden kan zijn. Wat is de politieke positionering van dit initiatief? Welke groepen worden erdoor gemobiliseerd of bij welke reeds gemobiliseerde groepen vindt het initiatief aansluiting? Is die positionering specifiek stedelijk? Waarom en op welke manier kan dit initiatief bepaalde systemen in de Gentse regio verduurzamen? En reflecteer tot slot grondig over zwakten en valkuilen van het initiatief. Waarom versterkt dit (helemaal) niet het duurzaamheids-, transformatief en stedelijk denken (tegelijk)?

Een binnen- of buitenlands referentieproject

Om de analyse te versterken en te verdiepen werd aan de studenten ook gevraagd om een inspirerend typevoorbeeld of 'best case' uit een andere Vlaamse stad of uit het buitenland te relateren aan het Gentse niche-initiatief. Waarom, wanneer en/of hoe dient wat en/of wie te worden meegenomen in het Gentse niche-initiatief? En vanuit welke ambities?

Samenvatting van de concrete opdracht

Drie niche-initiatieven werden kritisch geanalyseerd. Dit gebeurde in groepjes van 4 studenten. Volgende concrete vragen werden door ons aan de studenten meegegeven.

Luik 1

- **Algemeen opzet** (min. 1 en max. 2 pagina's): bredere achtergrond en inbedding, concrete ruimtelijke context, (mogelijke) betrokken actoren, etc. + twee veelzeggende beelden (bv. foto's of figuren) m.b.t. het niche-initiatief, incl. enkele regels waarom deze beelden zijn geselecteerd.
- (Kader)tekst met een korte bespreking van een (volgens jullie) inspirerend **referentieproject** of best case' uit een andere Vlaamse stad of uit het buitenland (min. 1 en max. 2 pagina's, incl. twee veelzeggende beelden)

⁶ Scoones I., Newell P., Leach M. (2015), *The Politics of Green Transformations*. In: Scoones I., Leach M. & Newell P., *The Politics of Green Transformations*, pp.1-24.

- Een **schets van de (geuite en/of gewenste) ambities** op vlak van stedelijke duurzaamheid (min. 1 en max. 2 pagina's), indien wenselijk gebaseerd op de aangereikte tabel. De kenmerken van het inspirerend typevoorbeeld stofferen deze kritische beschrijving en analyse.

Luik 2

- **Situering van initiatief** binnen transitiepaden van Scoones et al. (min. ½ en max. 1 pagina)
- **Reflectie over de kracht** van het initiatief, de positionering (inclusief de ruimtelijke verankering) en de transitiepaden (min. ½ en max. 1 pagina)
- **Reflectie over de zwakten en valkuilen** van het initiatief, de positionering en de transitiepaden (min. ½ en max. 1 pagina)

Gentse Leefstraten. The proof of the pudding is in the eating

Alice Dehennin, Britt Everdepoel, Lise Goossens & Janne Maes

Inleiding

Bij het herontwikkelen en herinrichten van een stad komen veel verschillende partijen en aspecten kijken. Een, eventueel duurzame, mobiliteitsshift is een onderwerp dat de dag van vandaag zeer hard op de voorgrond ligt, zie bijvoorbeeld het burgeronderzoek Straatvinken. Daarbij tellen burgers de mobiliteitsmodi in hun straat om na te gaan of gemotoriseerd verkeer afneemt (Straatvinken, 2023). Door de stijgende vraag van burgers naar meer ontmoetingsruimtes worden sinds 2013 elke zomer Leefstraten ingericht. Het doel van deze Leefstraten is meerzijdig. Naast het inrichten van ontmoetingsruimtes, kunnen deze straten een tijdelijke invulling zijn om dan als voorbeeld te dienen voor de permanente herinrichting van de straat en/of buurt.

Het transformatief karakter van deze Leefstraten is potentieel aanwezig in het feit dat deze Leefstraten het idee van mobiliteit in de stad kunnen vervormen en veranderen. De burgers komen in aanraking met een andere mobiliteit en een andere inrichting en tonen aan dat dit ook leefbaar is of zelfs algemeen de leefkwaliteit verbetert. Om dit transformatief potentieel na te gaan, werd er een literatuurstudie gedaan. Verder werden er interviews afgenomen met Sofie Rottiers (Team Leefstraten bij Stad Gent) en met Roeland Keersmaekers en Pieter Vanduyfhuys (inwoners van de Ankerslaan).

In het vervolg van de paper worden eerst de Leefstraten in Gent besproken en de case van de Ankerslaan in Gentbrugge als Leefstraat. In dit geval was er nood aan de heraanleg van het rioleringsnetwerk, waarbij de burgers inspraak wilden hebben bij deze verandering met aandacht voor mobiliteit. De Ankerslaan is een voorbeeld waarbij oorspronkelijk de herinrichting veelal mobiliteit gedreven was. Hierna wordt dit vergeleken met een 'best case' voorbeeld uit San Fransisco waar na onderzoek het transformatieve potentieel sterk aanwezig blijkt te zijn. Als laatste wordt het project gesitueerd binnen de transitiepaden van Scoones et al. (2015), waarna de sterktes en zwaktes van het ontwerp worden besproken.

Leefstraten in Gent

Een Leefstraat is een (deel van een) straat die tijdelijk heringericht wordt zodat er plaats gemaakt wordt voor ontmoeting. Bewoners krijgen ondersteuning van Stad Gent om de publieke ruimte om te vormen tot een Leefstraat. Zo worden er bankjes, groene elementen en/of speeltuigen voor kinderen geplaatst. Van april tot oktober krijgen Gentenaars de kans om hun straat om te toveren naar een aangename (vaak autoluwe) zone (Dienst Beleidsparticipatie, Dienst Ontmoeten en Verbinden, & Sociale Regie, 2021). Zie duidelijk een verschil voor en tijdens de inrichting van een Leefstraat in de Kozijntjesstraat op onderstaande foto.



KOZIJNTJESSTRAAT 2014,
VOOR EN TIJDENS DE LEEFSTRAAT



Kozijntjesstraat (Lab van Troje, 2018)

De nood naar ontmoeting blijft hoog in steden, daar waar ontmoetingsplekken een schaarste kunnen worden. De publieke ruimte kunnen gebruiken als ontmoetingsplek heeft verschillende voordelen zoals interacties tussen verschillende generaties en etniciteiten, maar ook buiten zijn en bewuster worden van je omgeving heeft voordelen (Thompson, 2002.; Aelbrecht & Stevens, 2023). Verandering van mobiliteit en een volledige 'mobiliteitsshift' zouden in kader van de EU-klimaatdoelstellingen vallen om zodanig een schone en duurzame mobiliteit te bekomen (Raad van de EU & Europese Raad, 2023). Aangezien de herinrichting van de ruimte nodig zal zijn om deze shift te bereiken is experimenteren en streven naar de meest duurzame optie noodzakelijk.

Wanneer we terug uitzoomen naar de Leefstraten, blijkt het doel tweeledig te zijn. Enerzijds wil men ruimte geven in de straat aan ontmoeting in plaats van de straat puur als doorgangsweg te zien. Aan de andere kant geeft een Leefstraat een beeld van hoe de Gentse publieke ruimte kan herbedacht worden. De vraag wordt wat welke plek in de publieke ruimte verdient: mobiliteit, parkeren, groen, ontmoeting ... (Stad Gent & OCMW Gent, 2023). Zo goed als altijd wordt de plek voor (geparkeerde) auto's verkleind tijdens de Leefstraat: "Bewoners gaan op zoek naar een oplossing om auto's elders te parkeren, bijvoorbeeld in een buurtparking. Daardoor komt er ruimte vrij voor groen, ontmoeting en samenleven." Bij het overleg van veel straten is gebleken dat er steeds voor een autovrije of autoluwe straat gekozen wordt. Deze Leefstraten hebben wel degelijk een impact op de mobiliteit in deze periode. Op langere termijn kan een Leefstraat dienen als concrete test voor een toekomstige straat (bijvoorbeeld bij een heraanleg), zonder definitieve ingrepen te doen (Lab van Troje, 2018). Doordat de organisatie bij de Dienst Ontmoeten en Verbinden terecht kwam, werd de nadruk sterk op het sociale aspect gelegd en verdwenen de milieu- en mobiliteitsvraagstukken

naar de achtergrond (Gysels, 2020; S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023).

Leefstraten verschenen al op heel verschillende plekken: van korte en lange straten over pleinen of parken, in Gent-centrum of de buitenwijken en met bewoners met verschillende demografische kenmerken (Gysels, 2020). Een Leefstraat komt er echter niet zomaar. Initiatiefnemers proberen alle bewoners en gebruikers te betrekken, door deur-aan-deur naar ieders droomstraat te polsen (Lab van Troje, 2018). Er zijn ook beperkingen vanaf dat het grotere verkeers- en vervoerssysteem betrokken wordt: indien er overleg nodig is met diensten zoals de Lijn, NMBS of andere Vlaamse of federale diensten (hulpdiensten) wordt het een complexere situatie. Deze instanties werken vanuit een eigen systeem en een tijdelijke invulling is hierdoor moeilijk te bereiken (Lab van Troje, 2018).

Stad Gent begeleidt deze dialogen vanuit de Dienst Verbinden en Ontmoeten en probeert als neutrale tussenpersonen conflicten op te sporen en op te lossen (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Daarnaast zorgen de bewoners zelf voor de inrichting en het onderhoud van de tijdelijke invulling (Dienst Beleidsparticipatie, Dienst Ontmoeten en Verbinden, & Sociale Regie, 2021).

In de schoot van de transitiearena Mobiliteit werden de Leefstraten geboren. Die transitiearena was een plek om te fantaseren over en experimenteren met de toekomst van de Gentse (duurzame) mobiliteit (Lab van Troje, z.d.-b). Lab van Troje vzw werd opgericht en zij wilden aantonen dat structurele veranderingen mogelijk zijn na experimentele en tijdelijke veranderingen (zoals een Leefstraat). Door in de praktijk te ervaren hoe het anders kan en wat er anders kan, kunnen nadien duurzame beslissingen over de toekomst gemaakt worden (Lab van Troje, 2018).

In juni 2013 werden de eerste twee Leefstraten uit de grond gestampt, een jaar later werden het er negen en een Leefwijk (aangrenzende straten die allemaal tegelijk Leefstraat werden) (Lab van Troje, 2018).

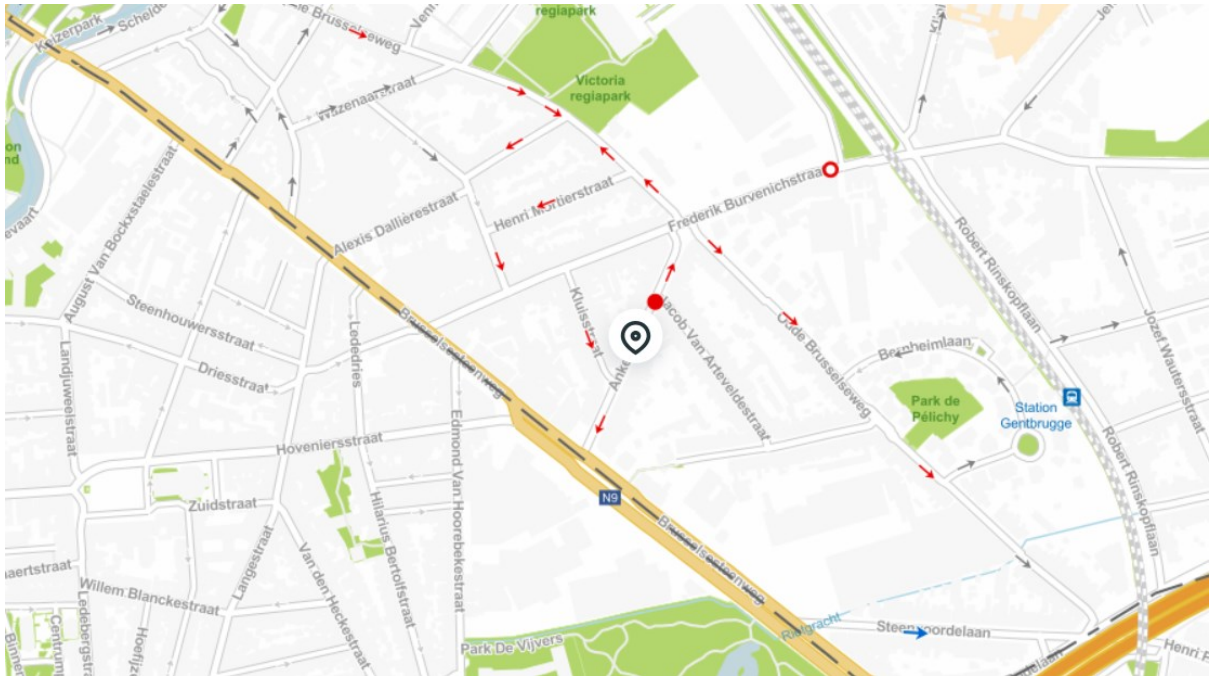
Na vier jaar werd het concept van de Leefstraat overgenomen door de Stad Gent. En werd de nadruk hoofdzakelijk verplaatst naar het sociale aspect. Zo werden er in 2019 ook 'Leefpleinen' ingericht, dat zijn parken of pleinen in de buurt van geconcentreerde sociale huisvesting, zoals de Watersportbaan. Een Leefplein wordt niet door bewoners ingericht, maar door stadsdiensten (zoals buurtwerk) en sociale organisaties (zoals SAAMO). Hierbij is de bedoeling om meer positieve ontmoetingsmomenten te organiseren in de publieke ruimte (Schelstraete, 2022; S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023).



Ankerslaan (Edwin Plasschaert, 2020)

In de Ankerslaan in Gentbrugge had het kabinet van Mobiliteit zelf voorgesteld om eens te experimenteren met een Leefstraat, om een nieuw plan te kunnen maken voor de straat, het gevolg van nood aan een nieuw rioleringsnetwerk (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Na burgerparticipatie bij de heraanleg van de straat bleek de vraag naar een autoluwe en een veiligere straat groot. De reactie van stad Gent was om de autoluwe straat te testen met een Leefstraat. Met Leefstraat was het doel ook de dynamiek van de geëngageerde buurtbewoners te behouden (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).

Sinds een aantal jaar wordt deze straat elke zomer ingericht als Leefstraat, waarbij alle straatbewoners meegenieten. Zie foto Ankerslaan om het resultaat van het plaatsen van nieuwe elementen in deze straat te zien, dit is ook de locatie waar een definitieve knip komt (zie verder bij wijkmobiliteitsplan). Dit is waar de grasmatten in de Leefstraat geplaatst worden (zie afbeelding wijkmobiliteitsplan Oud Gentbrugge) en is onderdeel van een groter mobiliteitsplan en dit gaat in werking 12 februari 2024. De knip is echter beslist zonder buurtparticipatie wat in strijd is met de opzet van deze Leefstraten. Verder bestaat de kans dat er nog meer weerstand zal zijn vanuit de omliggende straten, aangezien er nu een permanent verhoogde druk zal zijn (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).



Wijkmobiliteitsplan Oud Gentbrugge in de Ankerslaan met rode bol (geen doorgaand verkeer) en rode pijl (éénrichtingsverkeer gewijzigd) (Dienst Mobiliteit & Openbare Werken, 2023).

De locatie van de Ankerslaan ten noorden van de Brusselsesteenweg en diens winkels (zie afbeelding Ankerslaan, DOV). Bezoekers van deze winkels zoeken parkeerplaatsen in de omliggende straten, onder andere de Ankerslaan. Door de Ankerslaan autoluw te maken verdwijnt dit doorgaand verkeer en blijven er nog steeds genoeg parkeerplaatsen over voor de bewoners van de straat (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).



Databank Ondergrond Vlaanderen (DOV) focus op Ankerslaan, rode kruis staat voor knip. (Vlaamse Overheid, 2023).

Ambities

Rechtvaardig en samen

De Leefstraat in de Ankerslaan wordt jaarlijks georganiseerd en de bewoners vinden dit ook belangrijk om de bestaande dynamiek tussen de geëngageerde bewoners te laten voortbestaan. Het is de bedoeling van Leefstraten om iedereen bij het proces te betrekken, maar dit is niet altijd haalbaar. Vanaf dat 80% van de bewoners of meer mee in het verhaal zijn, mogen de plannen doorgaan. Door activiteiten te organiseren voor bepaalde doelgroepen tracht men ook zoveel mogelijk doelgroepen bij een Leefstraat/Leefplein te betrekken (bv. koffietafel voor ouderen, Turks ontbijt) (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).

Voor Leefstraten is het doel om bottom-up inbreng te hebben over de planning van de publieke ruimte, in plaats van de top-down-werking met stadsplanners (Lab van Troje, 2018). Bij Leefpleinen wordt dan weer top-down gewerkt door sociaal werkers te sturen naar een plein waar de nood voor sociale ontmoeting hoog is en van daaruit zoveel mogelijk met de bewoners praten (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). De aanzet voor participatieve stadsplanning is gezet, maar er wordt maar weinig gewerkt met de output van de bewoners. Daarenboven is hoe de finale beslissingen door de Stad worden gemaakt niet transparant, zoals het aangehaalde voorbeeld van de Ankerslaan (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).

Ecologisch en goed leven

Geveltuinen en groenslingers worden gepromoot, maar er is vaak te weinig budget om hier ook op te focussen (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Soms worden er plantenbakken geïnstalleerd, maar de Leefstraten hebben niet per se ambitie om definitief groen te plaatsen. Het hangt af van de wensen van de bewoners of er meer ruimte voor groen komt. De UGent heeft bachelorstudenten laten onderzoeken naar een lijst met geschikte planten voor de extreme condities van een straat (Lab van Troje, 2018).

Het bezig zijn met een Leefstraat/Leefplein zet buurtbewoners aan om te denken over hun mobiliteitsgebruik en stimuleert verandering in dat opzicht (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023). Bijvoorbeeld, indien parkeerplaatsen worden verwijderd ten behoeve van de leefstraat, dienen enkele gezinnen alternatieve parkeermogelijkheden te vinden, mogelijk verder weg van hun woningen, zoals in een gemeenschappelijke parkeergelegenheid. Het Lab van Troje bood hierbij ondersteuning aan deze individuen door alternatieve transportmiddelen, zoals (elektrische) fietsen of busdiensten, aan te reiken (Lab van Troje, z.d.-a). Verder is er in deze straat al aandacht voor deel-mobiliteit, zowel *Cambio* als *Dégage!*, hebben er deelauto's staan (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023). Door kritisch te reflecteren op de rol van straten als doorgang voor verkeer en als parkeerruimte, ontstaat er zowel letterlijk als figuurlijk ruimte om het potentieel van straten te overdenken. Dit proces faciliteert een gezamenlijke discussie onder alle belanghebbenden over de gewenste inrichting van de straten en welke functies hierbij centraal dienen te staan. Hierdoor rijst tevens de vraag wie de bevoegdheid heeft om deze straten vorm te geven. Indien de enige beoogde functie van een straat het faciliteren van verkeersstromen is, ligt het voor de hand dat planners en ingenieurs deze verantwoordelijkheid op zich nemen. Echter, wanneer andere functies, zoals

sociale ontmoeting, worden toegevoegd, kunnen verschillende andere belanghebbenden hierbij betrokken worden (Goossens, Van Wymeersch & Oosterlynck, 2018).

Transformatie

De inwoners van de Ankerslaan wilden van hun straat een verkeersveilige autoluwe straat maken: een smallere rijbaan zodat er trager gereden wordt, meer groen en minder parkeerplaatsen. Tijdens de Leefstraat wordt de straat volledig afgesloten en zijn er 17 parkeerplaatsen minder. Het resultaat is een rustiger woongebied, minder doorrijdend verkeer dat zijn auto in de straat wil parkeren, maar ook meer verkeers- en parkeerdruk op de omliggende straten. Volgens organisatoren zijn er zowel voordelen: er is minder verkeer dus rustiger wonen, minder doorrijdend verkeer op zoek naar een parkeerplaats, etc.; als nadelen aan verbonden: de druk op omliggende straten verhoogd, wat leidt tot weerstand. Er is geen vastgelegde ambitie om met de resultaten van het experiment de straat heraan te leggen (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).

Er is ook een cultureel aspect aan deze transformatie. Zo wordt bijvoorbeeld de Ankerslaan jaarlijks opnieuw georganiseerd waardoor dit een culturele meerwaarde en vaste waarde wordt in de wijk. Doordat men steeds meer belang hecht aan dit soort initiatieven, is het belangrijk om de organisatoren te omarmen en ontmoeting te blijven stimuleren. Ook hebben deze initiatieven een 'besmettelijk' kantje. Het is aantrekkelijk voor andere wijken, steden en landen (onder andere Antwerpen, Rotterdam, Brussel, Turijn) om eenzelfde concept uit te werken en om dezelfde resultaten te boeken (Tomorrow, z.d.). Op die manier is het idee van de Leefstraat makkelijk transformeerbaar.

Bij dit initiatief is het belangrijk om je af te vragen of het kan bestaan zonder de hulp van de stad. De ondersteuning van de stad, op zowel financieel als organisatorisch gebied, vormt een essentiële pijler voor dit initiatief. Buurten die hoofdzakelijk bevolkt worden door een welgestelde middenklasse zouden mogelijk in staat zijn dit voort te zetten door voldoende tijd en middelen. Echter, in wijken waar de middelen schaarser zijn, zou het aanzienlijk moeilijker kunnen zijn om deze leefgemeenschappen te handhaven (Goossens, Van Wymeersch & Oosterlynck, 2018).

Best case: Pavement to Plaza

In San Francisco is er het soortgelijk initiatief 'Pavement to Plaza', dat zijn oorsprong kent in het ongenoegen dat straten meer dan 25% van de stedelijke ruimte innamen. De burgers binnen het initiatief willen zich hiertegen verzetten en de publieke ruimte terug opeisen, dit met behulp van het plaatsen van 'parklets'. Parklets zijn tijdelijke invullingen om van de brede, ruime straten terug ontmoetingsplaatsen te maken (zie foto's). Oorspronkelijk ging het over parkeerplekken en straten, maar ondertussen is het ook al uitgebreid naar *rooftops*. Parklets kennen verschillende vormen en maten, afhankelijk van het budget van de initiatiefnemer. Zo gaan ze van de grootte van één parkeerplek tot grotere installaties die gecombineerd worden als plek waar men een koffietje kan drinken (zie respectievelijke foto's Ocean Avenue's Rolling Parklet en Judah street) (Groundplay - When imagination goes public, z.d.).

Deze parklets worden niet door het initiatief geïnstalleerd, maar door de burger zelf. Het initiatief reikt de website <https://groundplaysf.org/> aan waarin burgers worden aangemoedigd om zelf parklets te ontwikkelen. Alle initiatieven worden door burgers zelf uitgevoerd en

gesponsord onder begeleiding van de organisatie. Ze hopen met deze experimentele parklets op een nieuwe manier een stad te gaan bewonen. Architectenbureaus gaan ook mee in dit verhaal en ontwerpen een parklet (Archello, 2015), vertrekkende van een groter budget. Deze parklets worden vaak uitgewerkt tot een mooie plek (zie foto Judah Street) en meerdere burgers kunnen er na het installeren gebruik van maken.

Alle parklets zijn ook flexibel, kunnen dus aangepast worden aan de noden of verplaatst worden. Zo worden sommige op wieltes gezet om na een bepaalde duur te verplaatsen naar een andere locatie (zie foto Ocean Avenue's Rolling Parklet). Deze flexibiliteit zorgt voor snelle verbetering en toekomstgerichte installaties. De gelijkenis met de Leefstraten in Gent hier is het verminderen van doorstroom/parkeerplaatsen in straten en het creëren van ontmoetingsplekken, met als doel in de toekomst de stad te hervormen. De mobiliteitsverandering wordt niet drastisch doorgevoerd, maar het initiatief ontstaat wel uit afkeer ten opzichte van de huidige mobiliteitssituatie. De parklets moeten ook getrokken worden door de burgers met behulp van een overkoepelende organisatie (Groundplay) die middelen aanreikt.

Er zijn ondertussen 59 parklets in San Francisco. Om de impact van de parklets in kaart te brengen werden de lokale inwoners en voorbijgangers in het park bevestigd. De resultaten van de bevestiging waren heel positief. Maximum 5% van de mensen omschreef de parklet als iets negatief (woordgebruik met onder andere *sketchy*, *harmful* of *expensive*). De andere 95% was heel positief; 67% omschreef de parklet als *welcoming* en 46% als *communal*. Verder werd er gevraagd wat de activiteiten zoal waren in de parklets en daarbij bleek dat er veel drinken, eten en samen zijn geantwoord werd. De parklet werd vooral gebruikt indien bewoners er passeerden, dus we kunnen veronderstellen dat hoe meer er zouden zijn, hoe vaker stadsbewoners er gebruik van zouden maken (Groundplay – When Imagination Goes Public., z.d.).

Lokale handelaars kunnen de parklets sponsoren, waardoor ze de buurt en hun zaak opwaarderen. Parklets gaan ook vaak samen met andere verbeteringen in de publieke ruimte zoals voorzieningen die de levenskwaliteit van de bewoners verbeteren, bijvoorbeeld een boom. Dit maakt dat de buurten economisch veerkrachtiger zijn, bijvoorbeeld tijdens de coronacrisis. Zo getuigen sponsorende handelaars dat klanten bij hen iets te eten kunnen kopen en dan in de parklets een haven vinden om ervan te genieten. Ook kunnen eigen werknemers er pauze nemen. Het is volgens hen een door handelszaken gedeelde economische overweging die het opgeven van twee parkeerplaatsen zeker waard is (Stae et al., 2019).

Daarnaast zijn parklets een gemakkelijke toegang tot aangename publieke ruimte voor kinderen (zie foto Luna Rienne Gallery, voorbeeld van een speeltuin), ouderen en de bevolking met een lager inkomen. Ze zijn vaak gesitueerd in handels- en woonbuurten, waardoor ze deel uitmaken van de dagelijkse routine. Ze zijn een buurtvoorziening, maar niet een eindbestemming: een stop om te wachten op de bus, koffie te drinken, de kinderen van school op te halen (Stae et al., 2019).



Judah Street, Sunset District, San Francisco (Archello, 2015)



Ocean Avenue's Rolling Parklet (Saraceni, 2021)



Luna Rienne Gallery, 22nd Street, San Francisco, Californië, Verenigde Staten (Saraceni, 2021)

Politiek transitiepad

Situering transitiepaden

Leefstraten zijn kenmerkend voor een **burgergeleide** transformatie. De buurtbewoners moeten immers verantwoordelijkheid nemen voor het onderhoud en de inrichting van deze ruimtes. Ondanks dit onafhankelijke karakter, kunnen ze rekenen op ondersteuning van de stad of overheid. Leefstraten tonen aan dat collectieve inspanningen vaak tot grotere resultaten leiden dan individuele acties (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Deze meer populistische aanpak opent de deur naar diepgaande concepten voor het ontwerpen van Leefstraten, met een sterke focus op democratische betrokkenheid. Niet alleen tijdens het ontwerp van deze ruimtes wordt intensief samengewerkt met alle buurtbewoners om een optimaal ontwerp van de ruimte te realiseren, dit gebeurt al van de start. Burgers moeten zelf hun eigen burens meekrijgen in het verhaal van een Leefstraat. Dat vergt dus veel inzet van burgers.

Een kenmerk van deze transformatie is het experimenteren binnen 'niches'. Dit experimentele aspect wordt duidelijk bij de implementatie van Leefstraten met grasmatten, zitbanken en verkeersvrije straten. Door het uitproberen en aanpassen van verschillende ideeën van buurtbewoners en stadsmedewerkers, krijgt men uiteindelijk een Leefstraat waar de meeste bewoners zich in kunnen vinden.

Leefstraten zijn even goed een voorbeeld van een **door de staat geleide** transformatie, omdat de overheid (i.e. Stad Gent) de organisatie ervan ondersteund en nauwlettend in de gaten houdt. Er is een reglement opgemaakt met een aantal voorwaarden. Het valt op dat er bij de overgang van organisator (van een vzw naar een overheid) een verschuiving naar meer bureaucratiesering plaatsvindt. De Stad controleert of er initiatieven zijn vanuit de straatbewoners door bijvoorbeeld na te gaan of er minimum vijf vertegenwoordigers van de Leefstraat zijn, die huis-aan-huis gaan om de bewoners te raadplegen over hun visie voor de straat. Er worden regels opgesteld welk verkeer wel nog door de straat mag (bijvoorbeeld hulpdiensten of vuilnisophaling) of welke straten niet in aanmerking komen voor een Leefstraat (bijvoorbeeld waar een bus doorrijdt). Als er problemen ontstaan bij de organisatie, behoudt de stad de mogelijkheid om in te grijpen. Daarnaast wordt er gecontroleerd of de Leefstraten daadwerkelijk worden georganiseerd (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Een overheid voelt zich dus verplicht om zulke niche-initiatieven reglementair te maken.

Daarenboven is het ook belangrijk om te onthouden dat het ontstaan van de Leefstraten te danken is aan de Dienst Mobiliteit van de Stad Gent, die ruimte heeft geboden voor dergelijke projecten en dit hebben gefaciliteerd. Zonder dit had het project van de Leefstraten geen vorm gekregen of zijn ontstaan niet gekend (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023).

Leefstraten zijn dus een duidelijke combinatie van de burger en de staat die de handen in elkaar slaan. Scoones en collega's (2015) onderscheiden naast die burger- en staatsgeleide transitie nog een 'technocratische' en een 'marktgeleide' transitie, maar binnen de Leefstraten is er weinig plek voor respectievelijk innovatieve technologie of een marktlogica.

Krachten

Het lijkt vanzelfsprekend dat de parklets van San Francisco, gegroeid uit een burgerinitiatief, zeer succesvol zijn. Deze zijn soms kleinschaliger dan Leefstraten, maar niet minder efficiënt in het bereiken van het uiteindelijke doel: de mobiliteitssituatie aan de kaak stellen en burgers een fijne ontmoetingsplek aanbieden.

Het concept van Leefstraten vertoont verschillende sterke punten, zoals de capaciteit om bewoners en stadsmedewerkers met elkaar te verbinden door ideeën uit te wisselen. Dit opent de deur naar een inclusiever beleidsvormingsproces, waarbij inwoners directe inspraak krijgen in de inrichting van hun straat (Gysels, 2020). Deze aanpak leidt tevens tot het creëren van aantrekkelijke ontmoetingsruimtes, wat ook het geval is bij parklets. Hier wordt eveneens gevraagd naar ontwerpen voor ontmoetingsplaatsen in de straat. Het planningsbureau neemt deze ontwerpen van de parklets ter hand, kan contact opnemen voor eventuele aanpassingen, en creëert zo een tweerichtingsverkeer tussen de burgers en de overheid (Ground Play & City of San Francisco, 2020). Deze wisselwerking stimuleert een dialoog over en een gedeelde verantwoordelijkheid voor de leefbaarheid van de buurt.

De heroverweging van de openbare ruimte en mobiliteit vormen belangrijke pijlers van dit concept (Tomorrow, z.d.). Hoewel Gent inderdaad Leefstraten heeft ontwikkeld door de openbare ruimte te herzien, is dit fenomeen niet beperkt tot deze stad alleen. San Francisco volgt een vergelijkbare benadering, waarbij ook daar het doel is om ontmoetingsplaatsen te creëren door de manier waarop de openbare ruimte wordt gebruikt te herdenken. Deze gelijkenis onderstreept het wereldwijde belang van het heroverwegen van de openbare ruimte, gericht op het stimuleren van interactie, gemeenschapsvorming en een betere leefomgeving voor bewoners. Het duidt op een groeiende trend waarin steden wereldwijd streven naar meer leefbare en inclusieve ruimtes door middel van vergelijkbare initiatieven. Op die manier zijn Gent en San Francisco voorlopers en voorbeelden voor andere landen in de wereld.

Een extra voordeel van Leefstraten is het bevorderen van persoonlijke interacties tussen burens, wat de sociale cohesie versterkt (Tomorrow, z.d.). In tegenstelling tot parklets, gebeurt bij Leefstraten het bevragen en informeren van mensen van deur tot deur. In San Francisco zijn er alternatieve methoden, zoals petitieën of informatieve brieven. Hoewel dit niet strikt vereist is, leidt het niet naleven van dit proces vaak tot afkeuring van projecten (Ground Play & City of San Francisco, 2020). Leefstraten trachten iedereen te betrekken, terwijl parklets aanzienlijk minder buurtbewoners lijken te mobiliseren (Ground Play & City of San Francisco, 2020). Aan de andere kant kunnen we redeneren dat parklets buurtbewoners sneller met elkaar in contact brengen doordat er meerdere verspreid kunnen zijn in een straat. Als parklets voor de woningen van enkele buurtbewoners staan, kan dat mogelijk aantrekkelijker zijn dan wanneer ze wat verder weg van de woning, zoals bij sommige Leefstraten, worden ingericht. Bij parklets is het niet verplicht om activiteiten te organiseren; simpelweg eten of drinken is ook prima. Daarentegen vergen Leefstraten veel initiatief van buurtbewoners om activiteiten te organiseren om iedereen te betrekken.

Leefstraten zijn tevens toegankelijk voor buurten zonder dat een persoonlijke bijdrage vereist is. Door ondersteuning vanuit de overheid kunnen zelfs bewoners in buurten met een lager inkomen op een laagdrempelige manier met elkaar in contact komen via Leefpleinen. Aangezien diverse partners betrokken zijn bij deze projecten, is er een alternatief voor een grootschalig burgerinitiatief in deze wijken. In tegenstelling tot de Leefstraten berust de financiering van parklets niet op de overheid: het is de verantwoordelijkheid van individuen om

op zoek te gaan naar een sponsor (Ground Play & City of San Francisco, 2020). Hierdoor worden armere wijken sneller uitgesloten. Het proces van het vinden van een sponsor vormt vaak een last voor mensen die reeds belast zijn met andere zaken. Dit kan resulteren in de isolatie van parklets in wijken met hogere inkomens en dat ze enkel ondersteund worden door individuen met voldoende beschikbare tijd en middelen.

Leefstraten en parklets hebben een sterke impact op andere transformaties doordat ze een breed draagvlak genereren voor belangrijke beslissingen over de inrichting van de publieke corridors (Lab Van Troje, 2018). Naast het creëren van gemakkelijk toegankelijke ontmoetingsplekken, dagen de initiatieven grotere kwesties uit, zoals mobiliteit, ruimtelijke planning en sociale interactie.

Valkuilen

De implementatie van Leefstraten valt typisch samen met de zomermaanden in Gent, een periode van verminderd verkeer wanneer velen met vakantie zijn en studenten afwezig zijn. Dit werpt vraagtekens op over de daadwerkelijke invloed op mobiliteit en de relevantie van het experiment voor transformatieve beslissingen. De opmerking van schepen De Bruycker tijdens een gemeenteraadzitting, waarin zij aangeeft dat de meeste Leefstraten geen grote belemmering vormden voor doorgaand verkeer of dat sommige pleinen in groenzones werden gecreëerd, onderstreept dit aspect (Schelstraete, 2022).

Oorspronkelijk was een van de doelstellingen van Leefstraten om op een organische wijze te experimenteren, zonder strikte regels (Gysels, 2020). Echter, tegenwoordig zijn er reglementen en procedures rond Leefstraten geïmplementeerd, waardoor hun oorspronkelijke informele karakter deels verloren is gegaan.

Het oprichten van Leefstraten vergt vaak veel tijd en inzet van stedelijke diensten, wat resulteert in een beperkt aantal gerealiseerde projecten. Parklets daarentegen worden niet opgezet door stedelijke diensten; bewoners moeten zelf met een ontwerp komen, waardoor ze sneller en gemakkelijker tot stand kunnen komen. De stedelijke diensten dienen slechts deze ontwerpen te controleren en goed te keuren, terwijl de uitvoering ervan aan de bewoners wordt overgelaten (Ground Play & City of San Francisco, 2020).

De overgang van Leefstraten naar de Dienst Verbinden en Ontmoeten heeft geleid tot een verschuiving in de focus, waarbij de nadruk minder ligt op structurele transformatie van de straat en meer op ontmoetingen, waardoor het streven naar een meer ecologische straat grotendeels wordt ondermijnd (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023).

Initiatiefnemers van Leefstraten besteedden vroeger echter vaak onvoldoende aandacht aan bewoners die weerstand bieden tegen dergelijke projecten, waardoor zij slecht of nauwelijks betrokken werden bij het initiatief. Dit leidde tot ontevredenheid onder bewoners en zelfs tot conflicten die hebben geleid tot de voortijdige beëindiging van een Leefstraat (Gysels, 2020). Bij parklets kan dit probleem nog pregnanter zijn doordat niet altijd alle buurtbewoners worden geraadpleegd over de nieuwe inrichting en ontmoetingsplaats, wat een aanzienlijk aantal bewoners over het hoofd kan zien, terwijl deze inrichtingen juist bedoeld zijn om alle buurtbewoners te verenigen.

De toekomst van Leefstraten is daarnaast onzeker. Het is immers mogelijk dat deze initiatieven niet langer georganiseerd kunnen worden in de komende bestuursperiode. De

beslissing hierover rust bij het stadsbestuur en valt buiten de kaders van wetgeving. In tegenstelling tot Leefstraten, waar de stad Gent een rol speelt in financiering en ondersteuning, rust bij parklets zowel de organisatorische als financiële verantwoordelijkheid bij de burgers. Het Gentse beleid dat gericht is op financiering en ondersteuning van Leefstraten biedt echter meer diversiteit en mogelijkheden, wat een staatsgeleide benadering wenselijk maakt.

Het gebrek aan meetbare sociale cohesie in zowel parklets als Leefstraten bemoeilijkt vaak de communicatie van hun waarde. Voor projecten met overheidssteun is een draagvlak toch vaak noodzakelijk, maar sociale verbondenheid laat zich niet eenvoudig vertalen naar cijfers of percentages, waardoor de kern van hun belang soms verloren gaat (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023).

Momenteel trekken Leefstraten te weinig partners aan. Een bredere betrokkenheid van verschillende partijen bij deze projecten kan leiden tot meer gerichte burgerinitiatieven en een betere verdeling van het werk, wat resulteert in een efficiënter gebruik van tijd en middelen voor het ontwerpen van Leefstraten (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Bij parklets is deze zwakte nog prominenter, aangezien deze initiatieven hoofdzakelijk voortkomen uit het initiatief van enkele burgers, met beperkte betrokkenheid van winkels, cafés en andere organisaties in de buurt (Ground Play & City of San Francisco, 2020).

Vaak zijn het buurtbewoners met voldoende tijd en middelen die zich bezighouden met het vormgeven van deze ontmoetingsplaatsen. Hierdoor zijn zij doorgaans dezelfde individuen die deze rol op zich nemen, terwijl anderen niet dezelfde kansen krijgen. Bovendien kan de groep die deze initiatieven trekt onbedoeld de openbare ruimte in beslag nemen, terwijl deze ruimte voor iedereen toegankelijk zou moeten zijn (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023).

Het zogenaamde 'Mattheüseffect' komt dus soms naar voren bij subsidies voor Leefstraten, waarbij aanzienlijk budget wordt toegewezen aan gebieden waar dit wellicht niet het meest noodzakelijk is, terwijl elders effectiever gebruik van deze middelen mogelijk is. Dit kan leiden tot een grotere kloof tussen degenen die al in staat zijn om sociale interacties te hebben en degenen die extra steun nodig hebben om deel te nemen aan dergelijke gemeenschapsinitiatieven en kan daarmee de ongelijkheid vergroten (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). Stad Gent probeert dit wel tegen te gaan door de inrichting van Leefpleinen, waarbij ook minder goedge straten of buurten de kans krijgen om elkaar te ontmoeten in de publieke ruimte.

Na de implementatie van Leefstraten in de Gentse publieke ruimte is er nog geen aanzienlijke verandering opgetreden, onder andere in de Ankerslaan. Er komt echter wel een tijdelijke knip met paaltjes, zij het niet op vraag van de bewoners. De geplande volledige herinrichting van de straat is eveneens uitgesteld vanwege besparingen bij de Stad Gent. Dit betekent dat de gewenste transformatie van de straat door de bewoners nog niet gerealiseerd is (R. Keersmaekers & P. Vanduyfhuys, persoonlijke communicatie, 24 november 2023).

Deze trend lijkt zich door te zetten naar alle Leefstraten en -pleinen in Gent. En hoewel sommige straten tijdelijke bankjes permanent geplaatst zien worden (Schelstraete, 2022), is er nog geen algehele herinrichting van de publieke ruimte gebaseerd op de input vanuit de Leefstraten, zoals aangegeven door Sofie Rottiers (S. Rottiers, persoonlijke communicatie, 15 november 2023). De Wasstraat is een voorbeeld van een straat waar auto's niet meer kunnen rijden en nu verbonden is met het naastgelegen park (Gysels, 2020), maar dit soort

aanpassingen lijkt nog geen bredere trend te zijn in de herinrichting van de stad na de Leefstraten.

Conclusie

De Stad wil Leefstraten en Leefpleinen laten bestaan als experimenten om ander gebruik van de straat te testen met als grootste ambitie om van de straat als doorgangsweg naar de straat als ontmoetingsruimte te shiften. De initiële gedachte om een wijziging in mobiliteit en herinrichting van de publieke ruimte is wat achterwege gelaten, door Leefstraten en -pleinen te laten doorgaan op plaatsen waar er weinig druk is op mobiliteit en publieke ruimte. Buiten het wegnemen van enkele parkeerplaatsen, verliest het niche-initiatief hierdoor zijn transformatieve karakter wat betreft het herdenken van mobiliteit (in de publieke ruimte) en er blijven veel kansen liggen om met de output van Leefstraten/Leefpleinen aan de slag te gaan. Door een transparante samenwerking tussen Stad en buurtbewoners en een goede navolging van de resultaten van de Leefstraten/Leefpleinen kan dit een unieke tool zijn voor de planning van heraanleg of herindeling van publieke ruimte. Een tool die tot nu toe nog niet zichtbaar benut is, zoals bij de keuze van de knip in de Ankerslaan. De case in de Ankerslaan is nu een vastgewortelde Leefstraat, waar de bewoners het initiatief met volle goesting laten voortbestaan. Een geïsoleerd geslaagd cultuurfenomeen, maar hoe gaat het nu verder met mobiliteit en publieke ruimte? Het initiatief is een door de staats- en burgergeleide transformatie, maar een grondige wisselwerking tussen staat en burger blijft uit. De volgende stap is het herevalueren van de Leefstraten samen met het combineren van de sterktes van de Leefstraten en de parklets en een sterke portie durf inzetten vanuit de staat én de burgers om locaties aan te pakken waar er veel druk heerst rond mobiliteit en publieke ruimte. Zo kunnen Leefstraten een échte stadstransformatie teweeg brengen en kan de verhouding tussen ontmoeting en mobiliteit op buurt- en straatniveau herverdeeld worden.

Referentielijst

- Aelbrecht, P., & Stevens, Q. (2023). Geographies of Encounter, Public Space, and Social Cohesion: Reviewing knowledge at the intersection of social sciences and built environment disciplines. *Urban planning*, 8(4). <https://doi.org/10.17645/up.v8i4.6540>
- Archello. (2015). *Sunset Parklet*. Geraadpleegd op 10 december 2023, van <https://archello.com/project/sunset-parklet>
- Dienst Beleidsparticipatie, Dienst Ontmoeten en Verbinden, & Sociale Regie. (2021). SAMEN STAD MAKEN begint in de wijken. In *Stad Gent*. Geraadpleegd op 24 november 2023, van <https://stad.gent/nl/over-gent-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/meerjarenplan-en-beleidsnotas-2020-2025/beleidsnotas-2020-2025#Wijkbeleid>
- Dienst Mobiliteit & Openbare Werken. (2023). *Wijkmobiliteitsplan Oud Gentbrugge*. Stad Gent. Geraadpleegd op 11 december 2023, van <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/wijkmobiliteitsplan/wijkmobiliteitsplan-oud-gentbrugge>
- Edwin Plasschaert. (2020, 12 juli). *Leefstraat Ankerslaan Gentbrugge*. [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=isCtDSVsl3U>
- Gemeenteraad. (2022). Reglement voor de organisatie van leefstraten. In *Stad Gent*. Stad Gent. Geraadpleegd op 24 november 2023, van <https://stad.gent/nl/reglementen/reglement-voor-de-organisatie-van-leefstraten>

- Goossens, C., Van Wymeersch, E., & Oosterlynck, S. (2018, 15 juni). Addertjes onder het kunstgras. Geraadpleegd op 12 december 2023, van <https://www.rooilijn.nl/artikelen/addertjes-onder-het-kunstgras/>
- Ground Play & City of San Francisco. (2020). *San Francisco Parklet Manual*. City of San Francisco.
- Groundplay – When imagination goes public. (z.d.). <https://groundplaysf.org/>
- Gysels, D. (2020). The Ghent Living Streets: experiencing a sustainable and social future. In C. Curtis (Red.), *Handbook of Sustainable Transport* (pp. 269–279). Edward Elgar. <https://www.e-elgar.com/shop/gbp/handbook-of-sustainable-transport-9781789900460.html>
- Lab van Troje. (2018). De Leefstraat - experimenteren met de stad van straks. In *Issuu*. Geraadpleegd op 24 november 2023, van https://issuu.com/defietsvantraje/docs/cahier1_deleefstraat
- Lab van Troje. (z.d.-a). *Naar een nieuw parkeersysteem*. Leefstraat. Geraadpleegd op 12 december 2023, van <https://www.leefstraat.be/over-leefstraat/naar-een-nieuw-parkeersysteem/>
- Lab van Troje. (z.d.-b). *Transitie-arena mobiliteit in Gent*. Fielding Factory. Geraadpleegd op 25 november 2023, van https://www.fieldingfactory.be/wp-content/uploads/2020/09/referentie-fiche_Transitie-arena-mobiliteit.pdf
- Raad van de EU & Europese Raad. (2023, 12 december). *Schone en duurzame mobiliteit*. Geraadpleegd op 11 december 2023, van <https://www.consilium.europa.eu/nl/policies/clean-and-sustainable-mobility/>
- Saraceni, C. (2021, 18 mei). Architectural excellence outside Farm : table. *7x7 Bay Area*. <https://www.7x7.com/10-lovely-public-parklets-san-francisco-2639177872/architectural-excellence-outside-farm-table>
- Schelstraete, A. (2022). 2022_MV_00615 ivm Leefstraten. In *Stad Gent*. Geraadpleegd op 24 november 2023, van <https://ebesluitvorming.gent.be/zittingen/22.0117.8822.9802/agendapunten/22.1114.4927.9675>
- Scoones, I., Leach, M., & Newell, P. (2015). *The politics of green transformations*.
- Stad Gent & OCMW Gent. (2023). Aanpassing meerjarenplan 2020-2025. In *Stad Gent* (23_00443). Mieke Hullebroeck. Geraadpleegd op 24 november 2023, van <https://stad.gent/nl/over-gent-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/meerjarenplan-en-beleidsnotas-2020-2025/meerjarenplan-2020-2025>
- Stae, Openbox, San Francisco Planning & Groundplay. (2019, 26 augustus). *A look at the human impact of parklets*. Geraadpleegd op 8 december 2023, van <https://groundplaysf.org/wp-content/parklet-impact-study/>
- Straatvinken. (2023, 12 december). Hoe gezond is het verkeer in jouw straat? <https://straatvinken.be/>
- Tomorrow. (z.d.). *Living Streets - Ghent*. Geraadpleegd op 25 november 2023, van <https://www.citiesoftomorrow.eu/resources/toolbox/factsheets/living-streets-ghent/>
- Vlaamse Overheid. (2023). *DOV Verkenner*. Geopunt. Geraadpleegd op 11 december 2023, van <https://www.vlaanderen.be/geopunt/kaarttoepassingen/dov-verkenner>

De Petercelle-as: transformatieve heraanleg of meer van hetzelfde?

Myrte De Koster, Wout Barbier, Lotte Mareen & Charlotte Vermeulen

Introductie

Mobiliteit in steden is een onderwerp dat voortdurend ter discussie staat. Het is een onderwerp dat met zijn tijd en technologie meegaat, wat leidt tot nieuwe oplossingen maar ook nieuwe pijnpunten. In dit rapport wordt aandacht besteed aan 'duurzame collectieve mobiliteit en de strijd om de publieke ruimte' door de analyse van een project dat als niche-initiatief wordt benaderd. De stad Gent lanceerde in 2015 een "Mobiliteitsplan", wat leidde tot heel wat nieuwe initiatieven in de stad. De heraanleg van de Petercelle-as is hier een goed voorbeeld van en zal in dit verslag in detail worden geanalyseerd aan de hand van een documentair onderzoek en advies van één overheidsactor. Het grootste deel van de informatie voor dit onderzoek werd in het online platform van de Stad Gent gevonden, in de rubrieken mobiliteitsplan en circulatieplan.

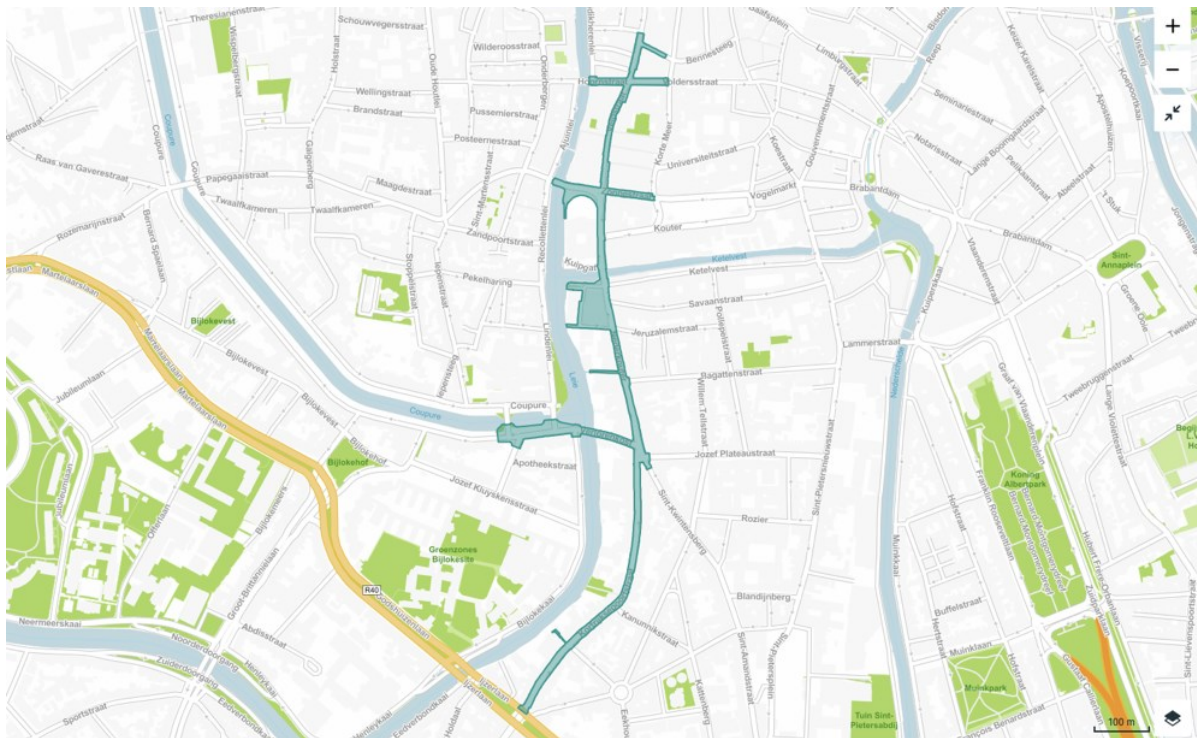
Dit rapport is in twee luiken opgedeeld. In Luik 1 wordt het niche-initiatief beschrijvend onderzocht. Eerst wordt een toelichting gegeven van het project, om een overzicht van de doelstellingen en een beter begrip van wat het inhoud te geven. Vervolgens wordt een ander mobiliteitsmodel van buiten onze Belgische grenzen beschreven: het "shared-space concept". Enkele voorbeelden van dit model zullen vergeleken worden met het niche-initiatief. Ten derde zal het niche-initiatief diepgaander worden geanalyseerd in het onderdeel "Ambities op vlak van stedelijke duurzaamheid", met verschillende aandachtspunten, zoals samenleven en ecologie. In Luik 2 wordt tenslotte met kritische blik naar het niche-initiatief gekeken door middel van een situering binnen de transitiepaden, gevolgd door een analyse van de zwaktes en sterktes van dit project.

Beschrijving van het niche-initiatief: algemeen opzet

De stad Gent is beroemd om zijn trams, die elke hoek van de stad bereiken terwijl ze de straten delen met andere gebruikers. De stad Gent is begonnen aan een transitiegolf rond mobiliteit met de medewerking van De Lijn. Het aantal verplaatsingen in de stad blijft toenemen. Daarom wil de stad een lange termijn aanpak die leefkwaliteit en duurzame mobiliteit garandeert. Met het Mobiliteitsplan wil ze Gent leefbaar, bereikbaar, veilig en schoonhouden (*Circulatieplan Gent*, z.d.).

Een van haar recente projecten is de heraanleg van de Petercelle-as. Dit zijn alle straten van aan de stadsring tot aan de Veldstraat. Tramlijn 1, de drukste tramlijn van Gent, loopt door deze corridor. Meer concreet zullen volgende straten worden vernieuwd: Veldstraat (deels), Bennesteeg, Hoornstraat, Voldersstraat (het deel tussen Veldstraat en Korte Meer), Koophandelsplein, Zonnestraat, Nederkouter, Ketelpoort, Frans Tavernierstraat, Tiebaertsteeg, Zoutstraat, Verlorenkost, Coupure (tussen de Verlorenkost en de Hospitaalstraat, inclusief het kruispunt met de Hospitaalstraat), Kortrijksepoortstraat en Hebbrechtstraat. De heraanleg komt er omdat de straten en voetpaden momenteel in slechte staat verkeren en de tram veel hinder ondervindt in deze zone. Ook alle nutsvoorzieningen onder de grond worden bij de

vernieuwing onder handen genomen. De leidingen voor drinkwater, aardgas, telecommunicatie, elektriciteit en de riolering zullen worden vervangen (*Project Petercelle-As, z.d.*).



Figuur 1: Petercelle-as. In het blauw staan de locaties aangeduid die heraangelegd worden. (Project Petercelle-as, z.d.)

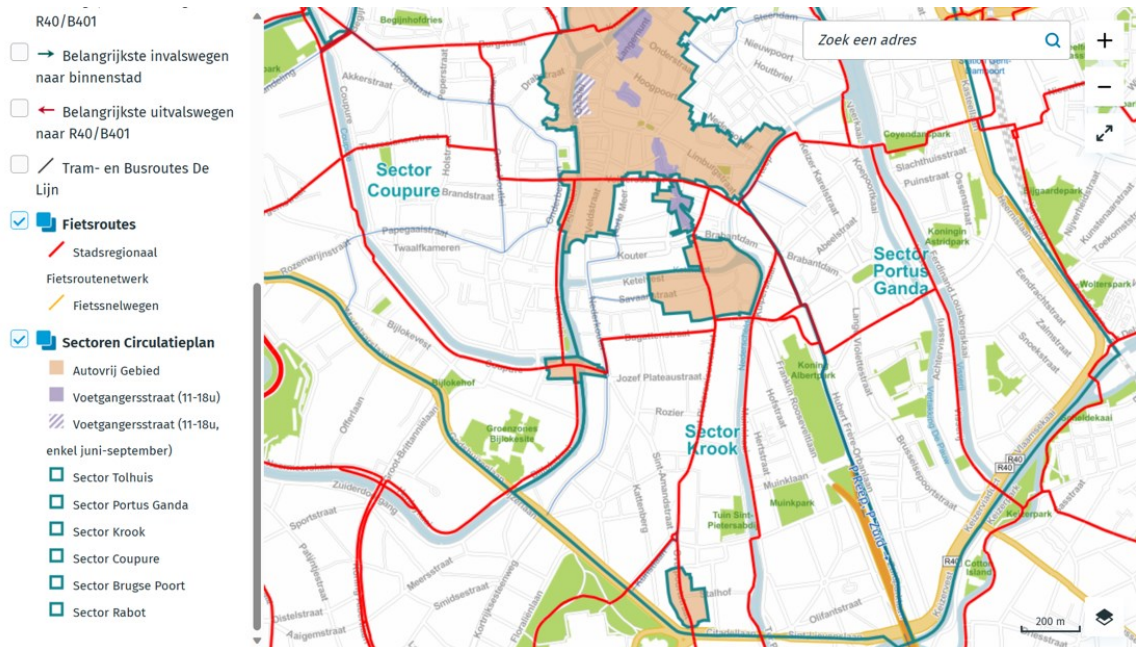
De twee hoofdprioriteiten voor de heraanleg zijn een vlotte doorstroming van de tram en het voorzien van ruime, comfortabele en toegankelijke voetpaden. Voor een vlotte doorstroming van de tram worden de tramhaltes aangepakt: ze zullen strategisch worden geplaatst en door een verhoging toegankelijker worden voor minder mobiele (*Project Petercelle-As, z.d.*). De Lijn zet sinds 2015 een langer type tram in op deze tramlijn, de zogenaamde 'Albatros'. Deze heeft een lengte van 42m i.p.v. 31m en een lagere vloer (Conversal, 2022). Deze langere lengte vereist een langere tramhalte. Bijkomend wil men een aangename winkel- en wandelboulevard creëren met plaats voor horeca, terrassen, rustpunten en groen waar mogelijk. Een illustratie van het nieuwe ontwerp is te zien op Figuur 2. Ook zones voor laden en lossen worden voorzien. Om dit te kunnen realiseren zullen parkeerplaatsen voor auto's en fietsen moeten wijken in deze zone. Parkeerplaatsen voor bewoners en autodelen worden verplaatst naar de Savaanstraat en de Bagattenstraat. Op deze manier wil men meer ruimte creëren voor tram en voetganger.

De heraanleg gebeurt binnen het kader van het circulatieplan, waarbij men tracht de bereikbaarheid van de binnenstad te verhogen en doorgaand verkeer om te leiden. Het noordelijke deel van de Petercelle-as was al autovrij, en ook het zuidelijke deel is voornamelijk bedoeld voor lokaal autoverkeer. Op het circulatieplan is deze as ook niet aangeduid als voorname fietsroute, ze is geen deel van het 'stadregionaal fietsnetwerk' (*Circulatieplan Gent, z.d.*). Welke fietswegen wel primair zijn is te zien op Figuur 3. De prioriteit die in de heraanleg aan tramverkeer en voetgangers gegeven wordt, is dus een uiting van de overkoepelende visie voor stad Gent uit het circulatieplan.

Het project wordt uitgevoerd door de Stad Gent, De Lijn en Farys. Synductis zorgt voor een goede samenwerking tussen alle nutsbedrijven en minder hinder tijdens de werken. Fluvius, Farys, Proximus, zijn respectievelijk verantwoordelijk voor elektriciteit en aardgas, drinkwater, telecommunicatie.



Figuur 2: Toekomstbeeld Kortrijksepoortstraat (Project Petercelle-As, z.d.)



Figuur 3: Illustratie van het circulatieplan, fietsroutes in het rood aangeduid (Circulatieplan Gent, z.d.)

Referentieconcept

De heraanleg van de Petercelle-as lijkt geïnspireerd op het shared-space concept uit de mobiliteitswetenschappen. Hieronder wordt het concept ingeleid en geïllustreerd met enkele voorbeelden van de uitwerking van dit concept in het buitenland.

Het shared-space concept

In de mobiliteitswetenschappen zijn er twee grote opvattingen over hoe weggebruikers van verschillende snelheid en gewicht op een veilige manier een beperkte ruimte kunnen delen (Hamilton-Baillie, 2008a). Een eerste opvatting focust op een zo groot mogelijke scheiding tussen de verschillende types weggebruiker door middel van aparte trajecten gescheiden door fysieke obstakels, verkeerslichten, verkeersborden... Volgens Hamilton-Baillie (2008b) vormde segregatie het centrale paradigma bij de opkomst van de auto en was het voornamelijk in de jaren '60 zeer populair. Weggebruikers van verschillende gewichten en snelheden kregen zo veel mogelijk afgescheiden ruimte toegewezen in de corridor. Vanaf de late jaren 60 conceptualiseerden enkele Nederlandse stadplanners een alternatief voor deze gesegregeerde visie, de zogenaamde 'shared space' (Hamilton-Baillie, 2008a). Door middel van een integratie van verschillende weggebruikers in plaats van een segregatie wil dit concept weer meer plaats maken voor voetgangers en verblijfsruimte, plaats die in vele straten werd afgestaan aan de dominante auto.

Concreet wordt de ruimte ingericht als een verblijfsruimte in plaats van een verkeersruimte, wat resulteert in een intuïtieve snelheidsbeperking. Dit gaat samen met een omleiding van het snellere doorgaande verkeer, zowel fietsers als automobilisten. De klassieke elementen van een verkeersruimte, zoals verkeersborden, verkeerslichten en stoepranden, worden uit het straatbeeld verwijderd. Zo wordt er volop ingezet op het verantwoordelijkheidsgevoel en de intuïtie van de gebruikers. Voorstanders van het shared-space concept benadrukken dat het model vaak veiliger is dan een scheiding, aangezien de risico's zichtbaarder zijn. Ook in een gesegregeerde situatie zijn er immanente risico's, bijvoorbeeld gesteld door personen die de verkeersregels niet volgen, maar deze zijn niet zichtbaar, met meer onveilige situaties tot gevolg.

Enkele voorbeelden van het shared-space concept

Het shared-space concept is inmiddels een gevestigde waarde in veel Europese landen en is in het beleid van vele steden verankerd ('Shared Space Is a New Type of Design Based on Mutual Consideration', 2019). Het is voornamelijk populair bij de inrichting van drukke stedelijke gebieden met wisselend gebruik door lichte en zware weggebruikers. Hieronder bespreken worden enkele voorbeelden van de implementatie van het shared-space concept besproken.

Het schoolvoorbeeld van shared-space is de heraanleg van het Laweiplein in Drachten, Nederland (Hamilton-Baillie, 2008a). Dit plein leed al lange tijd onder lange files, ongevallen en was algemeen een onaantrekkelijke plek voor fietsers en voetgangers. Door de aanwezigheid van de auto in combinatie met fietsers en voetgangers op een centraal verkeerspunt vertoont deze locatie gelijkenissen met de Nederkouter. Bij de heraanleg van het plein werd gekozen voor fontein met wisselende debieten afhankelijk van de verkeersdrukke. Figuur 4 toont het plein na de heraanleg. De fontein trekken voetgangers en spelende kinderen aan. Hierdoor

vertragen automobilisten en buschauffeurs intuïtief, wat resulteerde in een betere doorstroom en een veiligere verkeerssituatie op het plein. Door de heraanleg evolueerde het plein van een onveilige, auto-dominante plek naar een levendige doorgangs- en verblijfsruimte.



Figuur 4: Laweiplein, Drachten (NL) (Zacharias, 1999)

In Covent Garden (Londen) werd rond een historische pilaar een gezellige hangplek ingericht. Automobilisten kunnen rond dit monument rijden als ware het een rond punt, maar deze circulatie wordt niet afgedwongen. Ook in de Leidsestraat in Amsterdam (Figuur 5) werd gewerkt vanuit een 'shared-space' optiek. Deze corridor vertoont veel gelijkenissen met de Veldstraat. Door deze drukke winkelstraat loopt een tramspoor en ook fietsen worden gedoogd in deze voetgangerszone. Auto's zijn er niet toegelaten. Uit onderzoek blijkt dat voetgangers voornamelijk aan de zijkanten van de weg blijven afhankelijk van de drukte, en fietsers in het middendeel waar ook de tramsporen lopen (Zacharias, 1999). Zo ontstaat er spontaan een soort scheiding van gebruikers, maar deze is niet vaststaand en winkelaars kunnen vrij oversteken en rondkijken, zolang ze de tram niet hinderen.



Figuur 5: Leidsestraat, Amsterdam (NL). (Zacharias, 1999)

Shared space als utopie?

De focus op lichte weggebruikers en aangename verblijfsruimte maakt van het shared space een ambitieus en inspirerend concept. Het concept vertaalt als het ware de modale shift naar ruimtegebruik. Het formuleert antwoorden op vragen als hoe we de ruimte kunnen terugwinnen op de auto, en hoe deze teruggewonnen ruimte er zou kunnen uitzien.

Het shared-space concept is echter geen “fix-all solution”. In Amsterdam bijvoorbeeld is er groeiende kritiek op deze aanpak vanuit fietsersorganisaties (Boffey, 2021). Door immer stijgende aantallen toeristen is fietsen in steeds meer straten onmogelijk geworden, waardoor er volgens deze organisaties te weinig nuttige fietscorridors overblijven. Ook op theoretische niveau is het shared-space concept niet zonder kritiek. Er blijven vragen rond veiligheid en de rechten van andersvaliden, voornamelijk slechtzienden (Imrie, 2013). Monderman (2007), de ‘uitvinder’ van het concept, stelt dat door de te harde doorweging van belangen van bewoners en lokale handelaars de grote beloftes van het concept voor veiligheid van fietsers en voetgangers in de praktijk vaak niet waargemaakt worden. Barr et al. (2021) stellen ook dat de gefragmenteerde implementatie van dit concept afdoet aan zijn transformatieve doelen rond duurzame mobiliteit.

Ambities op vlak van stedelijke duurzaamheid

We zullen de stedelijke duurzaamheidsdoelstellingen van het project analyseren door middel van een analytische tabel (Devolder & Block, 2015) waarin de verschillende aspecten op het gebied van sociale, ecologische en transformatieve aspecten worden beschreven.

Ecologisch & Goed Leven

Met dit project zet de stad Gent in op de vlotte doorstroming van de tram en het comfortabeler maken van voetpaden. Op deze manier kan het gebruik van duurzame transportopties, zoals het openbaar vervoer en de voetpaden, worden aangemoedigd. Met het circulatieplan in het achterhoofd verhoogt de vernieuwing de levenskwaliteit van de binnenstad. Het autovrij/autoluw maken van deze corridor draagt hieraan bij, als ook de verhoogde inzet op openbaar vervoer, fietsverkeer en ‘aangename straten’ (*Circulatieplan Gent, z.d.*). Verder wordt de hinder van de boven- en ondergrondse werken geminimaliseerd door deze te combineren. Door het verdwijnen van de parkeerplaatsen zien sommige bewoners hun levenskwaliteit echter dalen. Er is dan ook kritiek gekomen vanuit de buurt hierover (Schouppe, 2023).

Om groen te kunnen voorzien, is zowel boven als onder de grond ruimte nodig. Deze ruimte is, in het projectgebied, niet overal aanwezig. Waar het wel kan, werd groen voorzien. Dat is o.a. het geval in de Verlorenkost, de Veldstraat en op het Koophandelsplein. Ook hebben de buurtbewoners door de bredere voetpaden meer ruimte om eventueel een geveltuin aan te leggen. Mits de juiste keuze van klimplant kan het straatbeeld hiermee heel wat groener worden. Al bij al zijn er weinig nieuwe groene ‘rustpunten’ voorzien.

Rechtvaardig & Samen

Voor dit project is er een samenwerking tussen de stad, de Lijn en de nutsmaatschappijen. Het collectief belang wordt bij dit project absoluut voorop geplaatst. De mobiliteit en toegankelijkheid verbeteren komt iedereen ten goede, zowel de mensen die er wonen, als de

mensen die er moeten passeren, als de mensen die er komen winkelen, ondanks dat de parking voor bewoners daarvoor moet wijken. Doordat de voetpaden minimale opstanden zullen hebben en de tramhaltes worden verlengd en verhoogd, wordt deze as ook toegankelijker voor kwetsbare groepen. We zien echter op de ontwerpbeelden (Figuur 2) dat er voor een ruw type straatstenen werd gekozen die net de het verplaatsen met bijvoorbeeld een rolstoel bemoeilijken. Voor handelaars zijn er plaatsen voorzien om te laden en lossen. Voor horeca is er ruimte voor terrassen.

Het project is opgemaakt en de bewoners zijn geïnformeerd. Er was geen vorm van participatie of coproductie. Er zijn twee 'binnenloopmomenten' geweest, waarbij de bewoners door middel van een brief werden uitgenodigd om de plannen in te zien en eventuele vragen te stellen. Dit is eerder een vorm van consultatie dan van participatie. Het gebrek aan ruimte voor participatie is een mogelijke verklaring voor de algemene lage acceptatie van de plannen bij sommige buurbewoners (Schoupe, 2023).

Het project zet niet hoofdzakelijk in op sociaal of economisch kwetsbare groepen. Dit initiatief is een stadsvernieuwingsproject en dergelijke projecten kunnen gelinkt worden aan gentrificatie en sociale verdringing (Christiaens, 2016). Tot op heden lijken er nog geen plannen gemaakt te zijn om dit te vermijden of op te volgen. Het is moeilijk te voorspellen welk effect dit project zal hebben op de buurt, als het al een effect heeft, zeker aangezien deze buurt al een belangrijke commerciële as was voor de renovatiewerken.

Shared space in de petercelle-as?

In de petercelle-as is er een beperkte ruimte beschikbaar voor alle weggebruikers. Om het project te kaderen binnen het shared-space concept zullen we de as opdelen in twee delen. Het eerste deel omvat de Kortrijksepoortstraat tot en met het Koophandelsplein en het tweede deel omvat de Veldstraat.

In het eerste deel rijden de tram, de auto, de fietsers en zijn er voetgangers. De focus ligt hier sterk op het doorgaand verkeer. Doordat de opstanden van de voetpaden worden verlaagd, wordt de scheiding tussen straat en voetpad minder hard. Dit zou ervoor kunnen zorgen dat fietsers sneller op het voetpad zouden fietsen en dat voetgangers gemakkelijker op de straat zullen wandelen. De straat blijft echter wel leesbaar, door de aanwezigheid van de tramsporen en de tram zelf en de auto's op de straat, zijn de risico's duidelijk. Er wordt ingezet op de intuïtie van de gebruikers om geen risico's te nemen.

In het tweede deel, de Veldstraat, is de auto niet meer welkom en zijn het merendeel van de weggebruikers voetgangers. Aangezien dit een winkelstraat is zullen de gebruikers vaker de straat oversteken. Volgens het shared-space concept zou hier een spontane, dynamische scheiding ontstaan bij de weggebruikers, waarbij voetgangers zich voornamelijk aan de zijanten van de straat begeven (op het voetpad) en fietsers in het midden waar de tramsporen liggen (Zacharias, 1999).

Transformatief

De heraanleg van een straat gebeurt met een langetermijnvisie. Matthias Blondia, werkzaam bij het team van de Stadsbouwmeester van Stad Gent, stelt een termijn van 70 jaar voorop waarvoor het nieuwe ontwerp geschikt moet zijn. We stellen ons de vraag of dit ontwerp

voldoende bijdraagt aan de transformatie van het mobiliteitssysteem die in dit tijdsbestek beoogd wordt.

Het initiatief zet weinig druk op de dominante institutionele en sociale structuren van de door de auto gedomineerde verplaatsingscultuur, de aanwezige fysiek-ruimtelijke infrastructuur en de bestaande normen en waarden. Het bredere circulatieplan is een transformatief project, maar de uitwerking ervan in dit ontwerp is dat in veel mindere mate. Het ontwerp zal waarschijnlijk weinig invloed hebben op het globaal verplaatsingsgedrag in de straat. Enkele bewoners zullen door het verplaatsen van de parkeerplaatsen misschien wel sneller geneigd zijn om hun autogebruik te herzien.

Reflectie

Situering binnen transitiepaden

Kritisch reflecteren over de 'politieke' transitiepaden van het project doen we aan de hand de beschrijving van Scoones et al. (2015). Daarin worden vier mogelijke transitiepaden aangehaald: techno-centrische transformatie, marktgedreven transformatie, staatsgeleide transformatie en burgergedreven transformatie.

Bij dit project kan zeker gesproken worden van een staatsgeleide transitie waarbij de overheid het heft in handen heeft genomen. De Stad Gent heeft het project geïnitieerd en heeft actief deelgenomen aan zowel de ontwikkeling, financiering als uitvoering van de plannen met betrekking tot deze renovatiewerken. Naast het feit dat deze renovatiewerken echt nodig zijn, zowel de bovengrondse tramsporen als de ondergrondse infrastructuur, proberen ze de as te transformeren om de leefbaarheid en duurzaamheid te verbeteren in het kader van het Gentse circulatieplan (*Project Petercelle-as | Stad Gent, z.d.*). Het globaal opwaarderen en groen toevoegen aan de straten zal deze aangenamer maken voor de bewoners en de levenskwaliteit verhogen. Ook zal het de straten aantrekkelijker en bereikbaarder maken zowel voor handelaars als mensen die in Gent willen komen winkelen, waarvan de stad hoopt de Gentse economie te stimuleren. Economische belangen lijken belangrijk in deze heraanleg.

Naast de Stad Gent zijn er ook enkele bedrijven bij het project betrokken die mee de transformatie van de Petercelle-as faciliteren. Zeker De Lijn is een belangrijke speler en ook Fluvius, Farys en Proximus zijn betrokken (*Project Petercelle-as | Stad Gent, z.d.*). Dit zijn semipublieke actoren, wat betekent dat de bedrijven deels in handen zijn van en gesubsidieerd worden door de staat. Zij zorgen dus niet voor een eigen marktgedreven transitie, maar ondersteunen mee de staatsgeleide transitie.

We kunnen dit initiatief geen techno-centrische transitie noemen. Het gebruik van nieuwe, duurzamere technologie wordt niet gestimuleerd door deze renovatiewerken. Het plan steunt voornamelijk op de huidige technologie en probeert deze voort te zetten (auto's, de tram, ...). Evenmin kan er gesproken worden over een burger gedreven transformatie. Het is een top-down transformatie waar mensen die niets met de stad of de betrokken bedrijven te maken hebben weinig tot geen inspraak in hebben gehad.

Ter conclusie, de heraanleg van de Petercelle-as is een initiatief waarvan het veranderings-concept past in een staatsgeleide transformatie.

Sterktes

Een van de belangrijkste positieve effecten die het project zal hebben op de Petercelle-as is het vlotter en efficiënter maken van de tramlijn (*Project Petercelle-as | Stad Gent, z.d.*). De conflictvrije trambedding en de verhoogde, langere en veiligere tramhaltes zijn effectieve oplossingen om de huidige problemen en knelpunten van de tram op te lossen. De trambedding wordt in dit project conflictvrij genoemd omdat door het verdwijnen van de parkeerplaatsen minder conflicten tussen de tram en de in- en uitrijdende auto's, foutgeparkeerde auto's en in- en uitstappende autobestuurders zullen plaatsvinden. Langere tramhaltes laten toe om een langer type tram te laten circuleren, wat volgens Matthias Blondia voor De Lijn een belangrijke voorwaarde is om ook een hogere frequentie in de stad aan te bieden. Het efficiënter rijden van de tram zal ook een positief effect hebben op de automobilisten, aangezien zij minder zullen stilstaan achter trams die een conflict ondervinden. Als De Lijn en Stad Gent er werkelijk in slagen deze tramlijn efficiënter te maken, zou dit ervoor kunnen zorgen dat minder mensen hun auto naar het centrum nemen en sneller voor de tram kiezen (*Project Petercelle-as | Stad Gent, z.d.*). Ook zullen minder fysiek mobiele bevolkingsgroepen zich beter kunnen verplaatsen, zowel te voet als met het openbaar vervoer, wat vaak uitdagend kan zijn voor deze groepen. Stad Gent zet in op de tram als duurzaam alternatief voor de auto. In een ander project van de stad, Gentspoort, wordt de tram positief gepromoot als 'duurzaam, efficiënt en comfortabel' en bovendien als 'de beste optie' voor drukke trajecten (*Tramlijnen 4 en 7, 2023*).

Een andere focus van het project is de beleving van de voetgangers, in lijn met het shared-space concept. Het verwijderen van de stoepranden, het verbeteren van de bereikbaarheid van de tram, het toevoegen van meer groen en het uitbreiden van de open ruimte voor voetgangers door onder andere het weghalen van de parkeerplaatsen zullen de voetgangers ten goede komen en het aangenamer maken om rond te lopen en te winkelen. Enkele typische maatregelen ontwikkeld in het shared-space concept, waarvan het positieve effect voor voetgangers bewezen is, zullen dus toegepast worden in dit project.

Voor de betrokken nutsbedrijven is de samenwerking een belangrijk voordeel. Het gelijktijdig uitvoeren en op elkaar instemmen van de werken zal de renovatiewerken vlotter en aangenamer maken, zowel voor de nutsbedrijven als de bewoners en passanten.

De verbeteringen, zowel voor de tramgebruikers als voor de voetgangers, zouden ervoor kunnen zorgen dat mensen zich gemakkelijker en vaker naar het centrum kunnen begeven. De herinrichting van de open ruimte is ook bedoeld om plaats te maken voor enkele extra terrassen (*Project Petercelle-as | Stad Gent, z.d.*). Deze zaken zouden samen de Gentse economie kunnen stimuleren.

Zwaktes

Naast sterktes zijn er natuurlijk ook enkele zwaktes. Enkele valkuilen vloeien voort uit het staatsgeleide karakter van de heraanleg. Dit project lijkt tot stand gekomen vanuit het perspectief van 'sustainable urbanism' dat gebruikt wordt door regeringen en bedrijven (die in het geval van de Petercelle-as vertegenwoordigd worden door Stad Gent en De Lijn) als een model om stadsvernieuwingen aan te pakken. Dit model zorgt voor projecten die de stedelijke ruimte verduurzamen, en die tegelijk ook economische groei en rendement faciliteren. Een valkuil bij zulke projecten is dat er te veel gefocust wordt op de mogelijke economische groei, waardoor het project kan evolueren weg van het oorspronkelijke duurzame basisdoel

(Rapoport & Hult, 2017). Er moet opgelet worden bij het renovatieproject van de Petercelle-as dat het duurzaam renoveren van de as één van de hoofdzaken blijft, in plaats van voornamelijk de bereikbaarheid van de handelaars en de autoparkings te prioriteren. Het is duidelijk dat hier omtrent verschillende beslissingen gemaakt zijn, soms meer vanuit een economisch dan een duurzaam perspectief onder het mom van een “duurzame renovatie”. Zoals vermeld is dit een van de typische valkuilen bij de implementatie van het shared-space concept.

Concreet wordt de te grote nadruk op economische groei vertaald in het toelaten van autoverkeer in de Nederkouter om deze naar de parkings in het centrum te leiden. Er zijn vele shared-space projecten waarin auto's beperkt zijn toegelaten met sterke snelheidsbeperkingen, zoals het Laweiplein in Drachten, maar in deze gevallen is geen tram aanwezig. Projecten met tramverkeer, zoals de Leidsestraat in Drachten, zijn autovrij. In de Nederkouter zullen zowel auto's, trams, voetgangers als fietsers de nauwe corridor delen. Hierdoor kan de centrale ambitie van het shared-space concept en van het circulatieplan om meer plaats te maken voor verblijfplaatsen en voetgangers volgens ons moeilijk gerealiseerd worden. Vanuit de buitenlandse voorbeelden zouden we dit deel van de corridor kunnen herontwerpen om deze centrale ambitie wel te verwezenlijken. Er zouden bijvoorbeeld wel beperkt auto's maar geen trams toegelaten kunnen worden, met informele snelheidsremmers zoals bijvoorbeeld de speelse fonteinen in Drachten of andere aantrekkelijke verblijfsruimtes of spelprikkelers. Alternatief zou er voluit op de tram ingezet kunnen worden. Dan moet deze zone volgens ons volledig autovrij worden om voldoende plaats te maken voor voetgangers en fietsers (mits mogelijke uitzonderingen voor laden en lossen).

Verder zijn er bij dit project verschillende andere trade-offs gemaakt die als zwaktes kunnen beschouwd worden. Er is bijvoorbeeld besloten om te focussen op de tram, en de veiligheid van fietsers achterwege te laten (*Project Petercelle-as | Stad Gent*). Dit wordt wel gecompenseerd door fietsstraten geïmplementeerd door het circulatieplan die parallel lopen aan de Petercelle-as en redelijk makkelijk bereikbaar zijn vanuit de as (*Circulatieplan Gent | Stad Gent, z.d.*). Er kan wel in vraag gesteld worden waarom de tram de hoofdfocus van deze as blijft. Veel mensen zijn afhankelijk van deze tram om in het centrum te geraken, maar de tram zorgt ook voor een groot aantal conflicten. De tram gijzelt bij wijze van spreken sowieso de plannen omtrent de open ruimte op deze as. Er kan dus in vraag gesteld worden of de voordelen van de tram door het drukke centrum te laten rijden opweegt tegen bijvoorbeeld het verleggen van de tramlijn naar minder drukke wegen naast of rond het centrum. Er kan ook nagedacht worden over hoe duurzaam deze tram eigenlijk is. De tram is geen nieuwe of betere oplossing voor het duurzaamheidsvraagstuk dan de huidige reeds geïmplementeerde “duurzame” transportalternatieven.

Een andere trade-off is die van het verdelen van de open ruimte tussen parking, groene plaatsen en terrassen. De parkings zijn hier duidelijk de grote verliezers, aangezien ze allemaal weggehaald worden (Schoupe, 2023). Op de plannen is niet duidelijk te zien waar exact en hoeveel terrassen er eventueel zouden bijkomen, maar de extra groene rustplaatsen die beloofd worden zijn voornamelijk klein en minder dan de optimistisch klinkende plannen doen uitschijnen (*Project Petercelle-as | Stad Gent, z.d.*).

Het verdwijnen van de parkings heeft van enkele bewoners een grote tegenhanger gemaakt. Ze dreigen daardoor zelfs met juridische stappen (Schoupe, 2023). Hierbij kan de vraag gesteld worden: ‘Voor wie zijn deze werken eigenlijk bedoeld?’. Het is moeilijk om openbare ruimte te delen of verdelen zodat iedereen er voordeel uit kan halen. Bij geen enkel project kan er rekening gehouden worden met iedereen, en het lijkt dat bij deze plannen de bewoners

beschouwd worden als een van de minder belangrijke stakeholders. In het centrum van de stad is dit volgens ons een terechte keuze. Het is niet zo verwonderlijk dat er meer gefocust wordt op de lokale economie en het doorgaand verkeer voor deze belangrijke winkel- en wandelas. Toch zou er misschien wat meer dialoog moeten geweest zijn met de bewoners. Dat zou achteraf gezien tot minder frustratie en meer begrip geleid kunnen hebben.

Conclusie

De heraanleg van de Petercelleas is deel van het grotere Mobiliteitsplan van de stad Gent. De doelen van dit project zijn grotendeels gericht op het versnellen van tram 1, het maken van ruimte voor terrassen en tramhaltes, en het creëren van een veiligere plaats voor voorbijgangers door het renoveren van de straat. Maar maakt de stad met dit project haar grote ambities op vlak van duurzame mobiliteit waar? Draagt dit project bij aan de transformatie die de Stad Gent beoogt?

Op de transformatieve doelen van het circulatieplan en het shared-space concept is bij dit project volgens ons sterk gecompromitteerd. Auto's worden door middel van dit project niet voldoende geweerd uit de binnenstad. Dit project lijkt het juist makkelijker te maken voor auto's om de parkings in de binnenstad te bereiken in functie van het 'sustainable urbanism' perspectief van de stad. Gezien de langetermijnsvisie waarmee de heraanleg van een stadsdeel hoort te gebeuren is dit volgens ons een gemiste kans. Is het over 70 jaar nog steeds de bedoeling dat er zoveel met de auto (en de tram) gereden wordt in de binnenstad? De tram is een duurzamere optie dan de auto, maar kan ook moeilijk een nieuw transformatief alternatief genoemd worden. Het is jammer dat door de vele compromissen doorheen het proces maar een flauw afkooksel overblijft van de ambitieuze mobiliteits- en duurzaamheidsambities die de stad zo hoog in het vaandel draagt.

BRONNEN

- Barr, S., Lampkin, S., Dawkins, L., & Williamson, D. (2021). Shared space: Negotiating sites of (un)sustainable mobility. *Geoforum*, 127, 283-292.
<https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.11.012>
- Boffey, D. (2021, mei 21). Trouble in cyclists' paradise: Amsterdam accused of favouring pedestrians. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2021/may/21/trouble-cyclists-paradise-amsterdam-accused-favouring-pedestrians>
- Christiaens, E. (2015). *Sociale implicaties van stadsvernieuwing: Een multilevelstudie naar de invloed van gentrificatie op sociale cohesie in Gentse wijken*.
https://libstore.ugent.be/fulltxt/RUG01/002/217/834/RUG01-002217834_2015_0001_AC.pdf
- Circulatieplan Gent | Stad Gent*. (z.d.). Geraadpleegd 13 december 2023, van <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/mobiliteitsplan-circulatieplan-en-parkeerplan-gent/circulatieplan-gent>
- conversal. (2015, februari 26). Supertrams, een eerste stap naar beter openbaar vervoer? *Gents Milieufront*. <https://www.gentsmilieufront.be/actueel/mobiliteit/49-supertrams-een-eerste-stap-naar-beter-openbaar-vervoer/>
- Devolder, S., & Block, T. (2015). Transition Thinking Incorporated: Towards a New Discussion Framework on Sustainable Urban Projects. *Sustainability*, 7(3), 3269-3289.
<https://doi.org/10.3390/su7033269>

- Guerrieri, M. (2018). Tramways in Urban Areas: An Overview on Safety at Road Intersections. *Urban Rail Transit*, 4(4), 223-233. <https://doi.org/10.1007/s40864-018-0093-5>
- Hamilton-Baillie, B. (2008a). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34(2), 161-181. <https://doi.org/10.2148/benv.34.2.161>
- Hamilton-Baillie, B. (2008b). Towards shared space. *URBAN DESIGN International*, 13(2), 130-138. <https://doi.org/10.1057/udi.2008.13>
- Imrie, R. (2013). Shared Space and the Post-politics of Environmental Change. *Urban Studies*, 50(16), 3446-3462. <https://doi.org/10.1177/0042098013482501>
- Monderman, H. (2007). *Shared Space : Safe or Dangerous ? A contribution to objectification of a popular design philosophy*. <https://www.semanticscholar.org/paper/Shared-Space-%3A-Safe-or-Dangerous-A-contribution-to-Monderman/417f95637f3eddf7d866558d4ac22215da6c2388>
- Scoones, I., & Leach, M. (2015). *The Politics of Green Transformations*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315747378>
- Project Petercelle-as | Stad Gent. (z.d.). Geraadpleegd 13 december 2023, van <https://stad.gent/nl/plannen-en-projecten/project-petercelle>
- Rapoport, E., & Hult, A. (2017). The travelling business of sustainable urbanism: International consultants as norm-setters. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49(8), 1779-1796. <https://doi.org/10.1177/0308518X16686069>
- Schoupe, W. (2023, april 7). Groep van 100 buurtbewoners dreigt met stappen tegen stad Gent als heraanleg tramlijn 1 doorgaat. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2023/04/07/groep-van-100-buurtbewoners-dreigt-met-stappen-tegen-stad-gent-a/>
- Shared space is a new type of design based on mutual consideration. (2019, mei 21). *Cycling Embassy of Denmark*. <https://cyclingsolutions.info/shared-space/>
- Tramlijnen 4 en 7. (z.d.). Gentspoort. Geraadpleegd 13 december 2023, van <https://gentspoort.be/project/tramlijnen/>
- Verhasselt, E. (2010). *Gentrificatie - Waar gaat het over en is het te meten? De proef op de som: Gent*. <https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Gentrificatie%20-%20Waar%20gaat%20het%20over%20en%20is%20het%20te%20meten%20De%20proef%20Op%20de%20som%20Gent.pdf>
- Zacharias, J. (1999). Amsterdam experiment in mixing pedestrians, trams and bicycles. *Ite Journal*, 69(8), 6.

Een vlotte vaart naar verandering? Duurzamer transport van stedelijk bouw materiaal- en afval via Gentse waterwegen door Vzw Urban Waterway Logistics

Hannah De Cock, Bo Van Wetter, Maxime Willaert & Marthe Cressato

Algemene opzet

De brede transitie naar een duurzame en klimaatrobuuste stad brengt heel wat complexe vraagstukken met zich mee. Binnen het vak duurzame steden gaan we hiermee aan de slag. Als startpunt werd de vraag gesteld: "Wie mag door de stad?". Hierbij spelen de corridors, niet-uitverkavelde, aaneengesloten delen van de verstedelijkte ruimte, een grote rol. Het doel van deze paper is om een niche-initiatief te analyseren dat inspeelt op zo een corridor. Hierbij vertrokken we vanuit een interesse in hoe de stad Gent haar waterwegen kan inzetten in de duurzaamheidstransitie.

In Europa omvat de binnenvaart 6% van de totale transportprestaties. De voordelen van het vervoeren van de materialen via een boot zijn dat het goedkoper en klimaatvriendelijker is. Verder zorgt het voor minder vrachtverkeer in de stad. Toch zijn vele waterwegen onderbenut. Daarom werd gekozen voor het niche-initiatief van de vzw Urban Waterway Logistics dat vertrekt vanuit de Gentse context. Met hun project IWTS2.0 (Inland Waterway Transport Solutions) willen ze meer bouwmaterialen vervoeren met een elektrische boot.

Het doel is om dit niche-initiatief grondig te bestuderen aan de hand van aangereikte kaders met betrekking tot duurzaamheid, transities en stedelijkheid. De analyse gebeurt in twee luiken, het eerste luik beschrijft het initiatief en het tweede luik reflecteert over het transformatiepotentieel. In luik 1 wordt eerst het initiatief toegelicht en gelinkt aan de visie van stad Gent. Vervolgens wordt het Londense bedrijf Powerday als *best case* bekeken dat als voorbeeld kan dienen. Daarna worden de ambities van de vzw geschetst. In luik twee wordt het niche-initiatief geplaatst binnen de verschillende perspectieven op groene transformatie van Scoones et al. (2015). Vervolgens worden de sterktes en zwaktes van de niche besproken met betrekking tot opschaling. Tot slot worden de bevindingen samengevat in een conclusie. Voor deze analyse werd literatuuronderzoek gedaan aan de hand van kranten, artikels, websites ... Om meer diepgang te creëren werd een semi-gestructureerd interview gehouden op 24 november 2023 met Peter Geirnaert, de oprichter en projectverantwoordelijke van de vzw en hebben we via mail ook Bart Peeters, werkende bij Stad Gent, en Gilles Vandenborre, werkende bij De Vlaamse Waterweg, gecontacteerd.

De vzw Urban Waterway Logistics

In 2017 voerde stad Gent haar circulatieplan in. Samen met de verkeerscongestie, de latere invoering van lage emissiezones, tijdsloten voor transport in en uit de stad, gebrek aan parkeerplaatsen... bracht dit een aantal handelaren in bouwstoffen samen. Peter Geirnaert werkte als consultant voor twee van deze bedrijven en is van daaruit beginnen kijken wat de mogelijkheden voor het transport via waterwegen zijn. Hij startte daarvoor de vzw Urban Waterway Logistics op. Bij het opstellen van hun *mission- and vision statements* kwamen ze

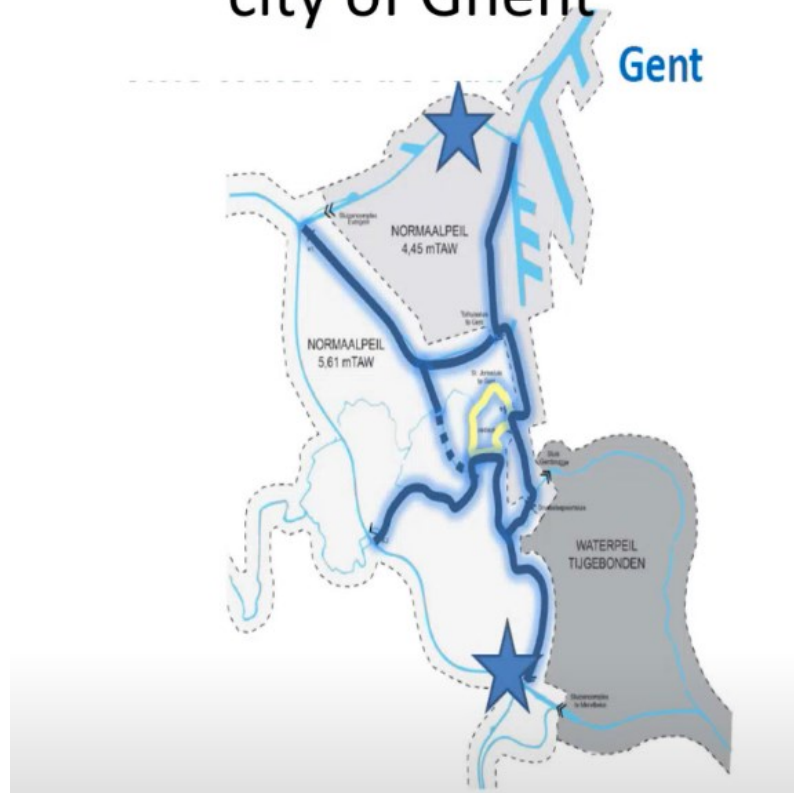
tot de conclusie dat ze dit niet alleen konden doen. Ze contacteerden de grootste leveranciers van bouwmaterialen in Gent en brachten deze samen rond tafel (Geirnaert, 2023). Samen gingen ze aan de slag met het uitbouwen van een platform om het transport van bouwstoffen via de Gentse waterwegen te realiseren. Hiervoor gingen ze op zoek naar inspiratie bij de bierboot in Utrecht en projecten in Berlijn en Londen. Op dat moment was nog nergens een, volgens hun, genoeg uitgewerkt platform dus begon de vzw er zelf aan in de hoop om later ook als voorbeeld te kunnen dienen (Geirnaert, 2023).

Momenteel telt de vzw twee vaste medewerkers. Daarnaast zijn er een zevental kantoormedewerkers, schippers, ingenieurs en onderhoudstechnici die werken in opdrachtvorm (Geirnaert, 2023). De vzw vormt een tripel-helix-consortium bestaande uit bedrijven, overheidsinstellingen en onderzoeksinstituten (universiteiten) en staat open voor alle bedrijven en organisaties die gebruik willen maken van de diensten op het platform van Urban Waterway Logistics. Bedrijven die mee hun schouders onder dit project hebben gezet zijn onder andere: FEMA (Federatie van 199 handelaren in bouwmaterialen), Opleidingscentrum voor Hout en Bouw vzw, Zero Emission Solutions bvba, brouwerijen, bieruitzetter, producenten van bouwmaterialen ... De overheidsinstellingen die betrokken zijn bij de vzw Urban Waterway Logistics zijn onder andere de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent en de Vlaamse Waterweg. Enkele onderzoeksinstituten waarmee ze samenwerken zijn de KU Leuven, de TU Delft, Zero Emissions Solutions ... (*Wie zijn we*, z.d.).

Er zijn zeven belangrijke punten die bij de vzw centraal staan: het organiseren van de stadsdistributie, het bestuderen van mogelijkheden om een *modal shift* uit te voeren, het inbrengen van leermodellen van *best cases* zoals Parijs of Londen, het bezorgen van advies aan de stad en hogere overheden, het samenbrengen van vraag en aanbod op de markt van logistiek, het uitbaten van multimodale terminals en hubs in en rond de stad en tot slot het uitwerken van een *supply chain management system* waarbij elk artikel kan gevolgd worden aan de hand van een *track-and-trace* systeem (*Wie zijn we*, z.d.).

De vzw bevindt zich in Gent, ten noorden van de corridors die aansluiten met de *North Sea Port* en met achterlandtoepassingen zoals de trein, vrachtwagens en binnenvaartschepen. Ze sluiten aan bij de *North Sea Port* doelstellingen op vlak van energietransitie, klimaattransitie en de 'CO₂-neutraal economie' (Geirnaert, 2023). Van hieruit start het transport via hun boten naar de Gentse binnenstad. Ze werken met zogenoemde *city hubs*, zichtbaar op **Figuur 1**, voor de overzet van het materiaal op en van de boten.

CityHubs around and in the city of Ghent



Figuur 1: De vaarroutes van de boten en de cityhubs van vzw Urban Waterway Logistics in Gent (Geirnaert, 2023)

In 2020 stapte de vzw in het Europees project om een schip voor stadsdistributie in Gent te ontwikkelen. Ze zijn gegroeid vanuit het gegeven 'bouwmaterialen de stad in te brengen'. De boot werd gebouwd om in de Gentse waterlopen te kunnen varen. Het werd met andere woorden gedimensioneerd voor de Gentse context. De boot kostte 300 000 euro. De helft hiervan kwam van de Europese Unie en de andere helft werd gefinancierd door de bouwstoffenhandelaren. De boot vaart volledig elektrisch en kan ongeveer 25 ton vervoeren. De eerste testvaart vond plaats in maart 2021 aan het Oud Gerechtsgebouw in Gent (Schoupe, 2021). De boot is een vlot dat vaart op een elektromotor met batterijen waardoor de schadelijke uitstoot miniem is. Er werd na het bouwen getest met ladingen van bouw materiaal die tot één ton wegen. Op **Figuur 2** staat het schip tijdens zijn testvaart afgebeeld, hierop is duidelijk dat de omvang van de boot beperkt is. Ook in 2022 deed de boot een testvaart, deze keer met een verhoogde capaciteit van 25 ton aan de Nieuwevaart in Gent. Ter vergelijking, een vrachtwagen vervoert in België maximaal 40 ton.

De pilootprojecten tonen voortdurende verbeteringen. Peter Geirnaert lichtte in het interview toe dat ze nu testen met hele zware goederen en/of goederen met een groot volume. Ondertussen zijn er al twee boten bijgemaakt voor de vzw. De nieuwere boten hebben een grotere capaciteit dan de eerste boot. De hele vloot zou nu tezamen zo'n 300 ton kunnen vervoeren (Geirnaert, 2023). Aan de hand van de *remote control* apparatuur proberen ze de boot nu ook autonoom te laten varen. Er wordt geopteerd om het schip autonoom te laten varen, omdat het moeilijk is om schippers te vinden door de hoge vraag naar en lage aanbod van gekwalificeerd personeel. Het doel van de vzw is om de boot dagelijks te laten varen.

Ondanks de hogere kosten van transport via water, blijven bedrijven in het project geloven en betalen ze ook de bijkost om dit te realiseren (Geirnaert, 2023). De bedrijven betalen dus voor het overgrote deel. De stad Gent ondersteunt het transport langs waterwegen ook deels via subsidies die de meerkost van de zogenoemde *last mile* te subsidiëren. Hierop wordt later ingegaan.



Figuur 2: Het eerste schip van vzw Urban Waterway Logistics op zijn eerste testvaart (Schouppe, 2021)

Project binnen de visie van stad Gent

Het project zit ingekaderd binnen de visie van stad Gent met betrekking tot het project 'Water in de stad Gent' (De Vlaamse Waterweg NV en Stad Gent, 2018). Onder begeleiding van ontwerp bureau Omgeving werd een allesomvattende beleidsvisie geschreven. De uitgewerkte visienota werd in oktober 2018 goedgekeurd. Het actieplan heeft zes verschillende uitdagingen: ruimte voor water, drager van mobiliteit, economie op water, verblijfsruimte op water, groen-blauwe ruggengraat en de waterkwaliteit verhogen. In dit verslag staat de uitdaging 'economie op water' centraal. Er zal verder uitgebouwd worden op de economie langs het water met betrekking tot bouwlogistiek en stadsdistributie, omdat heel wat industriezones en sites met watergebonden economie naast of nabij het water liggen.

Zoals eerder vermeld, voerde de stad Gent een circulatieplan in om het stadscentrum te ontlasten van doorgaand verkeer. In de aanloop van het invoeren van het plan werd de vzw Stadsdistributieplatform GentLevert opgericht. Deze wil een transitie naar duurzame stadsdistributie ondersteunen. Na de oprichting van GentLevert lanceerde de stad twee oproepen: een pakjeslogistiek die leidt tot de toetreding van fietskoerier Cargo Velo en één oproep rond bouwlogistiek over water. Dit leidde tot een toetreding van de vzw Urban Waterway Logistics. De leden van GentLevert zijn Stad Gent, PuurGent, De Vlaamse Waterweg, Transport en Logistiek Vlaanderen, Cargo Velo, BDmyShopi (CityDepot) en vzw Urban Waterway Logistics.

In een concurrerende industrie is het belangrijk dat een logistiek systeem goed functioneert (De Vlaamse Waterweg NV en Stad Gent, 2018). De Europese Commissie stelt dat vervoer via binnenwateren deel uitmaakt van een efficiënt en hulpbronnenbesparend vervoerssysteem. Het blijven moderniseren van de binnenwateren is een must, aangezien jaarlijks honderden miljoenen tonnen goederen van de Europese Unie vervoerd worden. Automatisering en digitaliseren van het vervoer en de infrastructuur zouden helpen om het potentieel van de binnenvaart beter te benutten.

Case study: Powerday Londen

Powerday (2023) is een in Londen gevestigd recycling- en afvalbeheerbedrijf. Een nicheactiviteit waarmee ze zich onder andere bezighouden is het vervoeren van bouwafval over de Londense grachten. De kanalen in Londen zijn namelijk ideaal voor het vervoeren van niet bederfelijke, laagwaardige en niet-dringende ladingen en bouwafval.

Momenteel wordt voornamelijk de Theems gebruikt voor het transport van afval over water, maar dit zou ook mogelijk zijn via andere kanalen. De Theems en het overig gebruikte kanaalennetwerk wordt in **Figuur 3** weergegeven. Met betrekking tot CO₂-uitstoot wordt aangetoond dat ladingen over binnenwateren 40 tot 66 g/t-km (gram CO₂ per tonkilometer) uitstoten en wegvervoer 207 tot 280 g/t-km. Op basis van CO₂ is transport via het water een betere optie. Bovendien heeft één binnenschip het equivalent van 40 tot 50 vrachtwagens in de grote industriële waterwegen. De binnenschepen in andere kanalen (**Figuur 3**) hebben het equivalent van 12 containerladingen en dus 24 vrachtwagenritten.



Figuur 3: Kanaalnetwerk Londen (Powerday, 2023)

Van punt A naar punt B wordt gegaan via speciale laad- en losfaciliteiten zoals Powerday's moderne kade bij Old Oak Sidings aan de Paddington-arm van het Grand Union Canal.

Aannemers en ontwikkelaars zijn vaak bang voor de kosten. Transport via water is duurder dan via de weg, maar Powerday streeft ernaar om waar mogelijk kostenneutraal te zijn met de weg. Anderzijds zijn er heel wat andere voordelen verbonden aan transport via waterwegen ondanks de duurdere kostprijs. Zo is het locatiebeheer veel efficiënter, zijn er betere relaties met de naburige bedrijven en kunnen bedrijven doelstellingen bereiken op het gebied van 'maatschappelijk verantwoord ondernemen'.

Vaak weet de klant niet waar te beginnen, een kosten-batenanalyse is een cruciaal onderdeel. In de service voorziet Powerday kennis van personeel bij het beoordelen van een specifiek project. Men gaat onder andere samen met de klant nagaan of er operationele of navigatieproblemen zijn. Verder gaat men na wat de beschikbare binnenvaartexploitanten en hun respectievelijke capaciteiten zijn. Daarnaast voorziet Powerday een goed begrip van de vereisten van *Canal & River Trust* (CRT is de instantie die het kanaalsysteem op nationaal niveau bezit en exploiteert). Powerday helpt bij de haalbaarheidsstudie met bijkomende discussies met CRT, lokale autoriteiten, milieugentschap... tot het indienen van een bouwaanvraag.

Traditionele logistieke bedrijven in de bouw hebben vaak niet de expertise en ervaring om de logistiek van afval over water te beheren. Powerday biedt daarom een soort logistiek pakket aan waarbij ze zorgen voor het leveren van de binnenschepen, containers, personeel en materiaal om te laden en te lossen. Tot slot moet het geladen afval toegang hebben tot een openbare of particuliere kade zoals de kade voor het lossen en laden van Powerday zelf op **Figuur 4** met voorkeur direct grenzend aan hun verwerkingslocatie.



Figuur 4: Bouwafval lossen aan kade Powerday (Powerday, 2023)

Ambities van het niche-initiatief

Het niche-initiatief heeft vooral doelstellingen gericht op ecologische duurzaamheid. De voorzitter beschrijft zelf dat het de bedoeling is om het waternetwerk van Gent als testgebied te gebruiken voor innovatieve ideeën zoals een elektrische distributieboot en autonoom varen (Wie zijn we, z.d.). De elektrische boot is vrij van schadelijke uitstoot in tegenstelling tot de traditionele bestelwagens en is dus een bewuste keuze om de ecologische grenzen van onze

planeet te respecteren. De stroom die nodig is wordt namelijk door een zonnepanelenpark van 8000 m² geproduceerd. Eén van de projecten waarrond ze momenteel werken is *Energy As A Service*, waarbij ze de optie van groene energie te vervoeren uitproberen (Geirnaert, 2023). Ze willen ook groene energie voorzien langs de wal om hun eigen boot te kunnen opladen. Het initiatief gaat nog verder in ecologische duurzaamheid door te streven om zo veel mogelijk vrachtwagens en bestelwagens uit de stad te halen en te vervangen door vaartuigen. De uitstoot zal hierdoor verminderen en dus zal de luchtkwaliteit in Gent hierdoor verbeteren. Daarbij komt ook nog dat een elektrische boot minder geluidshinder veroorzaakt voor de omwonenden dan andere voer- of vaartuigen. Het *last mile* probleem komt hier wel bij kijken aangezien de boot niet tot bij alle sites kan geraken. De vzw zet hiervoor in op LNG (Liquefied Natural Gas) en HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) waarbij de uitstoot van voertuigen tot 66% verminderd kan worden (Neste, 2022; Vincent Logistics SA, z.d.). Naast investeren in CO₂-neutraal vervoer van het materiaal, wil de vzw ook hun voetafdruk van de opslag verminderen. De huidige opslagplaatsen worden zo veel mogelijk verwarmd door eigen zonnepanelen en gecapteerde warmte. De komende jaren zal hier nog meer budget naar toe gaan (Geirnaert, 2023).

De vzw heeft als doel om terug te grijpen naar oude principes waar waterwegen een essentiële rol speelden in mobiliteit. Dit omvat een *modal shift* naar de waterwegen, waardoor Gent herontdekt wat de mogelijkheden van water in de stad zijn (Wie zijn we, z.d.). Opvallend is dat de elektrische boot van het niche-initiatief in het huidige formaat geen veranderingen vereist in de bestaande waterlopen. De voorzitter gaf tijdens het interview aan dat op sommige plaatsen het gebruik van een laadkraan nodig is om het materiaal aan wal te brengen. Bij nieuw aangelegde projecten in Gent zoals de Graslei en de Reep zijn de kades reeds verlaagd. Dit is niet overal in Gent het geval (Geirnaert, 2023). In 'Water in de Stad Gent' staat dat de stad Gent baggerplannen heeft om de waterwegen te verbreden en aan te passen waar nodig (De Vlaamse Waterweg NV en Stad Gent, 2018). Hierdoor zou er ruimte ontstaan voor meer doordachte stadsplanning en de afbakening van zones voor verschillende functies zoals ontspanning en distributie. Volgens de vzw gaat de werking van de boot weinig tot geen impact hebben op de biodiversiteit.

Urban Waterway Logistics is, zoals eerder vermeld, in te bedden in de plannen van de stad Gent en sluit aan bij de visie van de stad. Het ondersteunt het plan om zich meer te richten op de economische mogelijkheden die het water biedt. Het publieke gebruik van waterwegen voor distributie, zoals voorgesteld door de vzw, komt overeen met de doelen die zijn vastgesteld in de visienota 'Water in de Stad Gent'. De vzw wordt wel voornamelijk gesponsord door CEO's van bedrijven waar ze mee samenwerken en niet door de Stad Gent. Deze CEO's volgen het idee van maatschappelijk verantwoord ondernemen op ecologisch en sociaal vlak en willen projecten binnen dit thema dan ook sponsoren (Geirnaert, 2023). De vzw heeft dan ook sociale en ecologische rechtvaardigheid als ambities.

Op de website staat vermeld dat de vzw wil inzetten op inclusie, wat betekent dat ze iedereen willen betrekken bij het project die hier behoefte aan heeft (Wie zijn we, z.d.). Ze willen streven naar het bundelen van kennis en de krachten van een divers publiek en zo een sterker en beter bedrijf te worden. De voorzitter gaf ook aan dat een inclusieve visie zorgt voor een ruimere instroom van schippers en medewerkers (Geirnaert, 2023). Hierbij is sociale duurzaamheid dus betrokken in de ambities van het niche-initiatief. De vzw heeft ook de ambitie om sociale economie te integreren in de werking van de vzw, omdat dit volgens de voorzitter een aantal voordelen voor het bedrijf en de maatschappij oplevert. Het geeft mensen die moeilijker in de reguliere arbeidsmarkt geraken de kans om werkervaring op te doen. Het is ook voordelig voor

de bedrijven omdat zij taken uitvoeren die vaak minder gegeerd zijn door andere medewerkers. Dit zorgt dus voor meer werkgelegenheid. De voorzitter gaf in het interview aan dat sociale economie een groter prijskaartje heeft, maar dat ze hierdoor wel bijdragen aan de maatschappij en dat hij dit belangrijker vond. Binnen dit kader wil de voorzitter ook op lange termijn inzetten op *community building*. Dit houdt in dat alle mensen betrokken in het logistiek traject, kennis hebben van hoe de goederen geleverd/afgehaald worden en hier bewust voor kunnen kiezen (Geirnaert, 2023).

Transformatief karakter van vzw Urban Waterway Logistics

Om groene transformaties beter te kunnen analyseren en uit te werken, plaatsen Scoones *et al.* (2015) ze in vier verschillende kaders of perspectieven. Die lichten toe van waaruit de impuls en organisatie voor de transformatie komt. De kaders laten ook toe om de politieke kant per perspectief te bestuderen. Transformaties worden in de volgende perspectieven gekaderd: technocentrisch-gedreven, markt-gedreven, staat-gedreven en burger-gedreven.

Zoals eerder vermeld, startte de vzw Urban Waterway Logistics als een consortium van verschillende handelaren in bouwstoffen die de hoofden bij elkaar zetten voor organisatie van bouwlogistiek via het water in Gent. Op het eerste zicht zou je dus denken dat deze niche aanstuurt op een markt-gedreven transformatie aangezien het een consortium is van bedrijven. Hierbij leidt de markt de transformatie door middel van prijsstelling, het creëren van markten en eigendomsrechtregimes (Scoones *et al.*, 2015). Deze kadering is echter niet correct. De markt reageert eerder dan dat het de transformatie leidt.

Als je het grotere plaatje in beschouwing neemt, lijkt het meer op een staat-gedreven transformatie. Het initiatief voor de vzw kwam er als gevolg van de verkeerscongestie, de invoering van lage emissiezones, het circulatieplan van de stad Gent, stadsinbreiding, tijdsloten voor transport in en uit de stad, gebrek aan parkeerplaatsen ... De beschouwde niche volgde dus eerder een transformatie opgelegd door de stad, dus breder genomen de staat. De stad stuurt hierin de markt door de regelgevingen aan te passen en zo de bestaande structuren te laten evolueren. De vzw Urban Waterway Logistics past ook perfect in de beleidsvisie 'Water in de stad Gent' en de Vlaamse Waterweg (2018). De stad ondersteunt het initiatief ook via onder andere subsidies voor de zogenoemde *last mile* (Geirnaert, 2023). De term *last mile* slaat op het laatste deel van het transport, van aan de waterweg tot aan de uiteindelijke bestemming. Ook op grotere schaal is de niche aangestuurd door de staat, in de brede zin van het woord. De niche past binnen de ambities van de European Green Deal. De focus ligt daarbij op het intensiveren en verhogen van de 'groene' economie. De elektrische boot uit het pilootproject die in 2021 voor het eerst in de stadskern voer, werd medegefinancierd door de Europese Unie. De vzw Urban Waterway Logistics houdt zich op dit moment vooral bezig met pilootprojecten en werken daarbij samen met onderzoeksinstellingen (Geirnaert, 2023). Op dit vlak past de niche ook deels binnen de technocentrische visie op transformaties. De vzw probeert ook via innovatieve oplossingen het vervoer duurzamer te maken. Hierbij gebruiken ze technische oplossingen om enerzijds CO₂-neutrale transporten te realiseren en anderzijds om de kosten te drukken. Een voorbeeld hiervoor is de ontwikkeling van elektrische en autonoom-bestuurde boten.

Binnen het laatste kader op transformaties, namelijk burger-gedreven transformaties, past de niche momenteel helemaal niet. Het initiatief kwam er wel onder leiding van één persoon maar wordt voorlopig nog niet door burgers gedragen. Hier wil de projectmanager graag verandering

in brengen. Zoals eerder vermeld, haalde hij in het interview aan dat ze in de toekomst willen werken aan *community building* bij de ontvangers.

Bart Peeters van de Stad Gent schat het transformatief karakter van de vzw positief in, omdat het goed binnen de visie van Stad Gent en De Vlaamse Waterweg past. Hij geeft aan dat deze actoren in hun visienota 'Water in de Stad Gent' een beschrijving van de visie op korte en lange termijn en bijhorend actieplan beschreven hebben. Daarbij zullen ook initiatieven en pilootprojecten vanuit de logistieke sector helpen zoals de vzw, zegt Bart Peeters. Omdat Urban Waterway Logistics een consortium is dat heel wat actieve stakeholders en logistieke spelers samenbrengt, kunnen ze zelf mee aan de kar trekken. Gilles Vandenborre van De Vlaamse Waterweg sluit zich hierbij aan, maar benadrukt wel de complexiteit van een transformatie van het huidige logistiek netwerk. Hij geeft aan dat er meerdere partijen van belang zijn zoals het huidige beleid en de infrastructuur, niet alleen een niche-initiatief zoals Urban Waterway Logistics.

De sterktes en zwaktes van de niche

Het niche-initiatief heeft heel wat potentieel om uit te groeien, omdat de staat, de stad, de markt en de bedrijven hier op dezelfde lijn zitten. Zoals eerder vermeld vormt de vzw Urban Waterway Logistics nu een triple-helix-consortium, waarbij bedrijven, overheid en onderzoeksinstituten aan elkaar gekoppeld worden. Dit zorgt ervoor dat het project breed gedragen wordt en zo hogere slaagkansen heeft. De vzw is zeer sterk in het uitbouwen van netwerken wat essentieel is in het opschalen van hun activiteiten. De steun van de (bouw)bedrijven zorgt er ook voor dat de vzw op vlak van ondernemerschap sterk in zijn schoenen staat, want zij dragen het overgrote deel van de kosten.

Maar het is niet omdat de stad en de bedrijfswereld een visie delen, dat ze ook al uitgevoerd kan worden. De stad werkt op een grotere tijdschaal dan de bedrijven en daar botsen beiden soms. De regulering en wetgeving rond transport via water staat nog niet op punt. Dit zorgt ervoor dat er nog geen/niet genoeg kader is. Bijvoorbeeld bij de afbraak van de Belgacomtoren kreeg de stad Gent geen vergunning van de provincie Oost-Vlaanderen om het puin af te voeren via het water omdat de niet-elektrische boten voor te veel geluidshinder zou zorgen (Verstichel, 2021). Een beter uitgewerkt juridisch kader voor transport via water zou dit probleem verhelpen.

Een ander punt waarbij de stad en de niche niet op dezelfde tijdslijn zitten, is de aanpassing van de kaaien en eventuele baggerwerken die nodig zijn om het transport via water op te schalen. In Londen voorziet Powerday ook nog eigen aangepaste kaaien, baggerwerken en aangepaste schepen in de Londense binnenwateren (Powerday, 2023). De sterkte van de niche is dat ze zich aanpast aan de Gentse context, ze bouwden boten gericht hierop. Die boten zijn ontworpen om door de lage Gentse waterlopen te kunnen varen waar veel bruggen niet open kunnen, er redelijk veel sediment is en er af en toe fietsen in het water liggen. Hierdoor wordt de capaciteit van de boten beperkt. Ze mogen niet te zwaar beladen zijn, anders krijgen ze een te grote diepgang. De hoogte van het vervoerde materiaal mag ook niet te hoog zijn, anders kunnen ze niet onder de bruggen. Daarvoor moeten er soms paletten in twee gedeeld worden voor vervoer (Geirnaert, 2023). Ook het lossen van materiaal vormt een probleem aangezien de meeste kades in Gent hier niet op voorzien zijn. Momenteel werkt de vzw indien mogelijk met een laadbrug op de kade en een laadkraan indien de kade te hoog is. De pilootprojecten die ze nu voornamelijk uitvoeren helpen om de problemen hierrond in kaart te brengen. De stad plant wel om de waterlopen aan te passen om ze meer geschikt te maken voor transport van

goederen, maar dit is een werk van lange adem. In de nabije toekomst zal de vzw zich dus nog moeten aanpassen aan de huidige grenzen, wat de opschaling vermoedelijk. Op lange termijn zorgt de niche dus wel mee voor een transformatie van de fysieke-ruimtelijke (infra)structuren van de stad.

Bij de geplande bagger- en kadewerken moet ook met een kritische blik naar de impact op biodiversiteit gekeken worden. Deze twee zijn nefast voor de biodiversiteit omdat ze het natuurlijk ecosysteem verstoren. Het is dus de vraag of de verminderde uitstoten opwegen tegen de verminderde biodiversiteit. In de visienota 'Water in de stad Gent', opgesteld door de Vlaamse Waterweg en Stad Gent (2018), is het verstevigen van de groen-blauwe ruggengraat één van de ambities. Ze verwerken dit ook in hun ruimtelijke plannen voor de waterlopen, dus normaal gezien wordt rekening gehouden met dit aspect.

Een grote valkuil van de niche is dat het niet meer prijs-efficiënt is dan het klassieke alternatief, transport via (vracht)wagens. Er worden veel extra stappen aan de transportketen toegevoegd, zoals het overzetten van de goederen van het initiële transport naar eventueel tijdelijke stockage, naar de boot, van de boot naar de kade en van de kade naar de uiteindelijke bestemming, de zogenoemde *last mile*. Al die extra stappen brengen ook extra kosten met zich mee. Hoewel de stad Gent subsidies geeft, wordt het merendeel wel opgevangen door de bedrijven zelf (Geirnaert, 2023). De niche zou waarschijnlijk een beter alternatief zijn voor de huidige manier van transport, moest het qua prijs competitiever zijn. Ook het Londense bedrijf Powerday (2023), dat al veel groter is dan het Gentse vzw merkt nog problemen om deze transportprijzen kostenneutraal te houden met de weg. Ondanks de duurdere prijs geeft het de aannemers en ontwikkelaars de kans om maatschappelijk verantwoord te ondernemen.

Voorlopig spitst het niche-initiatief zich enkel toe op de bouwsector. Door dit uit te breiden, wordt er ook meer ruimte gecreëerd voor opschaling. Peter Geirnaert haalde tijdens het interview aan dat ze dit van plan zijn. Hij haalt onder meer inspiratie uit de bier- en afvalboten in Utrecht om soortgelijke initiatieven op poten te zetten in Gent. Daarnaast voeren ze momenteel een pilootproject uit in Hamburg waarbij de boot wordt ingezet in de pakjeslogistiek. Door de sectoren waarmee de niche werkt uit te breiden, net als de soorten ontvangers, zou het project breder gedragen kunnen worden. Zoals eerder vermeld, wilt de vzw inzetten op *community building* om zo de ontvangende partijen meer te verbinden. Zo willen ze bijvoorbeeld de bioboeren uit de rand van Gent samenbrengen om gezamenlijk transport via water naar de stad te organiseren. Hiervoor moeten ook de ontvangers van de goederen georganiseerd zijn om zo op de nieuwe manier te krijgen, daar wil hij ook op inzetten. Het Londense bedrijf Powerday (2023) breidt zich ook telkens uit door naast het transporteren van bouwafval zich ook in te zetten in andere duurzame domeinen zoals het recyclen van metaal, gipsplaten, plastic... Door zich op te stellen als een duurzaam bedrijf met een groot aanbod aan duurzame diensten zal een bedrijf, vzw, niche aantrekkelijker worden voor aannemers, ontwikkelaars... Het niche-initiatief speelt op deze manier een grotere rol bij projecten door een bredere dienstverlening.

Er schuilen ook andere kansen in het uitbreiden van de sectoren, namelijk het koppelen van verschillende transporten. Idealiter is de boot altijd geladen. Een voorbeeldregeling zou dus zijn dat de boot Gent binnenvaart met bouw materiaal en buitenvaart met bouwafval of bijvoorbeeld dat op de heenweg de groenten van de bioboeren meegaan naar de horeca en op de terugweg hun organisch afval dat gecomposteerd kan worden. Het combineren van ritten zorgt voor een prijsdrukking en voor een grotere wisselwerking met de omgeving, wat voor meer incentivering van de niche zou zorgen. Hoe meer het transport via waterlopen in (Gentse)

context gebeurt, hoe gangbaarder het wordt en hoe meer deze niche kan uitgroeien. De meeste projecten die beroep doen op Powerday (2023) voor het transporteren van hun bouwafval zijn sloopwerken. Een levering van bouwmaterialen doet men dus niet, de heenreis van deze schepen wordt dus niet optimaal benut. Echter is het transport ook beperkt tot de Londense wateren, waardoor geen extreem lange afstanden worden afgelegd.

Bart Peeters ziet ook opschalingspotentieel in de vzw. Hij gaf aan dat het een actieve rol kan spelen in de verder uitbouw van stadsdistributie via water (SVW), omdat het verbonden is met heel wat Gentse stakeholders. De rol van de overheid is om SVW te faciliteren en om nadien de juiste logistieke spelers aan te kunnen trekken die dit kunnen uitbouwen in Gent. Eerst zal het proces via pilootprojecten verlopen zoals Urban Waterway Logistics, om na een evaluatie te kunnen bijsturen en op te schalen. Op die manier ziet Bart Peeters ondersteuning in een transitie naar duurzame vormen van stadsdistributie om finaal de stadsdistributie structureel te verduurzamen. Gilles Vandenborre (De Vlaamse Waterweg) is het eens over het feit dat de vzw opschaalbaar is. Momenteel zijn zowel verladers als logistieke partijen lid van de vzw. Daarom gelooft hij dat dit de samenwerking tussen partijen onderling kan stimuleren en een antwoord kan bieden op de gestelde uitdagingen/doelstellingen inzake stedelijk goederenvervoer.

De vzw Urban Waterway Logistics gaat in tegen het huidige gangbare systeem van transport. Dit zorgt voor extra obstakels, maar versterkt ook het transformatieve karakter van het niche-initiatief. Het zorgt voor een verandering in de logistieke keten die ook het potentieel heeft om eventueel het gedrag van de ontvangers kan veranderen.

Conclusie

In het algemeen is deze niche geen baanbrekend idee. De ligging aan water was vaak essentieel voor de ontwikkeling van steden. Het vervoer via waterlopen is dus geen nieuw idee, maar is in de laatste eeuwen wel veel verminderd. Door hierop terug in te zetten kan er een deel van de druk die nu op land zit, weggenomen worden. Het vormt een aanvulling op het huidige systeem en kan het zo verduurzamen. Het transformeert het huidige systeem wel niet volledig, hoewel sommige delen van de logistieke ketens er wel door herdacht kunnen worden. Het gaat nooit een volledig alternatief kunnen vormen voor het transport via wegen omdat het niet genoeg opgeschaald kan worden. Maar zoals de quote "*The next big thing will be a lot of small things*" mooi verrat, kan het een component zijn van een duurzamer transportsysteem. Complexe stedelijke vraagstukken hebben ook complexe antwoorden. Het transport via waterwegen is dus deels een oplossing op de vraag hoe de stedelijke logistiekketen anders en duurzamer kan, maar niet de complete oplossing.

Referenties

Bouw materiaal vervoeren via het water: "Het doel is een volledig duurzaam en emissieloos vervoerssysteem". (2022, 6 juli). AVS. <https://www.avs.be/artikels/bouw-materiaal-vervoeren-het-water-het-doel-een-volledig-duurzaam-en-emissieloos#:~:text=Aan%20de%20Nieuwevaart%20in%20Gent,en%20vanop%20afstand%20bestuurd%20wordt>

De Vlaamse Waterweg NV en Stad Gent. (2018). *Water in de stad Gent*. <https://www.calameo.com/read/006395447c524e727e0d2>

- Neste. (2022, 14 december). *Wat is HVO of HVO100?* Neste Belgium. <https://www.neste.be/neste-my-renewable-diesel-be-nl/hvo/wat-is-hvo>
- Powerday. (2023). *Waste Management & skip hire services in London*. <https://powerday.co.uk/>
- Schoupe, W. (2021, 25 maart). *Gent test transport van bouwmaterialen via het water uit met een elektrische boot*. Geraadpleegd op 6 december 2023, via <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/03/25/gent-test-transport-van-bouwmaterialen-via-het-water-uit-met-een/>
- Scoones, I., Leach, M., & Newell, P. (2015). *The politics of green transformations*. Routledge.
- Stad Gent. (2023). *Plan stedelijke logistiek*. Geraadpleegd op 10 november 2023, van https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/20230921_DOC_Stad%20Gent%20Plan%20stedelijke%20logistiek.pdf
- Verstichel, M. (2021, 9 juni). *Gent krijgt geen vergunning om puin Belgacomsite af te voeren via water: "Dit gaat overlast veroorzaken"*. *vrtnws*. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/06/09/geen-vergunning-om-bouwafval-van-gentse-belgacomtoren-via-water/>
- Vincent Logistics SA. (z.d.). *LNG-Voertuigen - ecologisch verantwoord vervoer - respect voor het milieu*. Vincent Logistics. <https://www.vincentlogistics.com/duurzaamheid/lng-voertuigen/>
- Wie zijn we*. (z.d.). Geraadpleegd op 27 november 2023, via <https://urbanwaterwaylogistics.net/wie/>

Bijlagen

Bevraging Bart Peeters – Water in de Stad Gent

1. *Denkt u dat een vzw zoals Urban Waterway Logistics kan zorgen voor een transformatie in het logistiek netwerk van Gent? Waarom wel/niet?*

Ja, vanuit de Stad Gent (SG) en De Vlaamse Waterweg (DVW) hebben we in Gent de ambitie om stadsdistributie via water (SVW) in de toekomst uit te kunnen rollen in Gent. Vanuit SG en DVW hebben we ondertussen een studiedossier uitgewerkt, welke moet leiden tot een beleidsvisie op korte en lange termijn, en een bijhorende actieplan (welke gefaseerd uit te rollen). Daarbij kunnen ook initiatieven en pilootprojecten vanuit de logistieke sector helpen. UWL is een consortium die heel wat actieve stakeholders en logistieke spelers samenbrengt, dus zij kunnen mee aan de kar/boot trekken. Ook de inzet van milieuvriendelijke voer- en vaartuigen met betrekking tot verschillende goederenstromen kan uitgetest worden adhv pilootprojecten.

2. *Ziet u de vzw als een opschaalbaar project? Denkt u dat het mogelijk is voor deze vzw om op grotere schaal binnen Gent een effect te hebben? Waarom wel/niet?*

Ja, gezien UWL verbonden is met heel wat Gentse stakeholders, kunnen ze een actieve rol spelen in de verdere uitbouw (en latere schaalvergroting) van SVW. De rol van de overheid is om SVW te faciliteren, om nadien de juiste logistieke spelers aan te kunnen trekken die SVW kunnen uitbouwen in Gent. Eerst zal dit via pilootprojecten verlopen, om na een evaluatie te kunnen bijsturen en op te schalen. Op die manier kunnen we de vervoers- en distributiesector stimuleren en ondersteunen in hun transitie naar duurzame vormen van stadsdistributie, om finaal de stadsdistributie structureel te verduurzamen.

Bevraging Gilles Vandenborre – De Vlaamse Waterweg

1. Denkt u dat een vzw zoals Urban Waterway Logistics kan zorgen voor een transformatie in het logistiek netwerk van Gent? Waarom wel/niet?

Een transformatie van een logistiek netwerk is een gegeven waarbij niet één, maar meerdere partijen aan zet zijn.

(1) Bovenal is dit (op stedelijke niveau) een bovenlokale aangelegenheid, die in de beleidslijnen van de stad uiteengezet worden en aldus ook vallen binnen het politiek kader dat verkozen is. Daarbij zal rekening gehouden worden met het beleid op het vlak van ruimte, economie en mobiliteit. Afhankelijk van dit beleid, zal door het politiek niveau de gewenste richting op het vlak van mobiliteit gekozen worden. Watergebonden vervoer is een element van dit mobiliteitsbeleid. Zonder een afdoende sturing en stimulering, is watergebonden stadsdistributie een moeilijk gegeven. Een beleid ten dele afgestemd op watergebonden vervoer is dus een noodzaak.

(2) Daarnaast is bij een transformatie van belang dat het infrastructureel netwerk up-to-date is. Dit betreft een taak voor de waterwegbeheer, in samenwerking met de stad Gent.

(3) Zowel stad Gent als DVW hebben een faciliterende rol, waarbij wij 'de vraagzijde' (bvb. bouwheren) wijzen op de mogelijkheden van het gebruik van de waterweg.

UWL zelf situeert zich aan aanbodzijde en zal haar businessmodel dienen uit te werken. Zij zal dit echter niet doen zonder (1) en (2) en zal uiteraard ook dienen te zorgen voor een competitief businessmodel om de vraagzijde aan te trekken. Dit laatste is sterk van belang, want een aanbod is evenzeer noodzakelijk.

2. Ziet u de vzw als een opschaalbaar project? Denkt u dat het mogelijk is voor deze vzw om op grotere schaal binnen Gent een effect te hebben? Waarom wel/niet?

Dat is zeker een mogelijkheid. Momenteel zijn zowel verladers als logistieke partijen lid van de vzw. Dit kan de samenwerking tussen partijen onderling stimuleren, waardoor een antwoord om de gestelde uitdagingen/doelstellingen inzake stedelijk goederenvervoer komt.