

# NEW USE NEW MOVE NEW MOVE NEW USE

Land use & Mobility

# FUP

For Urban Passion

# AANBEVELINGEN

## FORUM 2017

## **10 aanbevelingen** die voortvloeien uit de thema's, presentaties en forumdiscussies van het **Forum « Land use & Mobility »**

Aanvullend document bij de door Paul Vermeulen uitgeschreven 'Aktes van het Forum in BOZAR gehouden op 11 mei 2017'. Goedgekeurd door het bestuur van FUP.

Redactie: Pierre Laconte, met de medewerking van Paul Vermeulen, Dirk Van de Putte, Bruno Clerbaux en Clotilde Fally.

Deze aanbevelingen hebben betrekking op trends die de afgelopen jaren opkwamen maar waarvan de uitvoering in het vooruitzicht van hun volle bloei in 2030 tot stand zullen komen via overgangsfasen, die worden uitgedacht doorheen een multidisciplinaire visie en rekening houden met de gevolgen voor het milieu en ethische waarden van de aanwezige beroepen.

# PREAMBULE

De snelle ontwikkeling van de stad en de stedelijke praktijken, versterkt en versneld door de opkomst van het digitale, de robotica en de kunstmatige intelligentie, is niet beperkt tot de “veranderingen van ‘gebruiken’”.

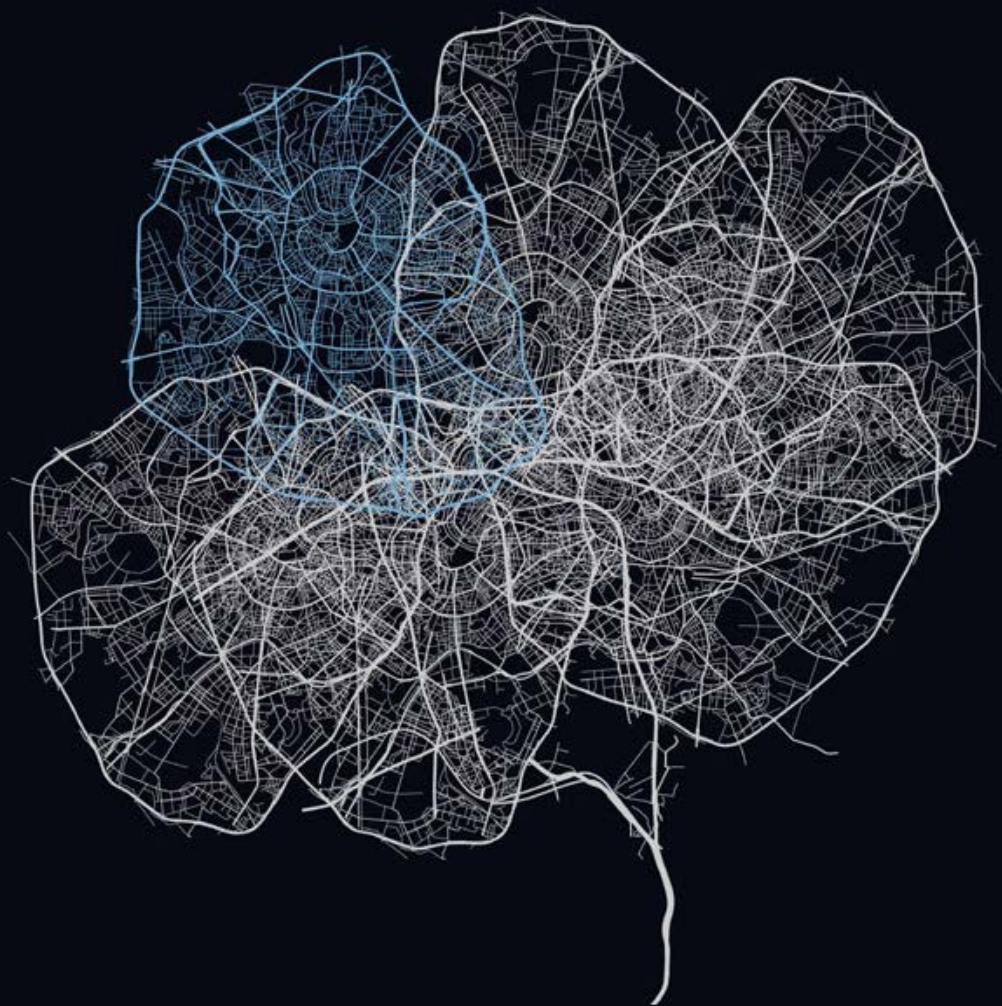
Onze nieuwe manieren van werken, wonen en bevoorraden en onze nieuwe manieren om te communiceren en ons te verplaatsen impliceren immers een invraagstelling van “volledige culturele systemen” (politiek, economisch, ecologisch, stedelijk, enz.).

Hen in overweging nemen zal niet alleen de keuze van de mobiliteit en landgebruik bepalen. Deze veranderingen zullen de grootstedelijke samenlevingen dwingen tot keuzes tussen de veelheid aan technische, juridische, organisatorische en beleidsmatige uitdagingen en om, zo nodig in voorkomend geval, te zorgen voor de noodzakelijke vereiste arbitrages.

Het is daarom noodzakelijk het territoriaal bestuur democratische veilig te stellen, wat in het bijzonder impliceert dat de verantwoordelijkheden en het participatief leiderschap worden gedefinieerd.

De implementatie van deze verantwoordelijke en participatieve governance is onvermijdelijk geworden, aangezien de ruimte een complex systeem is waarbinnen geen enkele alleenstaande speler alle ontwikkelingen kan begrijpen.

De strategieën en praktijken om de ruimtelijke gebieden te laten functioneren maken daarom zelf deel uit van de fundamentele elementen van de ontwikkeling van de territoriale complexiteit. Bijgevolg kunnen de ingrepen in de ruimte (planning, project, management) slechts worden geconcipieerd binnen de kern van de interacties en niet als externe handelingen. Daarom zijn participatie en co-creatie belangrijk en is het noodzakelijk om de informatietechnologie hiervoor in te zetten.



# **1. De noodzaak om ruimte en mobiliteit samen te ordenen met het oog op een “intelligente” ontwikkeling**

## **Aanbeveling 1**

Vanaf vandaag dient het beleid van de intelligente ontwikkeling (“Smart Cities”) te worden gericht op de vermindering van de reisbehoeften door het op elkaar afstemmen van stedenbouw en mobiliteit. In navolging van het geïntegreerd beleid van de Stad Amsterdam, waar de ondersteunde ontwikkeling van Smart Work Centers, datamanagement-applicaties en mobiliteitsmodaliteiten een verkeerscongestievermindering van 20% heeft mogelijk gemaakt.

Het sterk verminderen van de verhuismotieven veronderstelt polycentrische gebieden met een netwerk van dichtbebouwde plaatsen waar nieuwe manieren van werken (telewerk, “coworking spaces”, “fab labs”, incubatieruimtes, enz.) en woonwijken (communautaire medeverhuring, studentenhuisvesting bij de bewoners) worden opgenomen. De “nieuwe gebruiken” vermengen en kruisen zich er met de “oude functies”: woning, kantoor-, klus-, handels-, of vrije tijdruimte.

Daarom vraagt For Urban Passion een sterke coördinatie van de betrokken beleidsdomeinen die op dit moment van elkaar vervreemd zijn. Deze actoren moeten de dialoog aangaan, hun acties coördineren maar ook nadenken over hoe de nodige regulering organiseren om excessen zoals Uber Pop te voorkomen.

## Aanbeveling 2

De kosten van de verstedelijking zijn voor de gemeenschap hoog terwijl zij moeten worden gedragen door de voordeelhebbers. Zo mag een grote afstand tussen woon- en werkplek niet worden gesubsidieerd. Zij moeten in tegendeel worden gedragen door diegenen die hiertoe beslissen dit te doen. Het toekomstig rekeningrijden moet per kilometer worden geprijsd en niet forfaitair (met vignet). Verzekeringen moeten getarifeerd worden op basis van het aantal gereden kilometers per jaar. Het openbaar vervoer moet eveneens worden geprijsd in functie van de afstand. Hetzelfde geldt voor aansluiting op water en diverse netwerken.

De “voorkeur voor ruimte” veroorzaakt inderdaad stadsuitbreiding doordat de kosten ervan niet worden gedragen door de gebruikers. Zodra de kosten van stedelijke uitbreiding (congestie, transportkosten, de uitgaven aan de wegen en andere netwerken) op de schouders van bewoners van de periferie worden geplaatst vertraagt deze spreiding (zoals in Zurich).



## Aanbeveling 3

Het toekomstig wonen vereist aanpassing van het ontwerp van de woonruimten aan de flexibele toepassingen die digitaal mogelijk worden gemaakt. Het “kot-systeem” in de universiteitssteden stimuleert ook de relaties tussen generaties. Omgekeerd beantwoord het medeverhuren van hele gebouwen voor eenzelfde functie niet aan dit doel.

De extra kosten van huisvesting-gerelateerde starre regels zoals de verplichting tot een minimum parkeerplaats per woning of het reglementair opleggen van het aantal kamers en het bewoonbare oppervlak doen de prijs stijgen maar verhogen de kwaliteit en de waarde van deze woningen niet. Het is wenselijk om de regelgeving en de huisvestingcodes aan te passen aan deze nieuwe praktijken, in het bijzonder met betrekking tot co-living, co-working, het onthalen van de senioren in families, enz. Ook dient de flexibiliteit van ruimtes en functies te worden aangemoedigd.

De nieuwe bewoners zijn nu bereid om multifunctionele collectieve ruimten in gebouwen en buurten te delen of om over een kleinere particuliere tuinoppervlakte te beschikken ten voordele van meer kwaliteitsvolle openbare ruimten in de omgeving (parken, collectieve wijktuinen, straten, enz.).

Dit economisch / ecologisch beheer van woningen en ruimten zal in de nieuwe buurt- en woonprojecten ook de veranderende gebruikswijzen moeten integreren die de burgers zich in toenemende mate eigen maken zoals het auto- of het fietsdelen.



## **2. Nieuwe informatietechnologieën ten dienste van de burger**

### **Aanbeveling 4**

De snelle vooruitgang ontwikkelingen binnen de nieuwe informatie- en communicatietechnologie en de daarop gebaseerde databases die het maken het, aan degenen die er toegang toe hebben, niet alleen mogelijk de diensten naar de burgers te stroomlijnen (veiligheid, gezondheidszorg, nutsbedrijven) maar echter ook om toezicht te houden op de wensen van consumenten. Een van hun perverse effecten is een drastische vermindering van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer ("end of secrets"). De nieuwe informatie- en communicatietechnologie moeten in de eerste plaats in dienst staan van de burgers, met name door:

- overheidssteun aan burgerinitiatieven (coöperaties) en aan hoogtechnologische handelsvennootschappen;
- een juridisch kader ter voorkoming van monopolies, concentratie van de digitale macht en van een digitale kloof die de sociale kloven bijkomend vergroot;
- een verhoogde capaciteit en veiligheid van het netwerk en de dragers (met name via de optische vezel).



## Aanbeveling 5

Door haar innovatieve organisatie is de Smart City een echte hefboom voor de uitvoering van een territoriaal inlichtingsbeleid dat beter dan in het verleden in staat kan zijn de adequate informatie te leveren op het opportune moment opdat het territoriale vermogen formeel tot stand zou kunnen worden gebracht en gevaloriseerd. De nieuwe informatie- en communicatietechnologie vergemakkelijken en versnellen alleszins de ontwikkelingsgang van de gebiedsgebonden informatie en communicatie, omdat ze een glimp geven van de mogelijkheden van het intensiveren en systematiseren, van het verzamelen, verwerken en in perspectief zetten van de verschillende signalen en gegevens.

Ook is het passend om de organisatie van een geïntegreerd territoriaal informatiesysteem te ondersteunen en te financieren dat, omvattender dan een eenvoudige verzameling en verwerking van signalen en informatie, in staat zou moeten zijn een netwerk van onderling gedeelde intelligentie over alle informatie in verband met de ontwikkeling, het concurrentievermogen en de aantrekkelijkheid van het territorium te genereren dat zowel collectief als voor elke sterkhouders nuttig is.

Dat territoriaal informatiesysteem dient het volgende te bieden:

- een leeromgeving die bevorderlijk is voor de endogene territoriale ontwikkeling;
- de mogelijkheid tot het delen en verspreiden van verschillende vakkennis;
- een innovatieve inhoud die aanzet tot territoriale samenwerking en verbondenheid rond nieuwe concepten, methoden en de uitvoering van projecten.

Dit systeem zal het volgende moeten faciliteren:

- het anticiperen van de breuken waarvan de gevolgen op de eerste plaats de verantwoordelijkheid zijn van specialisten (hulpdiensten, politie, leger, vervoer, NGO's), maar ook die van stedenplanners;
- het verzamelen van en de expertise over signalen voor de beslissers;
- het behoud en de ontwikkeling van de bestaande bronnen.

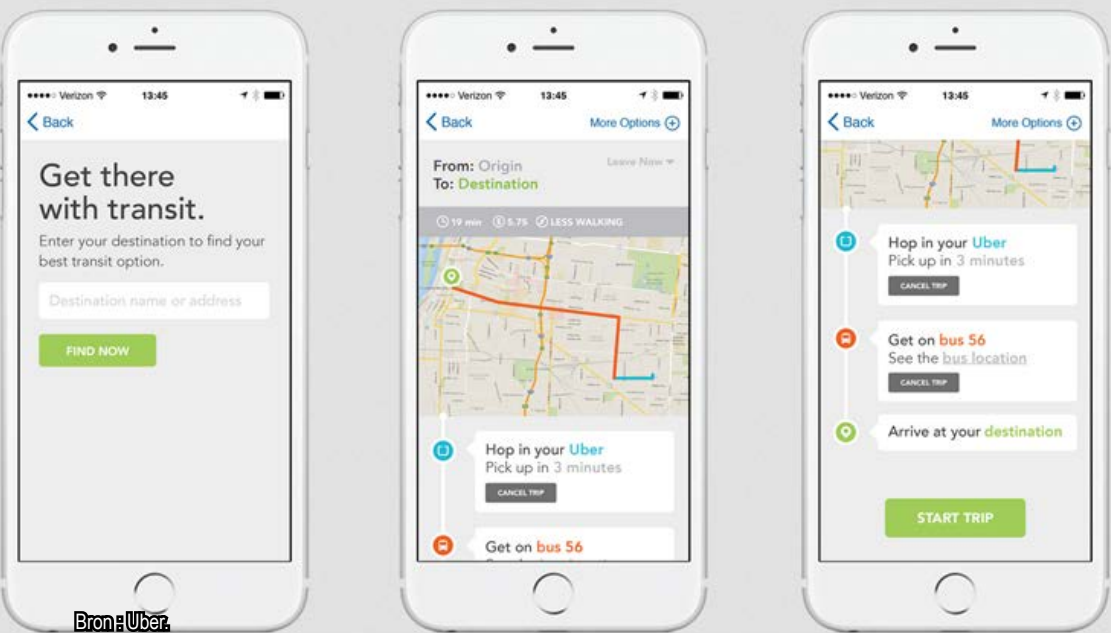
De aanpak van het territoriale informatiesysteem zal gebaseerd moeten zijn op een participierend bestuursmethode in een bottom-up logica en zal dus worden medegefinancierd en co-geconstrueerd door nutsbedrijven, bedrijven en NGO's.

## Aanbeveling 6

Openbaar of gedeeld vervoer dienen in staat te zijn een centrale rol spelen in het leveren van efficiënte en milieuvriendelijke overslagsystemen. Dit vereist een effectieve en georganiseerde samenwerking over de respectievelijke plaats van de diverse transportmodi en hun onderlinge rolverdeling.

Samenwerking kan moeilijk zijn voor openbare diensten die vaak politieke doelen moeten dienen die niet noodzakelijkerwijs samenvallen met de dienst aan de bevolking. Als hen echter de mogelijkheid wordt gegeven kunnen de spoorwegsites en het openbaar vervoer zich aanpassen aan de vragen van passagiers van andere vervoersmodi en hen buiten het transporteren om verschillende diensten aanbieden (zoals crèches).

Een aanzienlijk potentieel voor de ruimte en de mobiliteit kunnen, zoals in Duitsland, voortvloeien uit de investering in medium stations. In Potsdam bijvoorbeeld is het station de belangrijkste ontspannings- en winkelplek van deze kleine stad geworden, ook tijdens het weekend.





Bron: Siemens Double Decker Desiro

## Aanbeveling 7

De ontwikkeling van automatische voertuigen die zonder een bestuurder in het stadsverkeer reizen is onvermijdelijk geworden en wordt door de automobielsector ondersteund. Wij kunnen evenwel voorspellen dat de files zullen toenemen als automatische voertuigen zullen worden ingevoegd waardoor de beperking door personeelskosten wegvalt. Het beste is om automatische voertuigen eerst te gebruiken om trein- en metrostations te bedienen. Verschillende diensten van dit type zijn al in omloop (meer bepaald in Lyon en Montreal) of in een testfase (Parijs).

## Aanbeveling 8

De multimodale hubs zullen ruimten voor gebiedsontwikkeling worden: winkels, dichte bebouwing, gemeenschappelijke voorzieningen, onder meer door de omzetting van de openbare ruimte die eerder bezet was door de auto en de reconversie van private ruimten die worden gebruikt voor de auto (parkeergarages). Eerst moeten de openbare ruimtes worden vrijgemaakt. Er zullen altijd auto's in de stad blijven (taxi's, huurauto's, autodelen, automatische voertuigen, enz.).

Het ontwerp en het gebruik van de openbare ruimte moeten worden herdacht in functie van de veelheid aan vervoersmodi (met inbegrip van elektrische fietsen) en de gebruiken (stedelijke feestelijke evenementen)

### 3. *Mobilité des personnes et des biens (e-commerce)*

#### Aanbeveling 9

E-commerce zal waarschijnlijk het autoverkeer in de richting van de conventionele winkelcentra verminderen. Maar het verhoogt daarentegen de verkeerslast van de voertuigen die aan huis leveren. De kosten van deze dienst wordt niet gedragen door de koper, die wordt aangezet om verschillende modellen van een product te laten leveren, om er één te kiezen en de rest terug te sturen naar de afzender. Een steeds wijdverspreidere praktijk (de kledingverkoop-hub van Zalando heeft een terugzendingspercentage van meer dan 50%).

Een grotere transparantie van de werkelijke distributiekosten zou moeten worden opgelegd (het doorrekenen van de terugzendingskosten), evenals een duidelijke indicatie van de bronnen die de consument kunnen stimuleren om lokaal geproduceerde goederen te gebruiken.



## **4. Mobiliteitsinfrastructuur en de impact op het landschap**

### **Aanbeveling 10**

De groeiende mobiliteit mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van het landschap. Dit geldt zowel voor de kanalen en hoogspanningstransmissie als voor wegwerkzaamheden. Deze uitdaging moet in overweging worden genomen door de overheden die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke ordening.

De ondoordringbaarheid van de bodem door bouwen en infrastructuur hebben een belangrijke impact op het landschap en de waterhuishouding (vermindering van waterinfiltratie, een verhoogd risico op overstromingen en de uitputting van het grondwater)

De spoorwegen hebben het comparatieve voordeel op het wegennet dat hun netwerken en stations de ruimte structureren en hun impact op de landschappen beperken door hun concentratie.



Bron: JNC landschappelijk plan van aanleg van het gebied «confluence» in Grognon (Namen)



# FORUM 2017 «LAND USE & MOBILITY»

Organised by

# FUP

---

For Urban Passion

*Special thanks to*

Avec l'aide de



Sponsors



Partenaires



Supports





FOR URBAN PASSION asbl  
Rue Ernest Allard 21 – 1000 Bruxelles  
Website: <http://urbanistes.be/fup/>  
Mail : [fup@urbanistes.be](mailto:fup@urbanistes.be)

Publisher: Paul Vermeijen, Architects'House rue Ernest Allard 21 à 1000 Bruxelles - Contact : [fup@urbanistes.be](mailto:fup@urbanistes.be)