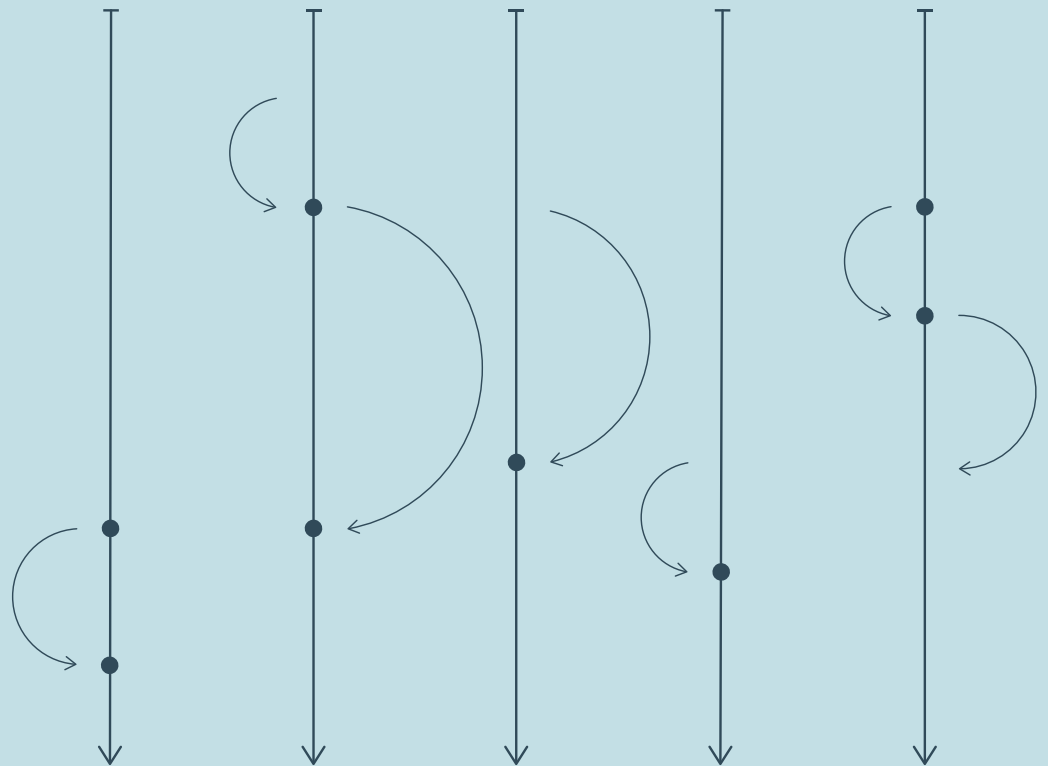


LABO XX

Pilootproject de Lageweg



LABO XX

Pilootproject de Lageweg

Voorwoord

Rob Van de Velde, schepen voor
ruimtelijke ordening — stad Antwerpen

Het is ondertussen geweten: Antwerpen slaat met zijn stadsontwikkelingsbeleid nieuwe wegen in. Met de actualisering van het strategisch Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen werken we samen met al onze partners aan de stad van morgen. We zoeken niet enkel naar nieuwe toekomstvisies, maar ontwikkelen ook nieuwe manieren en instrumenten om die visies te realiseren. Daarom hechten we veel belang aan concrete experimenten en pilootprojecten. De Lageweg is hiervan een bijzonder voorbeeld.

Het pilootproject de Lageweg beoogt de reconversie van een deels verlaten woon- en industriegebied in het district Hoboken. Niet vanuit een visie die de stad op voorhand heeft uitgetekend, maar volledig in en door samenwerking met de eigenaars van de gronden en de bedrijven die er gevestigd zijn. Het pilootproject maakt deel uit van het onderzoeksproject Labo XX, dat een nieuwe wind laat waaien door de districten buiten de ring. We willen de wijken in de 20ste-eeuwse gordel van de stad versterken en transformeren tot gemengde wijken waar het aangenaam wonen is en waar nieuwe werkgelegenheid ontstaat voor alle bewoners.

Het pilootproject de Lageweg was een leerproces, zowel voor de stad als voor de betrokken eigenaars. Het was niet altijd gemakkelijk om het overzicht te behouden of de neuzen in dezelfde richting te krijgen. Ik heb tijdens het proces zelf met de stakeholders kunnen praten, en heb ervaren dat er, ondanks de grote complexiteit van het project, veel bereidheid is om samen verder te gaan. Hiermee is echt bewezen dat we met een gezamenlijke zoektocht en een constructieve samenwerking veel meer kunnen bereiken dan met een lineair of hiërarchisch planproces waarbij de eindvisie en het procesverloop van in het begin worden vastgelegd.

Mijn bijzondere dank gaat uit naar de OVAM en het Kenniscentrum Vlaamse Steden, die samen met de stad Antwerpen de opdrachtgevers waren van het pilootproject. De OVAM is van in het begin betrokken partij omwille van de verontreinigingsopgave op de Lageweg, en zoekt naar manieren om de sanering aan te pakken op een perceels-overschrijdende manier. Het Kenniscentrum Vlaamse Steden kan bogen op een jarenlange expertise in complexe stadsprojecten. De ondersteuning door het Kenniscentrum garandeert dat ook andere steden in Vlaanderen kunnen leren van de expertise die we hebben opgedaan op de Lageweg.

Vandaag is een volgende fase aangebroken. Voor de opmaak van het masterplan heeft de stad steun bekomen van het programma 'Pilootprojecten Terug in Omloop'. Hiermee faciliteert Vlaanderen projecten die stedelijke transformatie koppelen aan economische transitie volgens de principes van 'circulariteit' en geïntegreerde bodemsanering. Dankzij dit programma krijgen we de onontbeerlijke begeleiding van de OVAM, Ruimte Vlaanderen, het Team Vlaams Bouwmeester, het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen en het Agentschap voor Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Inburgering en Integratie.

Net als bij Labo XX (en Labo XX_Werk) bezegelen we het einde van de voorbereidings- en onderzoeksfase met een publicatie. Zo kunnen we de opgedane kennis en ervaring vastleggen en delen.

Ik wil alle partners en in het bijzonder de betrokken bedrijven en eigenaars hartelijk bedanken voor hun onge-looflijk constructieve en mooie samenwerking! En u wens ik vooral veel leesplezier!

Rob Van de Velde



PORTRET

6
Inleiding
Veva Roesems & Katlijn Van der Veken
— stad Antwerpen

8
Leeswijzer

12
7 ambities van het pilootproject de
Lageweg
Isabelle Verhaert — stad Antwerpen
Dieter Leyssen — 51N4E

18
Beeldverhaal
Jasper Léonard

38
Portret van een ruimtelijk en sociaal
versnipperd gebied
Pim Van Gestel & Virge Smets
— stad Antwerpen

46
Groepsportret
Veva Roesems — stad Antwerpen

50
Beeldverhaal
Frederik Vandyck & Quinten Dewinter

PROCES EN INSTRUMENTEN

- 60
Methode en instrumenten
Dieter Leyssen — 51N4E
- 78
Ontwerp in overleg
Freek Persyn — 51N4E
- 86
Cocreatie.
Samenwerkingsintelligentie opbouwen
Jan de Visch — Connect&Transform
- 92
De opmaak van het financieel model
Jan Verheyen — RebelGroup
- 96
Het potentieel van de bodem
Peter Van den Bossche — Witteveen+Bos

BESCHOUWINGEN OVER DE TOEKOMST VAN DE LAGEWEG

- 102
Welkom in het laboratorium van de
vernieuwing van de stadsvernieuwing
Michiel Dehaene — Labo S, UGent
*Annette Kuhk — Onderzoeksgroep
Planning en Ontwikkeling, KU Leuven*
- 108
Pilotproject Terug in Omloop
*Ellen Luyten & Walter Tempst — Openbare
Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)*
- 112
Tijdelijkheid als hefboom
Veva Roesems — stad Antwerpen
- 114
De Lageweg als brede leeromgeving
Koen Bastiaens — stad Antwerpen
- 116
Leerpunten van het proces
Isabelle Verhaert — stad Antwerpen
- 122
Getuigenissen van de grondeigenaars

Inleiding

Veva Roesems & Katlijn Van der Veken
— stad Antwerpen

Deze publicatie brengt het relaas van de eerste fase – het zogenaamde ‘verkennende traject’ – van het pilootproject de Lageweg. Het pilootproject is een van de testcases van Labo XX en Labo XX_Werk, de onderzoeks- en herontwikkelingsprogramma’s van de stad Antwerpen die zich specifiek richten op de 20ste-eeuwse gordel van de stad.

Labo XX is in het leven geroepen omdat Antwerpen de komende decennia tienduizenden nieuwe inwoners verwacht. Die groei kunnen we niet meer volledig opvangen in het gebied binnen de ring. In de 19de-eeuwse gordel is nog maar weinig plaats voor verdichting en we willen vermijden om de hier nog resterende open ruimte aan te snijden. Daarom richten we nu onze blik op het gebied buiten de ring.

De demografische groei stelt ons voor grote uitdagingen, want het betekent dat we duizenden extra woningen moeten bijbouwen. Meer mensen betekent ook meer voorzieningen zoals scholen, zorginstellingen, sportzalen, jeugthuizen, groenruimte, enzovoort. Meer mensen betekent ten slotte ook: meer jobs creëren.

Het projectgebied de Lageweg is een ideale testcase voor Labo XX en Labo XX_Werk. In dit hybride stadsdeel is immers nog heel wat industrie en economische activiteit aanwezig. Die willen we behouden, versterken, transformeren, ‘circulair’ maken en beter integreren in het stedelijk weefsel. Het versterken van economische (maak)activiteiten in de stad biedt heel wat voordelen. Er ontstaat een levendige stad, we vermijden onnodige verplaatsingen en we kunnen beter de omslag maken naar een meer duurzame en ‘circulaire’ organisatie van de stad.

Het pilootproject de Lageweg stelt ons voor een belangrijke onderzoeksvraag. Bij een klassiek stadsvernieuwingproject heeft de overheid vaak een groot aandeel van de gronden in handen en kan zij vervolgens wegen op het project, het programma, het ontwerp en de publieke ruimte.

Op de Lageweg heeft de stad die hefboom niet. De grond is grotendeels in handen van private actoren. Bovendien is de grondeigendom op de Lageweg sterk versnipperd. Hoe kunnen we hier ingrijpen? In een klassiek, 'lineair' proces zou een overheid starten met de onteigening van de gronden, vervolgens de sanering aanvatten en tot slot in zee te gaan met een projectontwikkelaar die de site herontwikkelt en opnieuw op de markt brengt.

We hebben resoluut *niet* gekozen voor een dergelijk scenario. We beschouwen de Lageweg als een zeer kansrijk gebied, net omwille van de diversiteit aan functies en eigenaars. Na de veelvuldige uitverkoop van industriegronden aan woonprojecten, weten we nu meer dan ooit dat we de bedrijven die vandaag actief zijn, moeten koesteren en op een gezonde manier vermengen met de leefomgeving. Op de Lageweg kunnen we de economische activiteiten enkel behouden wanneer de grondeigenaars de handen in elkaar slaan en de site zelf gaan ontwikkelen. Dat betekent dat we willen werken met het kapitaal dat reeds aanwezig is op de plek zelf. Op die manier stroomt het kapitaal niet weg uit de site. De meerwaarde die ontstaat door een herontwikkeling kan opnieuw in het gebied zelf geïnvesteerd worden.

Bij het tot stand komen van deze publicatie is de verkennende fase afgerond en ligt een samenwerkingsovereenkomst op tafel. Tijdens deze eerste fase hebben we getracht een coalitie tot stand te brengen tussen tien grondeigenaars. Dat had heel wat voeten in de aarde, en bij het schrijven van deze inleiding zijn (nog) niet alle eigenaars in het project gestapt. Toch weten we dat alle eigenaars vandaag een beter inzicht hebben in de kansen, de mogelijkheden en de meerwaarde die een samenwerking biedt. In de volgende fase zullen we bekijken op welke manier en met welke partners we een meer concrete visie voor de Lageweg kunnen opmaken.

Intussen – anno 2017 – is het project geselecteerd als 'Pilotproject Terug in Omloop'. Dit is het startschot van de volgende fase. In deze fase zullen we blijven ruimte scheppen voor overleg en dialoog. We zullen de ruimtelijke ambities uit de verkennende fase – zoals productie en industrie behouden en terugbrengen naar de stad, het creëren van een gemengd woonaanbod, ruimte scheppen voor natuur en water, voorzien in een aanbod van stedelijke buurtvoorzieningen, de wijk ontwikkelen volgens duurzame principes, enzovoort – verder concretiseren. Herontwikkeling en sanering moeten hierbij zo harmonieus mogelijk samenlopen. We hebben ook de ambitie om de onderbenutte terreinen versneld te activeren vanuit het perspectief van de circulaire economie. Ten slotte, en zeer belangrijk voor het welslagen van het project, willen we de geïntegreerde stedelijke ontwikkelingsvisie ook juridisch verankeren.

De Lageweg is een *testcase* zoals er zeker nog andere zijn in Antwerpen of in Vlaanderen. We benaderen het project op een experimentele, lerende en tegelijk pragmatische manier, zonder daarbij onze belangrijkste doelstellingen uit het oog te verliezen, namelijk: het kapitaal binnen het gebied houden, een gemengd stadsdeel tot stand brengen en de transitie naar een circulaire economie mogelijk maken. Daarnaast willen we ook bijkomende stappen zetten in het leertraject van de 'vernieuwing van de stadvernieuwing'.

Op de Lageweg biedt de stad Antwerpen aan de eigenaars de mogelijkheid om het heft in eigen handen te nemen. We hebben de eigenaars ondersteund om zichzelf te organiseren. Het pilotproject is in die zin een zoektocht naar een manier waarop overheid en burgers samen kunnen werken aan de toekomst van de stad. We zijn ervan overtuigd dat dit leidt tot een meer duurzame vorm van stadsvernieuwing.

Leeswijzer

Deze omvangrijke publicatie beoogt geen synthese te brengen van de verkennende fase. Daar is het wellicht nog te vroeg voor. We wilden daarentegen het leerproces zelf als uitgangspunt nemen. Daarom hebben we ervoor gekozen om de vele partners waarmee we samen aan dit project gewerkt hebben, elk vanuit hun eigen expertise en ervaringen aan het woord te laten: de verschillende stadsdiensten, het Kenniscentrum Vlaamse Steden, OVAM, het ontwerp-bureau 51N4E, het transitiebureau Connect & Transform, de verschillende experts, en *last but not least*, de grondeigenaars – de eigenlijke actoren van het pilootproject.

In het eerste deel van deze publicatie schetsen we een drievoudig portret van de Lageweg. Het ruimtelijk portret geeft een beeld van het versnipperde en verpauperde gebied en kijkt hoe het gebied ingebed is in de Hobokense context en in de stad als geheel. Een gebied wordt niet enkel gemaakt door ruimtelijke factoren maar ook door de actoren die er actief zijn. Het groepsportret geeft daarom een beeld van alle stakeholders die betrokken zijn bij het pilootproject: de opdrachtgevers, de studiebureaus, de grondeigenaars, de ondernemers en de omwonenden. Het portret van de ruimte en de actoren wordt aangevuld door fotografische impressies van het gebied door Jasper Léonard, Frederik Vandyck en Quinten Dewinter.

Het tweede deel van deze publicatie brengt het verhaal van het verkennende traject, dat liep van januari 2015 tot december 2015. Dieter Leyssen en Freek Persyn van 51N4E en Jan de Visch van Connect&Transform schreven elk een bijdrage over het complexe proces dat gevoerd werd en over het nieuwe instrumentarium dat ze hiervoor gezamenlijk ontwikkeld hebben. Jan Verheyen van RebelGroup vertelt over de opmaak van het financieel model en de voordelen die een grondenbank biedt voor een perceels-overschrijdende ontwikkeling. Peter Van den Bossche van Witteveen+Bos vertelt over de financiële, ecologische en

ruimtelijke voordelen van een 'geïntegreerd bodembeheer', waarbij de bodemproblematiek reeds zeer vroeg in het proces mee wordt opgenomen, in plaats van pas achteraf wanneer er reeds een masterplan op tafel ligt.

Het derde deel ten slotte, verzamelt enkele beschouwingen over de toekomst en het vervolgtraject van het pilootproject. Michiel Dehaene van de U Gent en Annette Kuhk van de KU Leuven openen het debat. Vanuit een kritische lezing van het verkennende traject op de Lageweg stellen ze een aantal urgente vragen voor de praktijk van stadsvernieuwing als zodanig.

Ellen Luyten en Walter Tempst van de OVAM schetsen de uitdagingen die de Lageweg wacht in de tweede fase, nu het project geselecteerd is als 'Pilootproject Terug in Omloop'. Hierin staan de ambities centraal om vervuilde gebieden terug in gebruik te nemen, industrie opnieuw een plaats te geven in de stad en een circulaire economie tot stand te brengen.

Veva Roesems van de stad Antwerpen vertelt over de noodzaak om het gebied nu reeds te activeren. Tijdelijk gebruik kan niet enkel de status quo doorbreken en nieuw leven brengen op de site, het kan ook een manier zijn om te leren welke gebruik wenselijk of gepast is voor de Lageweg.

Koen Bastiaens van de stad Antwerpen beschrijft het potentieel van de Lageweg als 'brede leeromgeving'. De aanwezigheid van drie scholen op de site biedt een kans voor de uitwisseling van ruimte en kennis, waarbij de industrie en de economische activiteiten op de site mee ingeschakeld zouden kunnen worden in de leertrajecten van de scholen.

Isabelle Verhaert, eveneens van de stad Antwerpen, blikt terug op het proces en het gebruikte instrumentarium, en geeft aan welke leerpunten er te rapen vallen voor het vervolgtraject of voor gelijkaardige toekomstige projecten.

Ten slotte geeft deze publicatie het woord aan de grondeigenaars, die vertellen over hun ervaringen van het voorbije traject en over hun verwachtingen en ambities voor de toekomst.

Deze publicatie verschijnt gelijktijdig met de publicatie *Labo XX_Werk*. Die geeft een overzicht van de resultaten van een keure aan onderzoeks- en ontwerpteams en vertaalt deze voor de eerste keer in mogelijke opdrachten voor de stad en haar publieke en private partners. Het onderzoek spitst zich zowel toe op de verweving van wonen en werken, als op het verdichten en vernieuwen van industrieterreinen. Het is aan te bevelen om beide publicaties samen te lezen als onderdeel van een en dezelfde ambitie.





7 ambities van het pilootproject de Lageweg

Isabelle Verhaert — stad Antwerpen
Dieter Leyssen — 51N4E

1

Vertrekken van de huidige kwaliteiten van de plek

De Lageweg is een *hybride bouwblok*. De studie Labo XX (2014) definieert hybride bouwblokken als ‘bouwblokken die organisch gegroeid zijn en vaak ontstaan zijn op plekken waar zoneringen elkaar raken’. De Lageweg heeft een grote verscheidenheid aan schalen (van arbeiderswoningen tot woonblokken), functies (wonen, industrie, scholen, retail), bouwjaren (van 1887 tot 2014), dag- en nachtritmes, bebouwde en onbebouwde terreinen. Die verscheidenheid willen we niet wegvagen door een grootschalige nieuwe ontwikkeling. We willen daarentegen de verwevenheid intensifiëren en op een meer kwaliteitsvolle manier ordenen.

Concreet betekent dit dat we de bestaande bedrijven zoveel mogelijk willen behouden en productieruimte en maakindustrie toevoegen, samen met woningen, diensten en voorzieningen. Dat is een ambitie die zeer vroeg en duidelijk is meegedeeld aan de eigenaars en de buurt. Dat was belangrijk om het verwachtingspatroon van een traditioneel stadsproject te doorbreken, waar industrie- en kmo-gebieden vaak omgevormd worden tot lucratieve woonprojecten met slechts enkele voorzieningen.

2

Ontwikkelen in coalitie

Vertrekken van de huidige kwaliteiten betekent ook samenwerken met de huidige stakeholders. Dit zijn niet alleen de eigenaars van de braakliggende gronden en leegstaande industriegebouwen, maar ook de huidige ondernemers, de scholen en al de bewoners die in en rond het gebied wonen.

De stad bezit momenteel slechts een zeer klein perceel (1,6%, via AG VESPA) en heeft niet de ambitie om de andere eigenaars uit te kopen. Ze heeft daardoor

minder sturing dan in andere stadsprojecten. Ze kan wel een faciliterende rol opnemen en moet het maatschappelijk belang en de ruimtelijke kwaliteit bewaken. Maar het initiatiefrecht van het project ligt bij de coalitie van grondeigenaars.

Het onderzoekswerk van Labo XX heeft aangetoond dat hybride bouwblokken niet perceel per perceel ontwikkeld kunnen worden. Indien we een kwalitatief project willen realiseren, moeten de verschillende eigenaren een samenwerkingsverband over de perceelsgrenzen heen tot stand brengen. Het pilootproject de Lageweg is daarom een experiment om een proces op gang te brengen dat uiteindelijk moet leiden tot de creatie van een grondencoalitie en een perceelsoverschrijdend project.

3

Een gezond financieel project dat iets teruggeeft aan de buurt

Het bij elkaar brengen van private stakeholders om perceelsoverschrijdende projecten te realiseren, blijft moeilijk. Veel stadsvernieuwingsprojecten lopen vast omwille van de financiële haalbaarheid van het project, vaak op het einde van de rit. In de perceelsoverschrijdende samenwerking ligt echter een kans om kwalitatieve en financieel gezonde verdichtingsoperaties te realiseren in de 20ste-eeuwse gordel, een gebied dat voornamelijk bestaat uit grotere, private percelen.

Een kwalitatieve verdichtingsoperatie in de 20ste-eeuwse gordel van Antwerpen moet als doel hebben om de ruimere omgeving te verbeteren. Daarom moet het project iets teruggeven aan de buurt en de levenskwaliteit van de omliggende wijken verhogen.

Een basisaanname in het pilootproject de Lageweg is dat door de (door)verkoop van de percelen op het projectgebied te vermijden of uit te stellen, er een grotere

waardecreatie binnen het gebied kan worden gerealiseerd. Op die manier vermijden we dat tijdens de ontwikkeling een groot deel van de waarde van het project als financiële winst uit het gebied wegvloeit. De meerwaarde van de ontwikkeling kan met andere woorden terug geïnvesteerd worden in het gebied.

4

Linken leggen tussen verschillende actoren en programma's

Meerwaarde creëren voor de omgeving kan enkel wanneer er genoeg linken gelegd worden tussen de bewoners, de bedrijven, de scholen en het nieuw te ontwikkelen project. Dit betekent dat de eindgebruikers van het project gekend moeten zijn. In stadsontwikkelingsprojecten zijn de eindgebruikers vaak niet of in een zeer laat stadium gekend. De Lageweg vormt hierop een uitzondering omdat het een project wil realiseren met de bestaande bewoners, bedrijven en scholen op het terrein. Een deel van de eindgebruikers is hierdoor gekend en dit biedt een kans om de linken tussen actoren en bewoners, verenigingen en bedrijven vandaag reeds te versterken.

De coalitievormingsfase is een verkennende fase waar we de tijd nemen om de stakeholders te leren kennen en hun plannen en opportuniteiten in het project te betrekken, vooraleer er ruimtelijke beslissingen worden genomen. Tijdens deze fase hebben we gewerkt op verschillende parallele trajecten: ruimtelijke verkenning, financiële modellen, bodemonderzoek, programma, stakeholderonderzoek, buurtbewoners, enzovoort. Door die sporen gelijktijdig te laten verlopen, en niet na elkaar, kunnen ze elkaar beïnvloeden. Hierdoor kunnen we meer linken leggen tussen de verschillende functies op het terrein, tussen de bewoners en gebruikers van het project en de buurt. We kunnen ook opportuniteiten opsporen tussen het ruimtelijke verhaal

en het bodemonderzoek, of tussen het programma en de stakeholders.

5

Samen leren (living lab)

Het pilootproject de Lageweg pakt het vraagstuk van stadsvernieuwing en verdichting op een experimentele wijze aan. We hebben niet gekozen voor een aanpak waarbij experts op voorhand een *ideaal antwoord* voor een bepaald stadsvernieuwingsvraagstuk bedenken, maar voor een aanpak waarin we al doende leren. Zowel de ruimtelijke keuzes als het proces worden in het pilootproject voortdurend geëvalueerd, zodat we voortdurend kunnen bijleren en bijsturen.

Tegelijkertijd hebben de stakeholders ook zeer verschillende achtergronden. Er zijn eigenaars die het terrein geërfd hebben, ondernemers bij wie de belangrijkste zorg de werking van hun bedrijf is, maar ook vastgoedmakers en investeerders. Door gezamenlijk in het coalitieproject te stappen, leert iedereen een gemeenschappelijke taal spreken. Ze worden hierbij begeleid door experts in procesmanagement, ruimtelijke planning, bodem en vastgoed. Deze experts leren van hun kant de vragen en bezorgdheden van de eigenaars kennen. Uit die interactie willen we een nieuw instrumentarium ontwikkelen dat ingezet kan worden op meerdere plaatsen in de 20ste-eeuwse gordel, maar ook in andere steden in Vlaanderen.

6

Integratie van de sanering in een vroeg stadium van het proces

Het projectgebied de Lageweg is exemplarisch voor andere stedelijke plekken in Vlaanderen. Het is een gebied met een complexe eigendomsstructuur en een perceelsoverschrijdende bodemverontreiniging. Dit bracht de

OVAM ertoe om mee in het proces te stappen, waardoor we de saneringsproblematiek reeds vroeg in het project konden bespreken en beter in de projectontwikkeling integreren.

In plaats van een complicerende factor kan de sanering ook een opportuniteit zijn om keuzes te vergemakkelijken en *win-win's* tussen verschillende grondeigenaars te creëren. Denk aan het lokaal hergebruik van de gereinigde grond, het verwerken en hergebruiken van afbraakmaterialen op de site zelf of het traag saneren van het terrein door natuurlijke oplossingen.

Bij het uitzetten van de krijtlijnen van het pilootproject houden we ook rekening met de kostenbepalende evenwichtsoefening tussen enerzijds het wegnemen van zoveel mogelijk verontreiniging (zodat geen hypotheek gelegd wordt op flexibele gebruiksfuncties in de tijd) en anderzijds het minder invasief werken (bv. een stort afdekken in afwachting van nieuwe technologieën die stortmateriaal kunnen verwerken) zodat er op dit moment minder mobiliteit- en klimaatbelasting optreedt.

7

Het gebied inschakelen in een circulaire logica

Op het projectgebied van de Lageweg bevinden zich bedrijven met uitbreidingsnoden. Het gaat onder meer om een logistiek bedrijf, een takelbedrijf, een exportbedrijf en een farmaceutisch logistiek bedrijf. In de eerste plaats willen we onderzoeken hoe deze bedrijven in de toekomstige stadontwikkeling actief kunnen blijven op de site (of zelfs uitbreiden). Als dat niet lukt, zullen we een begeleidingstraject opzetten voor een optimale herlokalisatie.

Daarnaast willen we onderzoeken hoe de bedrijven hun relaties met de buurt kunnen versterken door linken te leggen met de scholen, arbeiders uit de buurt op te leiden en aan te werven, of ruimtes te delen met lokale vereni-

gingen. De scholen op de Lageweg en de nieuwe, nog te bouwen technische campus op Blue Gate Antwerp kunnen hun opleidingsaanbod afstemmen op de aanwezige bedrijvigheid, infrastructuur en atelier- en werkruimtes. Omgekeerd kunnen bedrijven stageplaatsen aanbieden aan de leerlingen.

Onze ambitie reikt echter nog verder: we willen de bestaande en toekomstige bedrijvigheid en voorzieningen inschakelen in een nieuwe, circulaire logica waar verschillende afval- en reststromen en logistieke middelen op elkaar worden afgestemd. Dat betekent meteen dat we met een veel ruimere blik naar het gebied zullen moeten kijken. Ook de omliggende wijken en meer in het bijzonder het nabijgelegen en nog te ontwikkelen industrieterrein Blue Gate Antwerp zullen mee in beschouwing moeten worden genomen.

De circulaire logica zal door de hele ontwikkeling worden gevolgd, van voorbereiding tot ingebruikname. Ook het saneringsproces willen we niet beschouwen als een lineair proces, met duidelijk omliggende afvalstromen, maar als een circulair systeem waarbinnen de grondstoffen zo efficiënt mogelijk worden ingezet en hergebruikt.





































Portret van een ruimtelijk en sociaal versnipperd gebied¹

Pim Van Gestel & Virge Smets
— stad Antwerpen

De Lageweg is een versnipperd stedelijk gebied met heel wat leegstand en vervuiling. Op de site vinden we een onsamenvhangende mix van verschillende functies. Er bevinden zich drie logistieke bedrijven, een bouwbedrijf, een laboratorium, een takeldienst, in onbruik geraakte loodsen, enkele verouderde rijwoningen, twee flatgebouwen, braakliggende terreinen en drie scholen. Veel gebouwen staan leeg en de bodem is op veel plaatsen vervuild. Er liggen enkele zonevreemde functies in industriegebied en een gedeelte van een industriegebouw in woongebied. Door het gebrek aan investeringen bevindt het gebied zich in een neerwaartse spiraal. De bewoners en omwonenden identificeren het projectgebied als troosteloos en zonder veel verblijfskwaliteit.

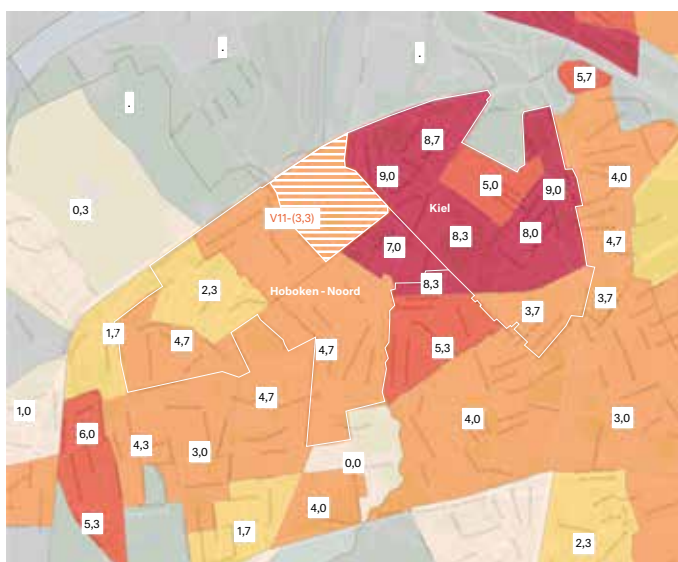
Ook op sociaal vlak kunnen we spreken van een versnipperde buurt. Er is in de omgeving weinig sprake van een echt buurt- of buitenleven. Verkennend onderzoek van de stad Antwerpen wijst uit dat bewoners en buurtbewoners weinig betrokken zijn bij hun wijk en dat er weinig contact is tussen de burens.

Een van de oorzaken voor het gebrek aan sociale samenhang zijn wellicht de grote sociale verschillen in de buurt. Een data-analyse² van de omliggende wijken toont een groot verschil aan tussen de wijken ten oosten en ten zuiden van het projectgebied (gemiddelde kansarmoede-index). De cijfers laten zien dat zowel sommige buurten in het Kiel als in Hoboken-Noord (projectgebied en west-, zuid- en oostkanten) met diverse sociaal-economische problemen kampen (laag opleidingsniveau, hogere werkloosheid, lagere inkomens, hogere kansarmoede-index).

Een andere oorzaak voor het gebrek aan sociale samenhang kan gevonden worden in de vele veranderingen die plaatsvinden in de wijken, zoals verhuisbewegingen of de vergrijzing. Ook het verdwijnen van functies en voorzieningen kan een belangrijke oorzaak zijn. Met het geleidelijk

¹ Het portret is gebaseerd op de resultaten van een kwantitatieve omgevingsanalyse en een verkennende kwalitatieve analyse. Voor het kwalitatief onderzoek werden in het voorjaar van 2015 acht stadsmedewerkers bevraagd, allen actief in Hoboken en/of Kiel. Ook informatie uit gesprekken met de directies van een basisschool en een nabijgelegen dienstencentrum werden hierin verwerkt.

² <https://stadincijfers.antwerpen.be>



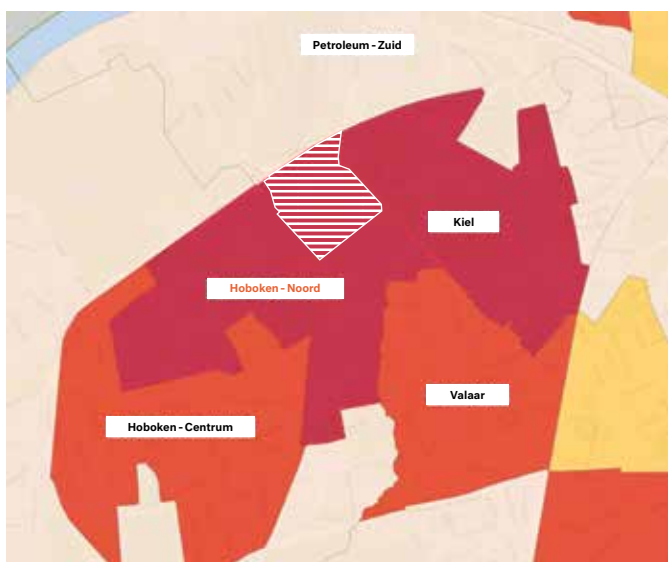
Kansarmoede-index omgeving

Hoe donkerder ingekleurd, hoe hoger de kansarmoede-index. Het projectgebied de Lageweg ligt in zone V11. Vooral de buurten op het Kiel (ten oosten van het projectgebied) en een buurt van Hoboken-Noord (ten zuidoosten van het projectgebied) scoren 7 of hoger op de kansarmoede-index. De Lageweg heeft een lagere kansarmoede-index (3,3) dan zijn noordoostelijk gelegen burens. De kansarmoede-index van de gehele stad Antwerpen bedraagt 4,9.

< 1,5
1,5 < 3,0
3,0 < 5,0
5,0 < 7,0
≥ 7,0
Stad Antwerpen: 4,9
V11-Portugesehof
Speciale waarden
Lege waarde
Verborgen waarde

Bron: Stad Antwerpen, Studiedienst

volbouwen van de ruimte is de bevolkingsdruk toegenomen, terwijl er weinig tot geen nieuwe en kwalitatieve publieke verblijfsruimte voor in de plaats is gekomen. Het ontbreken van groenruimtes en speelplekken (Hoboken-Noord scoort hierop het slechtst van heel Antwerpen) zorgt vandaag voor gebruikersconflicten, zoals hanggedrag en geluidsoverlast. Het geluid op de site bedraagt tussen de 55 en 74 dB. Meer dan 60 dB beschouwt men als een 'matig geluidsklimaat'. Vanaf dat niveau worden milderende maatregelen aanbevolen. Behalve de feitelijke of meetbare overlast is er ook een 'ervaren overlast', zoals bijvoorbeeld onveiligheidsgevoelens. Een aantal oudere bewoners van de blokken aan de Weerstandlaan (Amelinckxblokken) zeggen dat ze 's avonds niet buiten durven komen. Ze verwijzen hierbij naar de nabijheid van de sociale woonwijken op het Kiel. Sommige buurtbewoners getuigen dan weer van vormen van discriminatie en racisme.



Totaal aantal inwoners per wijk

Het projectgebied maakt deel uit van de wijk Hoboken-Noord, grenzend aan de wijk Kiel. Hoboken-Noord telt meer dan 15.000 inwoners.

- < 5.000
- 5.000 < 7.000
- 7.500 < 10.000
- 10.000 < 15.000
- ≥ 15.000
- Stad Antwerpen: 8.361
- Hoboken-Noord
- Speciale waarde
- Verborgene waarde

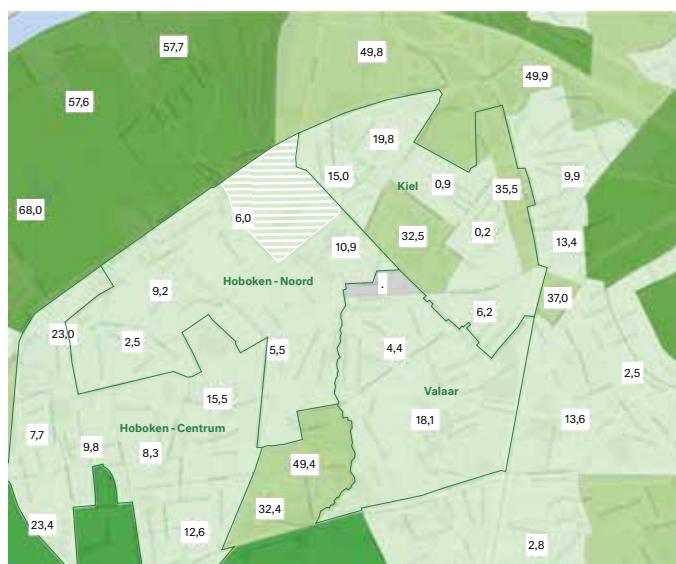
Bron: Stad Antwerpen, Districts- en loketwerking

Een gebied met een groot potentieel

Toch heeft de Lageweg een groot potentieel. Hoewel de site nu een barrière vormt tussen de omliggende buurten, kan ze een sleutelplek worden die de verschillende wijken in Antwerpen-Zuid met elkaar verbindt. Terwijl het gesloten karakter van de site vandaag het gebruik van de omwonenden beperkt, biedt de grote schaal van het terrein mogelijkheden om de doorwaadbaarheid te verbeteren. De Lageweg zou een rol kunnen opnemen als een centraal gebied voor de omliggende wijken.

De Lageweg kan oplossingen bieden voor het overgebruik dat op verschillende plekken in de wijken Kiel en Hoboken voor overlast zorgt, zoals claimgedrag op de pleinen of ongewenst speelgedrag in straten. De Lageweg kan ook helpen om de *onderbenutte* ruimtes in de omgeving (weinig sociale interactie op straat, weinig sprake van verblijven) te veranderen in meer betekenisvolle plekken, gecreëerd in nauwe samenwerking met de bewoners.

Het voorzien van ruimtes voor jongeren om hun ding te kunnen doen, zowel binnen als buiten, is een specifiek aandachtspunt, zo bleek uit gesprekken met de wijkmedewerkers. Jongeren zoeken een creatieplek, een ruimte en een kans om elkaar te ontmoeten. De oude fabriekshallen zouden bijvoorbeeld kunnen dienen als jeugd-, feest- en ontmoetingsruimten voor de omliggende buurten.



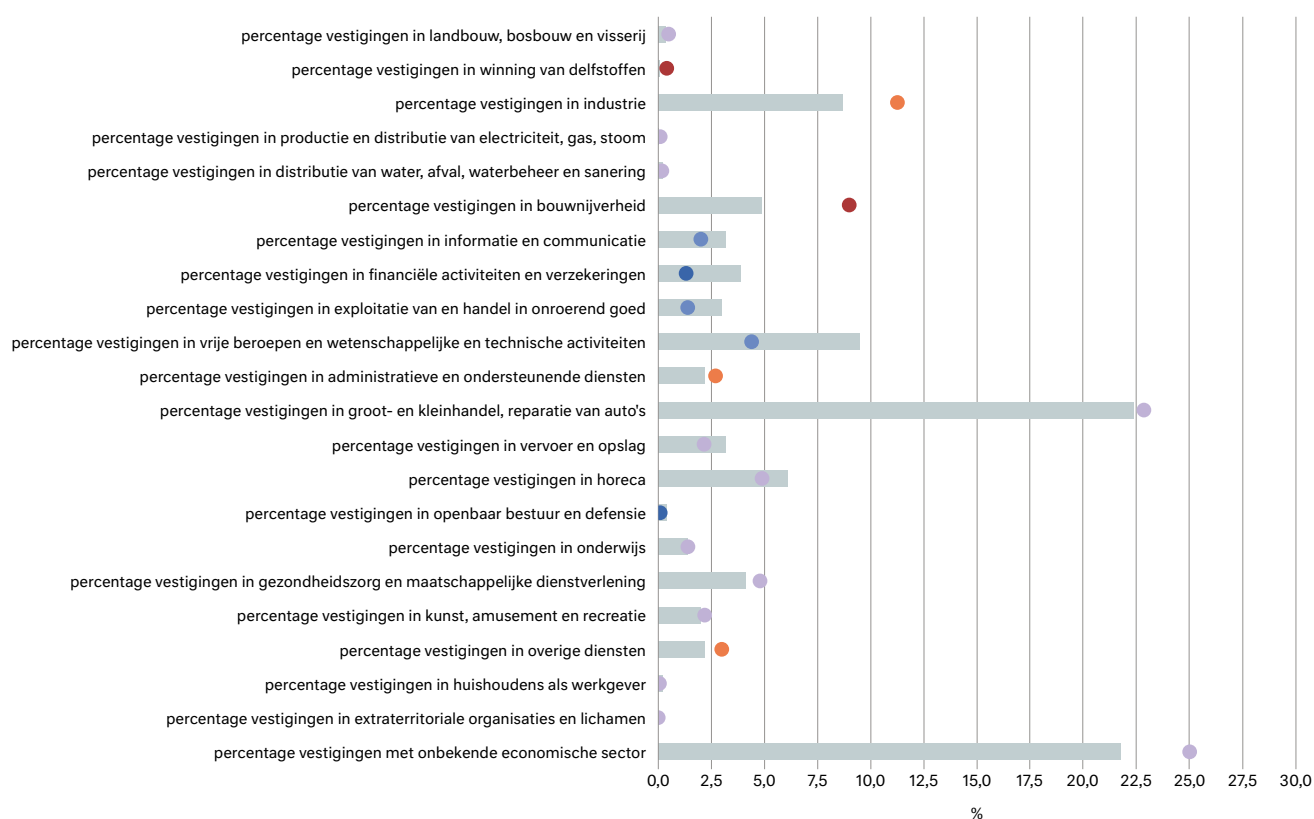
Percentage groen in de omgeving

Het percentage publiek groen (zonder privaat groen) in de buurt van het Portugesehof bedraagt 6%. Dat is zeer weinig in vergelijking met de gehele stad Antwerpen, waar het percentage groen 30,1% bedraagt. Ook de buurten in de aangrenzende wijken Hoboken-Noord (6,2%), Kiel (16%), Valaar (14,3%) en Hoboken-Centrum (14%) hebben een laag percentage publiek groen.

- < 25
- 25 < 50
- 50 < 75
- ≥ 75
- Stad Antwerpen: 30,1
- Speciale waarde
- Verborgen waarde

Bron: Stad Antwerpen, Stadsontwikkeling

Economische sector (nacebel secties) 2016 – Hoboken-Noord



Bedrijfssectoren in de omgeving

In de omgeving (Hoboken-Noord) zijn vooral bedrijven gevestigd in de secundaire sector (industrie, bouwnijverheid en winning delfstoffen).

Referentie stad Antwerpen
 Veel lager
 Lager
 Gemiddeld
 Hoger
 Veel hoger
 Bron: VKBO

Projectgebied de Lageweg en ruime omgeving

Hobokense Polder

De spoorweg vormt een barrière tussen Hoboken en de Schelde. Langs de Schelde ligt het natuurgebied de Hobokense Polder. De overgangen naar de Hobokense Polder worden weinig gebruikt.

Blue Gate Antwerp

Een voormalig rangeerterrein van de spoorwegen zal worden omgevormd tot het regionale bedrijventerrein Blue Gate Antwerp, dat ontwikkeld zal worden volgens circulaire principes. Nog zuidelijker bevindt zich zware industrie, met onder meer Umicore.

Pierre van den Eedenstraat

N naast de spoorweg aanpalend aan het projectgebied ligt een onderbenutte KMO-zone, die ontsloten wordt door de Lageweg.

Kiel

De wijk Kiel kent een hoge bevolkingsdichtheid. De wijk is vooral bekend om de grote huurkazernes uit de jaren 1920 aan de Jan Davidlei en de hoogbouw aan de Emiel Vloorstraat door architect Renaat Braem (1950). Er wonen zo'n 20.000 mensen. Recente cijfers tonen een hoge bevolkingsdruk en een sterke vergroening. De wijk, en in het bijzonder de sociale wooncomplexen aan de noordoostkant, kampen met vele sociale en ruimtelijke problemen.

Zweedse wijk

De Zweedse wijk (1970) is een gebied met overwegend rijwoningen. Er wonen veel middenklassegezinnen. De verhuisbewegingen lagen tot voor kort laag, wat zorgde voor een sterke burenbinding. Dat is de laatste jaren veranderd. Er zijn veel nieuwe bewoners met lagere inkomens komen wonen, waardoor de sociale cohesie lijkt af te nemen.

Zeelandstraat

Het gebied ten zuid oosten van de Weerstandlaan nabij de Zeelandstraat is de laatste jaren chaotisch volgebouwd met flatgebouwen. Vier supermarkten met parkings brengen heel wat verkeersoverlast met zich mee. Het gemotoriseerd verkeer domineert de ruimte, tot frustratie van de bewoners. Het publieke groen is ondermaats. Ontmoetingsfuncties zijn er nauwelijks.

Portugesehof

Het gebied ten zuid westen van de Krugerstraat is gekenmerkt door een klassieke, naoorlogse, sterk verdichte ruimtelijke ordening met aan de straatkant rijwoningen en in het binnengebied industriële loodsen en appartementen. Het openbaar domein is weinig geliefd bij de bewoners. Er zijn te weinig groene plekken, speelruimtes en ontmoetingsplaatsen.

Bron luchtfoto: GDI Vlaanderen, 2012

Blue Gate Antwerp

Hobokense Polder

Projectgebied
de Lageweg

Portugesehof

Umicore



Nieuw-Zuid

groothandelsmarkt

Emiel Vloerstraat

weedse wijk

standlaan

Zeelandstraat

J. Davidlei

Kiel

A12

Projectgebied de Lageweg en omgeving

Lageweg

Mensen verblijven niet graag op de Lageweg (ten oosten van de Krugerstraat). Leegstand en braakliggende percelen maken het tot een onaantrekkelijke plek. Het gemotoriseerd verkeer is de voornaamste gebruiker van het gebied. De straat wordt vaak gebruikt als sluiproute. Het wegdek is slecht onderhouden en de weg loopt vaak onder water bij hevige regenval. Er is een probleem van sluikstorten. Fietzers ervaren het als een onaangename en onveilige plek, vooral 's avonds.

Krugerstraat

De Krugerstraat is een straat met voornamelijk rijwoningen en lijkt op vele andere straten in Hoboken-Noord. Hoewel de meeste bewoners over een eigen tuin beschikken, ervaren vele onder hen een gebrek aan groen- en speelruimte. De straat is te smal voor dubbel verkeer en er rijden veel vrachtwagens. De Krugerstraat komt uit op de Krugbrug. De brug over het spoor, die de site van de Lageweg verbindt met de Hobokense Polder en Blue Gate Antwerp, is aan vernieuwing toe. Ze is momenteel afgesloten voor het verkeer.

Frieslandstraat

De Frieslandstraat is een doodlopende straat, die letterlijk botst op de fabriek Crown Packaging. Hierdoor ontbreekt een aansluiting met de andere straten en plekken op de site. Er zijn enkele nieuwbouwapartementen in gebruik genomen. Deze straat geeft toegang tot een van de hoogbouw woonblokken.

Weerstandlaan

De Weerstandlaan is een druk gebruikte straat met doorgaand verkeer. Door de verschillende woontypologieën aan de randen van de straat heeft het gebied een onpersoonlijk en grootstedelijk karakter. In de hoogbouw woonblokken wonen veel oudere bewoners met een Belgische achtergrond, terwijl aan de oostkant van de weg veel gezinnen met een migratieachtergrond wonen. Het samenleven verloopt er niet altijd even harmonieus.

Tuinproject D'n Akker

Het tuinproject D'n Akker is een gezamenlijk initiatief van de school (GO!) en La Strada (onderdeel van Jeugdzorg Emmaüs vzw). De tuin staat in het teken van gezonde voeding en educatie. De tuin zal worden overgenomen door Samenlevingsopbouw Antwerpen-stad. Samenlevingsopbouw zal in de toekomst ook proberen bewoners uit de onmiddellijke omgeving te betrekken. Aan de achterzijde bevindt zich de groene speelzone van GO!

Hendriklei

De relatie tussen straat en achterzijde is onduidelijk. De sociale woningen hebben geen gezellige achterkant. Een achterin gelegen logistiek farmaceutisch bedrijf (Belmedis) liet vroeger toe dat de kinderen uit de buurt speelden op het grasveld langs de straat, maar na een geval van brandstichting is het terrein afgesloten. Een voormalige wasserij is onlangs omgevormd tot een school (Lucernacollege).

Ingesloten binnengebied

Door de bouw van de Hayez Lemmerz-fabriek, de Crown Packaging-fabriek, de hoge woontorens, de school, de sociale woningen en Belmedis, is een lager gelegen, ontoegankelijk binnengebied ontstaan, waar de natuur zich spontaan heeft ontwikkeld.

Bron luchtfoto: GDI Vlaanderen, 2015





Emiel Vloerstraat

Depanneage2000

Lageweg

Lucernacollege

Hendrikje

Hayes Lemmerz

Belmedis

GO! De Schakel
Atheneum Hoboken

Crown Packaging

Ingesloten
binnengebied

groene speelzone
van GO!

Tuinproject

Krugerstraat

Frieslandstraat

Weerstandlaan

Groepsportret

Veva Roesems — stad Antwerpen

Bij het pilootproject de Lageweg zijn tal van mensen en instanties betrokken. Het college van de stad Antwerpen gaf opdracht aan de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling om op de Lageweg een pilootproject op te starten in het kader van Labo XX. Stadsontwikkeling engageerde verschillende instanties om mee te werken, zoals AG VESPA, het Kenniscentrum Vlaamse Steden en de studiebureaus 51N4E en Connect&Transform. Aangezien grote delen van het terrein vervuild zijn, is ook de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) een belangrijke partner. Op verschillende momenten werd de groep aangevuld met experts uit het middenveld, de academische of de financiële wereld, de bewoners van de site en de omliggende buurten en verenigingen uit de buurt. De belangrijkste uitdaging van het project is het smeden van een coalitie tussen de verschillende stakeholders, in het bijzonder tussen de verschillende grondeigenaars.

De grondeigenaars

De Lageweg heeft een complexe eigendomsstructuur met verschillende types van eigenaars. De gronden zijn eigendom van particulieren, vennootschappen, onderwijsgroepen, verschillende overheden en het onafhankelijke gemeentebedrijf AG VESPA. Eigendomsgrenzen zijn soms voor de eigenaars zelf onduidelijk. Zoneringsgrenzen en eigendomsgrenzen vallen niet altijd samen. Sommige kavels zijn deels industriegebied, deels woongebied. Andere kavels zijn niet ontsloten. Grote delen van het projectgebied staan te koop of zijn in vereffening. In totaal zijn er 844 perceeldelen of eigendommen op de Lageweg, waarvan 512 in de hoogbouwtorens. Een selectie van tien eigenaars – die samen het grootste deel van het gebied in handen hebben – werden geëngageerd om deel te nemen aan het pilootproject.

De opdrachtgevers

De opdrachtgevers van het pilootproject zijn de projectregisseurs van de stad Antwerpen, het Kenniscentrum Vlaamse Steden en de OVAM.

Stad Antwerpen

De Lageweg is een pilootproject in het kader van Labo XX. Met dit pilootproject wil de stad strategieën van verdichting en herwaardering van de 20ste-eeuwse gordel uittesten en in de praktijk brengen. De stad stelde de initiële doelstelling om de aanwezige bedrijvigheid op de site te behouden, te versterken en te verweven met andere functies zoals wonen en nieuwe voorzieningen. Aangezien de stad in het projectgebied geen of nauwelijks gronden in eigendom heeft, is ze aangewezen op de coalitievorming tussen de belangrijkste grondeigenaars.

OVAM

De Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij is betrokken omdat vele gronden in het projectgebied verontreinigd zijn. De OVAM wil mee uittesten hoe een gebied in coalitie gesaneerd en in een circulaire logica geschakeld kan worden. Het project de Lageweg is eind 2016 geselecteerd als 'Pilootproject Terug in Omloop', een gezamenlijk initiatief van de OVAM, Team Vlaams Bouwmeester, Ruimte Vlaanderen, Team Stedenbeleid, Agentschap Ondernemen en de Vlaamse ministers Schauvliege, Homans en Muyters. De Pilootprojecten Terug in Omloop hebben een driedubbele ambitie: onderbenutte en verontreinigde terreinen opnieuw in gebruik nemen, productie en industrie terugbrengen naar de stad, en de omslag maken naar een circulaire economie of een economie van korte ketens.

Kenniscentrum Vlaamse Steden

Het Kenniscentrum Vlaamse Steden heeft expertise

opgebouwd in stadsvernieuwingsprojecten, gebiedsregie, participatie en coproductie. Het Kenniscentrum wil onderzoeken hoe de expertise en de instrumenten die in het pilootproject de Lageweg worden ontwikkeld ook gebruikt kunnen worden op andere plekken en in andere steden.

De procesbegeleiders

De procesbegeleiders leidden en begeleidden het traject met de verschillende stakeholders en experts en zorgden voor een voortdurende samenwerking tussen inhoud en proces. De rol van dit team werd opgenomen door de stedenbouwkundigen en architecten van het ontwerp bureau 51N4E, het transitiebureau Connect&Transform en de projectregisseurs van de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling van de stad Antwerpen.

51N4E

51N4E stond in voor het bedenken van de inhoudelijke invulling van de instrumenten. De inbreng bestond uit het aanbieden van relevante referenties van andere projecten, ontwerp oefeningen en het creëren van verbeeldende schetsen en simulaties.

Connect&Transform

Connect&Transform zorgde voor de focus op het proces. Zij bepaalden wanneer welk instrument nodig was en welke stappen gezet konden worden.

Stadsontwikkeling

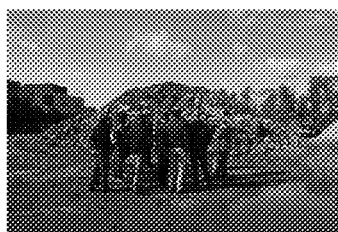
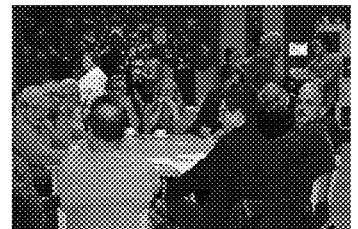
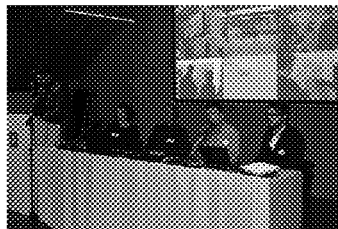
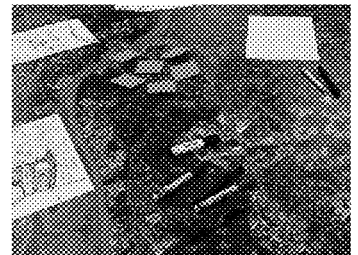
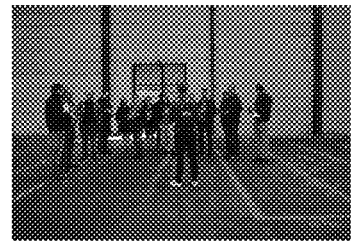
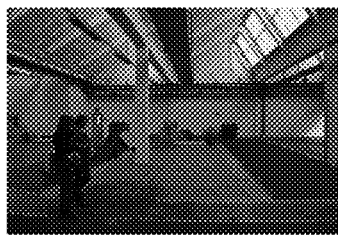
De procesregisseurs van de bedrijfseenheid Stadsontwikkeling stonden in voor een transparante terugkoppeling met het beleid van de stad en voor een optimale toepassing en kenbaarheid van de wettelijke mogelijkheden van ruimtelijke processen.

De adviesgroep

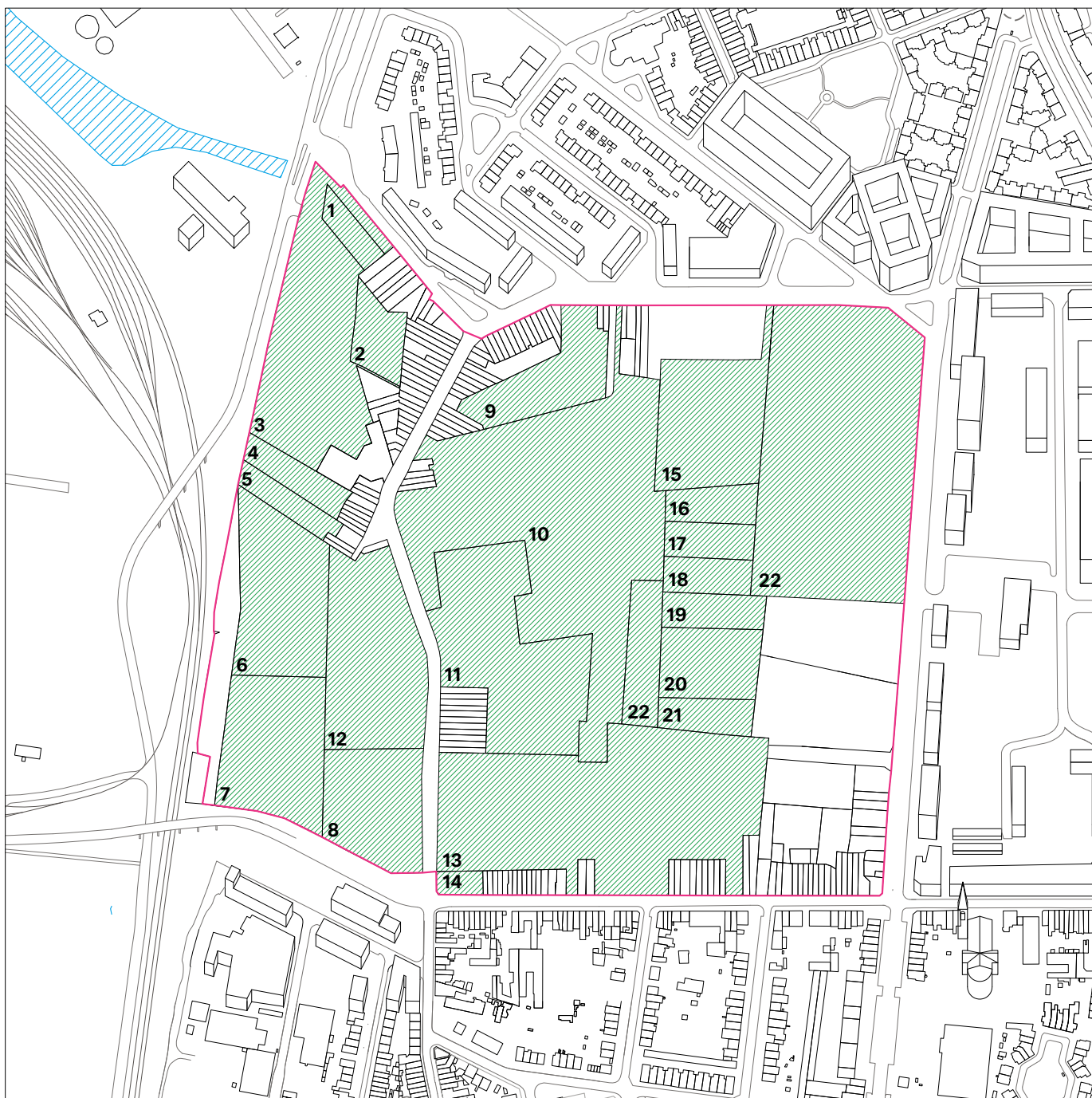
De adviesgroep reflecteerde over inhoudelijke en procesmatige vraagstukken en evalueerde de output van de verschillende sessies met de grondeigenaars. Ze adviseerde de procesbegeleiders over hoe de volgende processtappen de coalitie tussen de eigenaars zouden kunnen versterken. In de adviesgroep zaten vertegenwoordigers van de verschillende kabinetten en stadsdiensten, het Kenniscentrum Vlaamse Steden, OVAM, de onderzoeksgroep Labo S van de faculteit Stedelijke Ontwikkeling van de Universiteit Gent en de onderzoeksbureaus 51N4E en Connect&Transform.

De buurtbewoners

Tijdens de verkennende fase werd ook de buurt geconsulteerd. Op het overlegmoment kwamen een zestigtal bewoners opdagen. De bewoners waren in eerste instantie gekant tegen het project voor de Lageweg zoals dat beschreven staat in de studie Labo XX. Ze waren afgeschrikt door de schetsen, waarin onder meer woontorens getekend waren in een groen binnengebied. De tegenkanting is wellicht ook te wijten aan het feit dat de buurt vooraf niet geconsulteerd was. Tijdens het overlegmoment werd de bewoners duidelijk gemaakt dat er nog geen masterplan op tafel lag en dat er met andere woorden met 'een schone lei' zou gestart worden. Die verzekering kon de weerstand wegnemen en leidde tot een constructief gesprek. Het overlegmoment heeft geleid tot een aantal nuttige ideeën die zeker een meerwaarde kunnen betekenen voor het project (zie p. 64 – 65). Het (tot nu toe eenmalige) bewonersoverleg zal in de volgende fasen van het pilootproject op een veel intensievere manier ingezet moeten worden.







Belangrijkste grondeigenaars

1-6 Depannage2000 NV

Percentage grond: 16%

Depannage2000 maakt deel uit van de VAB-groep. Het bedrijf staat in voor het depanneren van wagens bij foutparkeren en ongevallen in de regio Antwerpen. Daarnaast heeft het bedrijf zich gespecialiseerd in tijdelijke energievoorzieningen en logistiek voor grote evenementen en forensisch onderzoek van wagens betrokken bij misdrijven. Depannage2000 beschikt over een goed ontsloten stuk grond aan de Emiel Vloortstraat, een zijweg van de Lageweg, waarop het bedrijf ook de bouw van een tankstation met biobrandstof plant, en de achterliggende terreinen aan de spoorweg. Het bedrijf kampt met een tekort aan ruimte en zou graag uitbreiden.

7 Sany Logistics NV

Percentage grond: 4,7%

Sany Logistics is een logistiek bedrijf met magazijnen op verschillende plaatsen in Vlaanderen, waarvan de capaciteit in Hoboken de kleinste is. Het bedrijf biedt logistieke diensten voor op- en overslag van diverse goederen. Het bedrijf wenst zijn activiteiten op de site uit te breiden.

8 Krugerbrug NV

Percentage grond: 3,7%

Het bedrijf Geerts en Kinderen, onderdeel van Krugerbrug, recycleert bouwafval (beton, baksteen, metaal). Voordien was het bedrijf gevestigd op een nabijgelegen terrein dat momenteel deel uitmaakt van het natuurgebied de Hobokense Polder. Na de herlokalisatie naar de site op de Lageweg kampt het bedrijf met klachten van overlast door de buurtbewoners.

9 Zon Immo NV

Percentage grond: 2,8%

Zon Immo is een klein import-exportbedrijf dat op het projectgebied een magazijn bezit, evenals de grond en gebouwen van de lagere school van het Lucernacollege. De problematische waterhuishouding op het speelterrein van de school wordt niet aangepakt omdat de bedrijfsburen uit de gebouwen zijn weggetrokken en het onduidelijk is wie gesprekspartner is. Hierdoor kunnen de kinderen maar een beperkte periode in het jaar buiten spelen.

10-12 EDS bvba in vereffening door Kjell Swartelé bvba en Vanhoucke-Verkest bvba

Percentage grond: 29,8%

De advocatenkantoren Kjell Swartelé en Vanhoucke-Verkest beheren momenteel de eigendommen op de voormalige site van de fabriek Hayes Lemmerz. Na het failliet van de velgenproducent in 2008 hebben de advocatenkantoren de taak het vastgoed te verkopen om de schuldeisers uit te betalen.

13-14 Crown Packaging NV

Percentage grond: 14,3%

Het pakjesverwerkend bedrijf Crown Packaging verliet in 2013 zijn vastgoed aan de Lageweg, een jaar nadat het internationale concern ook zijn vestiging in Deurne had gesloten. De gronden aan de Lageweg staan te koop.

15 Belmedis NV

Percentage grond: 4,6%

Belmedis is een actief bedrijf dat instaat voor de distributie van medicijnen naar apothekers in de stad. Het maakt deel uit van de Franse groep Welcoop. Het bedrijf bezit op het projectgebied een stuk grond in residentieel gebied, en is vanaf de straat slecht zichtbaar. De locatie vlakbij de stad is een groot pluspunt, aangezien het gaat over een *last mile* logistiek bedrijf.

16-21 Families Vits, Schunzelaar, Borms, Ballon, De Rem, Janssens

Percentage grond: 7,7%

Enkele families hebben dankzij een erfenis gronden in het binnengebied van het projectgebied in eigendom gekregen. De gebieden zijn residentieel gezoneerd, maar op dit moment niet ontsloten. Om de gronden te ontwikkelen, zijn ze dus aangevoerd op de burens. Door de onverdeeldheid van de eigendom is overeenstemming nodig tussen de erfgenamen over de te volgen koers.

22 AG VESPA

AG VESPA, het 'autonoom gemeentebedrijf voor vastgoedbeheer en stadsprojecten voor Antwerpen', werkt als expert en publieke ondernemer aan een leefbare en aantrekkelijke stad door de realisatie van vastgoed-, bouw- en stadsprojecten. Behalve de realisatie van toonaangevende woon- en publieke bouwprojecten en het beheer van een uitgebreide vastgoedportefeuille, speelt AG VESPA ook een belangrijke rol in gebiedsontwikkelingen en complexe stadsprojecten. AG VESPA ondersteunt de stad en haar dochters in de voorbereiding van complexe stadsprojecten en bundelt waar nodig de krachten met private en publieke partners om te komen tot perceelsoverschrijdende ontwikkelingen. Op het projectgebied bezit AG VESPA een klein maar centraal gelegen perceel, dat op dit moment niet ontsloten is.

23 Gemeenschapsonderwijs (GO!)

Percentage grond: 14,7%

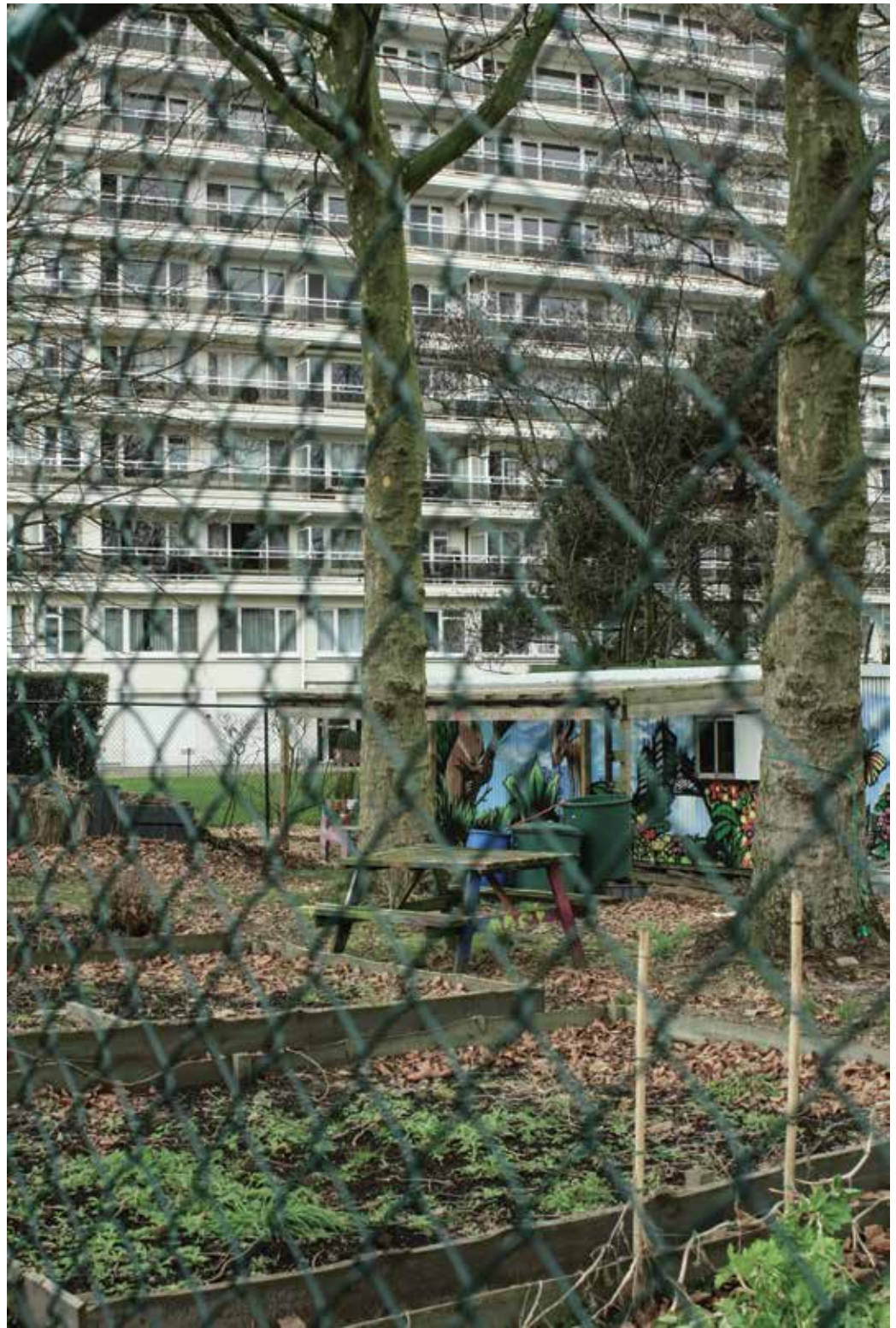
Het Gemeenschapsonderwijs (GO!) heeft twee scholen op het projectgebied: basisschool De Schakel en het Koninklijk Atheneum Hoboken. De basisschool is nu bijna drie jaar in gebruik en telde in 2014 585 leerlingen. GO! ziet in dat een samenwerking kansen biedt om geïntegreerd in het gebied te investeren. De bestaande leegstaande hallen en loodsen op de site kunnen in aanmerking komen voor de uitbreiding van de school. De industriële infrastructuur op de site biedt ook mogelijkheden voor doorstroming van opleidingen naar de lokale arbeidsmarkt. Ook de nieuwe technische campus die binnenkort op Blue Gate Antwerp gebouwd zal worden, biedt mogelijkheden voor de Lageweg en de onderwijsfuncties op de site.





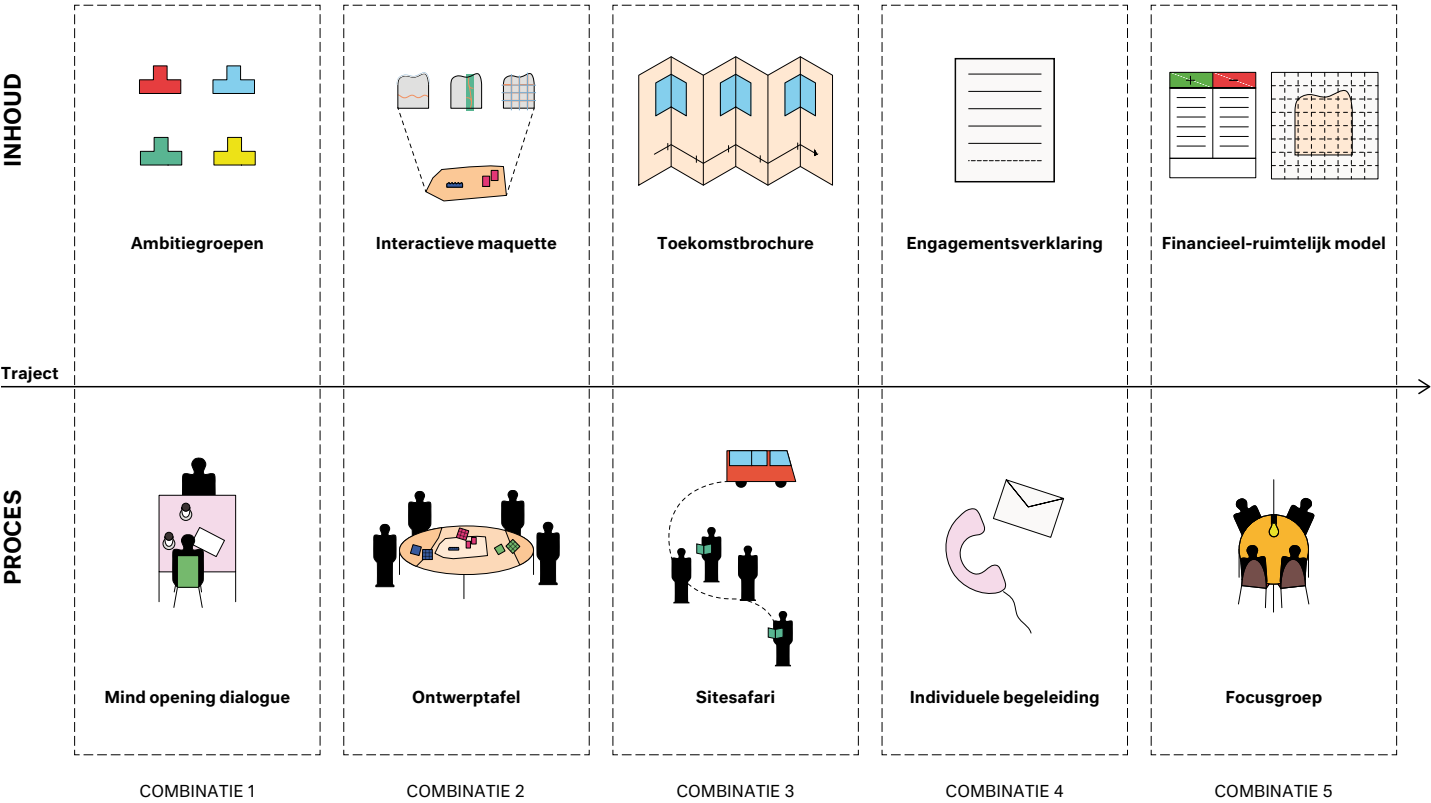






Methode en instrumenten

Dieter Leyssen — 51N4E



Procesmatige en inhoudelijke instrumenten

De uitdaging voor het pilootproject de Lageweg bestond in het tot stand brengen van een coalitie van beleidsmakers, grondeigenaars, investeerders en andere maatschappelijke actoren. Onze hypothese was de volgende: door vanaf de aanvang aan de slag te gaan met het aanwezige kapitaal en de aanwezige actoren, vergroten we de kans op een kwalitatieve gemengde ontwikkeling die geworteld is in de buurt. Welke methode laat toe iedereen te betrekken en het aanwezig kapitaal te activeren? Met welke instrumenten kunnen we een robuuste coalitie smeden die in staat is een financieel gezond en kwalitatief stadsvernieuwingsproject te realiseren?

De aanpak van het pilootproject de Lageweg verschilt van in grootte vergelijkbare stadsontwikkelingsprojecten. Samenwerking met de aanwezige actoren kwam vroeger wel aan bod, onder de noemer van 'participatie', maar was meestal beperkt tot een consultatie van een breed veld van betrokken partijen. In zulke aanpak schuiven experts na uitgebreid studiewerk oplossingen naar voren, waarna de betrokkenen de kans krijgen om hierop te reageren. Vaak gebeurt zo'n consultatieronde pas laat in het proces, op een moment waarop al veel beslissingen zijn genomen. Op de Lageweg experimenteren we met een andere aanpak. De betrokken partijen werden niet 'geconsulteerd', maar aangezet tot dialoog, creativiteit, twijfel en conflict.

Het samenwerkingsmodel steunt op andere uitgangspunten: verbindingen leggen tussen de eigenaars, het integreren van voortschrijdend inzicht, het tot stand brengen van onderling vertrouwen, het bijdragen naar eigen vermogen en het bewaken van de kwaliteit van de procesorganisatie. In dit model kunnen oplossingen niet meer in isolement ontwikkeld worden. De klassieke werkwijze van de architect of stedenbouwkundige die een harmonieus plan bedenkt en stapsgewijs implementeert, gaat niet

op, want we hebben te maken met een sterk versnipperde eigendomsstructuur.

De methode steunt bovendien op complexe relaties tussen verschillende specialisaties en sectoren en tussen verschillende belangen en perspectieven. Hierdoor neemt de complexiteit van het vraagstuk toe. Het is immers nodig om verschillende expertises te integreren in een samenhangend geheel en gedurende het gehele proces al die verschillende perspectieven gelijktijdig in ogenschouw te nemen.

Om die complexiteit beheersbaar te maken, hebben we een reeks instrumenten uitgetest die nieuwe koppelingen trachten te leggen tussen de verschillende specialisaties in het project, tussen de verschillende meningen en belangen, en tussen verschillende tijdsperspectieven. Aan de hand van die instrumenten konden we de coalitie testen en versterken. Welke voorstellen resoneren, welke niet? Welke concepten versterken de coalitie, welke niet? Met welke principes van stadsontwikkeling is de groep vertrouwd, en welke vragen om extra uitleg?

Het bleek essentieel om per instrument inhoud en proces nauwgezet op elkaar af te stemmen en na iedere stap opnieuw te evalueren. Met *inhoud* bedoelen we het 'wat': de ambitie van de ontwikkeling en de typologieën die in de toekomst op de Lageweg ontwikkeld zouden kunnen worden. Onder inhoud verstaan we ook de juridische en financiële montage van het project. In de instrumenten rond het inhoudelijke vraagstuk lag de nadruk op een stapsgewijze visieopbouw. Hierbij probeerden we telkens zo dicht mogelijk aan te sluiten bij de ervaringen van de betrokkenen. We trachtten verhaallijnen te creëren die de diversiteit in de coalitie konden overbruggen.

Met *proces* bedoelen we de manier waarop de verschillende partijen werden betrokken: 'hoe' we met onzekerheden, conflicten en belangen kunnen omgaan.

'Op de Lageweg experimenteren we met een andere aanpak. De betrokken partijen werden niet 'geconsulteerd', maar aangezet tot dialoog, creativiteit, twijfel en conflict.'

De sleutel voor een goed proces is het realiseren van een constructieve context waar plaats is voor dialoog, kennisdeling, conflict en enthousiasme. De procesinstrumenten anticipeerden telkens op mogelijk spanningsvelden en trachtten het potentieel van die spanningsvelden ten volle te benutten.

Twee inzichten vloeiden voort uit het testen van de *inhoudelijke instrumenten*. Ten eerste dat het telkens scherper omlijnen van een visie een iteratief proces is waarin de inhoud telkens binnen een grotere complexiteit besproken kan worden. Ten tweede het idee dat individuele waardecreatie telkens moet verbonden worden aan gemeenschappelijke waardecreatie. Op zich vereist dit de erkenning dat 'actuele' waarde-inschatting een subjectief gebeuren is, en sterk afhankelijk is van de individuele ervaring van de betrokkenen.

Twee inzichten vloeiden voort uit het testen van de *procesinstrumenten*. Ten eerste dat we via verbeelding de toekomst dichterbij konden brengen en dat dit de betrokken partijen kon verbinden. Ten tweede dat intelligentieopbouw gerealiseerd kon worden door een flexibele schakeling tussen parallelle sporen. Dit betekent dat capaciteitsopbouw geen lineair proces is, maar een keuzeproces waarbij gelijktijdig inzichten op verschillende vlakken ontwikkeld worden.

We koppelden telkens één inhoudelijk instrument aan een procesmatig instrument. Als geheel vormen die instrumenten een eerste aanzet voor een nieuwe systemische methodiek waarin ontwikkelingsstrategieën worden aangereikt voor de vernieuwing van het 20ste-eeuwse stadsweefsel rond Antwerpen. De instrumenten dienen dus een dubbel doel: enerzijds de status quo op het projectgebied zelf doorbreken, anderzijds strategieën uittesten die in andere, vergelijkbare projecten kunnen herhaald worden.

Combinatie 1: Mind opening dialogues en ambitiegroepen **Een start op basis van mogelijkheden**

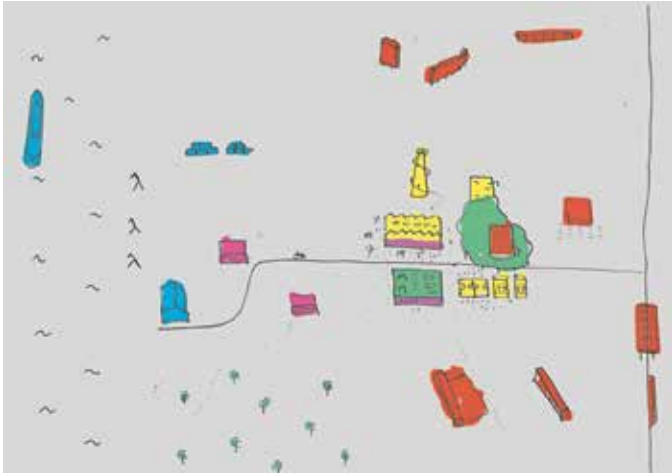
We hebben het gesprek met de grondeigenaars aangevat met een reeks *mind opening dialogues*. Tijdens die individuele gesprekken peilden we naar de plannen, wensen en ambities van de eigenaars. Bij elk gesprek nodigden we een externe expert uit, die inspiratie bood om de ambities scherper te stellen.

We leidden elk individueel gesprek in met een presentatie van mogelijke ambities voor het gebied. Daarna luisterden we naar wat de eigenaar hierin relevant vond. We deelden de ambities in volgens vier thema's (de zogenaamde *ambitiegroepen*): 'levend sociaal weefsel', 'stedelijke economie', 'nieuwe woonbeleving' en 'duurzame leefomgeving'. Binnen elk thema onderscheidde we drie ambitieniveaus: een 'basis-ambitieniveau' (transformaties en verbeteringen waarvoor geen nieuwe coalitie nodig is), een 'delen-ambitieniveau' (transformaties dankzij beperkte nieuwe verbindingen en samenwerkingen), en een 'veranker-ambitieniveau' (transformaties gedragen door de hele coalitie).

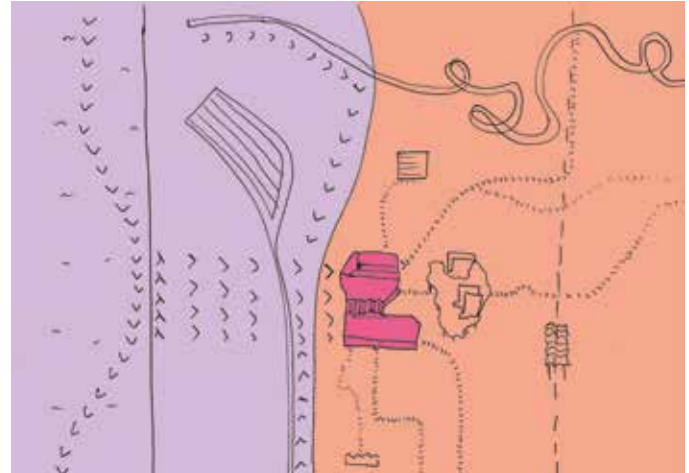
We illustreerden de vier ambitiegroepen en -niveaus met internationale voorbeeldprojecten die gelijkenissen vertonen met het projectgebied van de Lageweg. De voorbeeldprojecten werden aangevuld met voorbeelden die de eigenaars zelf aanbrachten.

De uiteindelijke bedoeling van *mind opening dialogues* was om de stakeholders enthousiast te maken en te engageren om deel te nemen aan het cocreatieve traject. Tijdens deze dialogen hebben we de boodschap meeggeven dat het pilootproject de toekomstige invulling van hun eigen terrein sterk kon beïnvloeden, en dat door samen te werken het project op een hoger ambitieniveau getild zou kunnen worden.

De ambitiegroepen



1



2



3



4

1 Levend sociaal weefsel

In de ambitiegroep 'levend sociaal weefsel' onderzochten we kansen om het projectgebied in te zetten voor de verbetering van het voorzieningenniveau in de wijde omgeving. De grote schaal van het terrein, de open ruimte en de leegstaande industriële infrastructuur kunnen plaats bieden aan tal van publieke functies die op dit moment ontbreken in de buurt. Volkstuinen zouden bijvoorbeeld groenten kunnen verkopen aan lokale restaurant, die op hun beurt de werking van de volkstuinen mee financieren. Leegstaande ruimtes zouden in afwachting van een ontwikkeling tijdelijk in gebruik genomen kunnen worden als tentoonstellingsruimte, buurthuis, makersatelier, speelruimte of skatepark.

2 Stedelijke economie

In de ambitiegroep 'stedelijke economie' kwamen een aantal ideeën naar boven voor de inbedding van economische activiteiten in het stedelijk weefsel. Leegstaande infrastructuur zou aan een voordelig tarief verhuurd kunnen worden aan start-ups. Ook de reeds aanwezige

activiteiten op het vlak van recyclage, bouw en logistiek kunnen een aanleiding zijn om nieuwe economieën ingang te doen vinden. Zo is de Lageweg een geschikte site om te experimenteren met nieuwe bouwtechnieken en materialen, zoals de toepassing van 3D-printing in de bouw. Door de aanwezigheid van scholen op en nabij het projectgebied kan de Lageweg uitgroeien tot een professionele 'leeromgeving', waarin bedrijven en scholen ruimte en kennis uitwisselen.

3 Nieuwe woonervaring

In deze ambitiegroep onderzochten de bewoners manieren waarop wonen en industrie zo georganiseerd kunnen worden dat ze elkaar niet belemmeren of verstoren. Dat kan door het woonweefsel zo vorm te geven dat een directe relatie tussen wonen en werken zoveel mogelijk vermeden wordt. Een andere mogelijke strategie is om de kwaliteiten van het industriële patrimonium in te zetten om de woonervaring te verrijken. Werkruimtes of parkeerplaatsen zouden bijvoorbeeld na de werkuren een andere functie kunnen krijgen als ontmoetings- of

speelruimte. In de ambitiegroep formuleerden de bewoners ook de wens om nieuwe woonvormen – zorgwonen, cohousing, enzovoort – te introduceren. De hoognodige renovatie van de Amelincxblokken kan een aanleiding zijn om te experimenteren met nieuwe modellen van levenslang wonen.

4 Duurzame leefomgeving

De ambitiegroep 'duurzame leefomgeving' stelde de vraag naar de ambitie van het pilootproject op het vlak van duurzaamheid. De Lageweg biedt een kans om op relatief korte termijn en relatief grote schaal tot resultaten te komen. Sloopafval zou bijvoorbeeld op de site zelf gerecycleerd en hergebruikt kunnen worden als bouw materiaal. De bedrijven zouden ook kunnen experimenteren met nieuwe vormen van transport en distributie (e-bikes, elektrische deelwagens, enzovoort). De nabijheid van Blue Gate Antwerp en de nieuwe residentiële ontwikkeling Nieuw Zuid aan de Scheldekaaien schept mogelijkheden op het vlak van uitwisseling van materialen, goederen of restwarmte (warmtenet).

Combinatie 1 bis: Bewonersoverleg en ambitiegroepen

Kennisdelen en vertrouwen winnen

Parallel aan het traject met de grondeigenaars, vatte de stad een dialoog aan met de bewoners, omwonenden en gebruikers van het gebied. In een klassiek stadsvernieuwingsproject gebeurt dit soort informatie- of participatiemoment meestal op basis van een eerste ontwerpvoorstel. Voor de Lageweg was er nog geen ontwerp. Er bestond enkel het belangrijke uitgangspunt – reeds geformuleerd in de studie Labo XX – om te vertrekken van de aanwezige kwaliteiten, actoren en kapitaal. Bovendien had de stad de ambitie geformuleerd dat industriële activiteiten in het gebied moeten blijven bestaan, aangevuld met andere functies zoals wonen en diensten.

De stad postte een uitnodigingsbrief in alle brievenbussen in het projectgebied en de aanliggende straten. Aan de inkom van de woontorens spraken de mensen van het stedelijk wijkoverleg de bewoners aan en nodigden ze uit op de gespreksavond. De verwachte opkomst van vijf tot vijftien personen werd met zestig personen ruim overschreden.

De avond startte met een film over verdichting van de 20ste-eeuwse gordel. De film maakte op een bondige manier duidelijk waarin de uitdagingen bestaan van de bevolkingsgroei in Antwerpen – nood aan extra woningen, extra voorzieningen en extra werkplekken in de stad – en welke rol de 20ste-eeuwse gordel hierin kan spelen.

Vervolgens namen we de tijd om de toekomstbeelden voor de site, zoals die waren gepubliceerd in de studie Labo XX, te verduidelijken. In de publicatie (en tentoonstelling) waren namelijk een aantal beelden te zien van mogelijke ontwikkelingen op de site. Die toekomstbeelden hadden heel wat vragen en negatieve reacties losgemaakt bij bewoners, gebruikers en verenigingen zoals Natuurpunt.

We legden uit dat dit een ‘mogelijkheidsonderzoek’ was, en dat de tekeningen en ideeën uit het boek niet gebruikt zouden worden als basis voor de herontwikkeling. We zouden met andere woorden starten ‘met een schone lei.’

Om de bekommernissen van de bewoners en gebruikers beter te leren kennen en de discussie op gang te brengen, nodigden we iedereen uit om rond de tafels plaats te nemen en samen te werken rond de vier ambitiegroepen. Enkelen verlieten op dit moment de zaal. Er waren zes tafels van ongeveer zes tot tien mensen per tafel. Per ambitiegroep stelden we telkens heel concrete vragen. Hoe kunnen bestaande projecten verbeterd worden? Hoe kunnen bewoners bijdragen aan de buurt? Hoe zie je het wonen van de toekomst? Voor elk van die vragen trachtten we een antwoord uit te lokken voor drie tijdhorizonten: wat is mogelijk of wenselijk binnen korte, middellange en lange termijn?

Nadien voerden we een open gesprek met de bewoners en gebruikers over de ambitiegroepen. Dat lokte heel wat reacties en interessante ideeën uit die een meerwaarde kunnen betekenen voor het project.

Veel bewoners uitten hun vrees voor het verdwijnen van het groen op de site. Oudere bewoners herinnerden zich nog dat het groene binnengebied een speelveld was voor kinderen en dat er verschillende voetgangersdoorsteken waren doorheen het bouwblok, en dat daar nu een gemis aan is. Uit de sessies kwam het voorstel naar voren om het groen te koppelen aan sport- en speelvelden, een waterpartij en een horecafunctie, zodat ouders en kinderen er samen kunnen verblijven. Een voorstel voor het project ‘samentuinieren’ zou gekoppeld kunnen worden aan het idee om het groenafval van de twee woonblokken te verzamelen en het te laten composteren.

De buurtbewoners pleitten ook voor meer ruimte voor lokaal initiatief. Zo zouden de leegstaande loodsen tijdelijk

gebruikt kunnen worden voor buurtactiviteiten, in afwachting van een permanente ruimte voor buurtwerking.

Ook op het vlak van wonen kwamen ideeën naar boven. De bewoners pleitten ervoor het wonen aantrekkelijker te maken door te voorzien in kwalitatieve buitenruimtes. Volgens hen mocht het gebied niet volgebouwd worden met uitsluitend hoogbouw of sociale woningen, maar evenmin met enkel grondgebonden woningen (waardoor er nog maar weinig publiek ruimte zou overblijven). De bewoners bleken voorstander van woongebouwen met vijf tot zeven bouwlagen rond een centraal groengebied. De bewoners zijn ook vragende partij om nieuwe woontypes te introduceren in de wijk om bijvoorbeeld levenslang wonen mogelijk te maken. Verschillende types kwamen ter sprake zoals cohousing, kangoeroewoningen, serviceflats, woonerven of begeleid samenwonen.

We leerden ook dat de industrie niet per definitie als slechte buur werd ervaren. De bewoners van het appartementengebouw naast de Crown-fabriek (inmiddels gesloten) hadden nooit hinder gevoeld. De geluidsoverlast was miniem, van geur of stof was geen sprake. Enkel het transport van vrachtwagens en wagens hebben een negatief effect op de levenskwaliteit. Men vroeg zich af hoe gemengde vormen van wonen en werken gecombineerd kan worden en of daar dan al goede voorbeelden van bestaan.

‘Het gesprek met de bewoners en gebruikers over de ambitiegroepen lokte heel wat reacties en interessante ideeën uit die een meerwaarde kunnen betekenen voor het project.’

Combinatie 2: Ontwerptafel en interactieve maquette Vertrouwen creëren in de collectiviteit

Tijdens het eerste collectieve moment verzamelden we de tien deelnemende eigenaars rond een interactieve maquette. Door de voltallige opkomst was het duidelijk dat de *mind opening dialogues* de interesse had geprikkeld. De bedoeling was om de stakeholders met elkaar in contact te brengen en de betrokkenheid te vergroten, maar ook om een eerste begrip te creëren rond mogelijke ruimtelijke randvoorwaarden en keuzes.

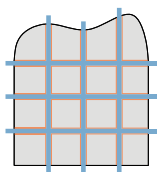
We startten de discussie met een korte synthese van de individuele reacties uit de *mind opening dialogues*. Vervolgens stelden we mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsscenario's voor het gebied voor. Daarvoor gebruikten we de 'interactieve maquette'. Ze gaf alle eigenaars een overzicht van de ruimtelijke situatie van het projectgebied. Dankzij de maquette werden verschillende ruimtelijke condities – zoals het verschil in type of hoogte van bebouwing, of de (on)toegankelijkheid van groene en open ruimte – in één oogopslag duidelijk. Vervolgens legden we drie mogelijke toekomstige structuren, uitgesneden uit grote bladen papier, op de maquette. Op die manier konden we het gesprek op gang brengen.

De ruimtelijke modellen zetten de eigenaars aan om zelf alternatieve voorstellen te bedenken. Met blad en papier deed elke eigenaar een voorzet en lichtte deze toe. Eén vertegenwoordiger van een eigenaar weigerde om dit te doen. Hij stelde zich vragen bij het statuut van dergelijke tekeningen. De andere eigenaars maakten een eerste schets, die hen toeliet om de krijtlijnen van hun visie te delen met de anderen.

Nadien, tijdens een informeel moment, discussieerden de eigenaars verder. Toen kwam naar boven dat sommige eigenaars zich vragen stelden over de waarde van hun grond. De onderzoekers interpreteerden die vragen als deel uitmakend van een bredere vraag, namelijk: *what's in it for me?* Tussen sommige eigenaars (en/of hun vertegenwoordigers) liepen reeds koop- en verkoopgesprekken. Tot dan toe waren deze gesprekken weinig succesvol, voornamelijk wegens gebrek aan informatie en onderling wantrouwen. We gebruikten de dialoog over de waarde-bepaling om het idee te herhalen dat er via samenwerking wellicht een grotere 'waarde' zou kunnen ontstaan, in vergelijking met een strategie waar elke eigenaar zijn eigen terrein op zijn eentje zou ontwikkelen. Toen werd voor het eerst het idee geopperd om in alle transparantie een aantal financiële scenario's te onderzoeken.

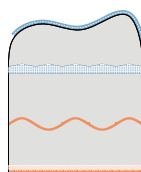


Op de interactieve maquette werden drie mogelijke toekomstige structuren geprojecteerd



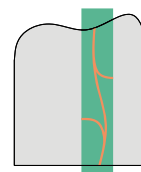
Klassiek verkavelingspatroon

Het 'klassiek verkavelingspatroon' trekt het stratenpatroon van de naburige wijk het Portugesehof door tot in het projectgebied. Het ruimtelijk model is gebaseerd op grondgebonden woningen met een private tuin. Deze structuur breekt radicaal met de huidige organisatie van het gebied. Een van de nadelen van dit scenario is dat er een grote oppervlakte wegens nodig is om een eveneens grote oppervlakte aan grond ontwikkelbaar te maken. Er blijft weinig publieke ruimte over.



Groene vingers

Het scenario van de 'groene vingers' legt een oost-westverbinding door de site. Op dit moment is die verbinding onbestaande. Door de groengebieden in het oosten en in het binnengebied te ontwikkelen als kwalitatieve doorsteken en open ruimte, kunnen we inspelen op de nood naar open ruimte voor de buurt.



Geïntegreerde clusters

In het huidige projectgebied zijn vier zones te onderscheiden (van west naar oost): een actieve zone met bedrijvigheid, een zone met veel leegstand maar enkele waardevolle industriële structuren, een groenzone en een woonzone met voorzieningen. Het scenario van de 'geïntegreerde clusters' legt een noord-zuidverbinding over de site, van de wijk het Kiel tot aan het Portugesehof. Dit model zet in op de optimalisatie van de bestaande zones en aantrekkelijke overgangsgebieden tussen de zones.

Combinatie 3: Toekomstbrochure en sitesafari **Verbeelding koppelen aan beleving in groep**

We nodigden de groep van eigenaars uit op een *sitesafari* in het projectgebied. Iedereen kreeg een brochure overhandigd: *Doorbraak SQS De Lageweg ... binnen één, vijf en twintig jaar*. Met de sitesafari verschoof de nadruk van instrumenten die een vogelperspectief bieden op de site (de interactieve maquette, de ambitiegroepen) naar een meer directe beleving van het projectgebied.

De sitesafari was een ervarings- en ideeënwandeling. Op verschillende stopplaatsen schetsten de begeleiders verschillende mogelijkheden op een termijn van één jaar (tijdelijk gebruik), vijf jaar en twintig jaar. De ervaring van de concrete situaties bood duidelijk een houvast om de toekomst van het gebied in te beelden. Het liet de eigenaars toe om hun eigen ideeën verder te ontwikkelen en met de stad te bespreken. Een van de eigenaars speelde met het idee om tijdelijk collectieve werkruimen op het gebied te organiseren. Een ander wilde de leegstaande hallen tijdelijk gebruiken als opslagruimte.

De toekomstbrochure bevatte toekomstbeelden van zeven locaties op het projectgebied binnen één, vijf en twintig jaar. De toekomstbeelden waren gebaseerd op de resultaten van de *mind opening dialogues*. Ze waren dus het resultaat van coproductie, weliswaar vertaald in woord en beeld door het ontwerpbureau 51N4E. Het consortium Witteveen+Bos en De Nijs Advies verzorgde bijkomende informatie over de mogelijke aanpak van de bodemverontreiniging.

De sitesafari



‘We nodigden de groep van eigenaars uit op een *sitesafari* in het projectgebied. Iedereen kreeg een brochure overhandigd: *Doorbraak SQS De Lageweg ... binnen één, vijf en twintig jaar.*’







MULTIMODALE KRUGERBRUG



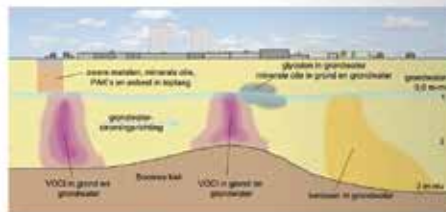
De Krugerbrug wordt een belangrijk knooppunt tussen Lageweg, Blugule en de Holzkense polder. Een voortgangstrag verbindt de schelkswaer met de Lage Weg. Door van de nieuwe krugferag ook een observatorium te koppelen, krijgt het publiek inzicht in wat er in de buurt beweegt.

DOORSTEK 'HOGE WEG'

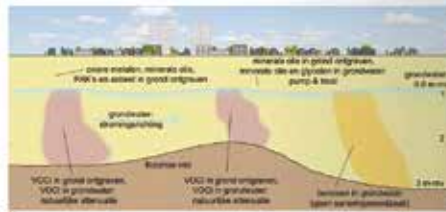


Het groen binnen gebied is het kloppend hart van de site, momenteel helemaal afgescheiden van de stad. Door een nieuwe pad te bouwen doorheen het gebied dat de nieuwe programma's aan elkaar koppelt, wordt het eenvoudig toegankelijk, maar blijft zijn groene en ongespoetste kwaliteit bewaard.

BODIEM VERVUILING



Voor



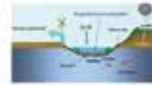
Nu

1. Dredstenen en bouwstoffen



In het kader van de herontwikkeling kan veel materiaal gebruikt worden door zo veel mogelijk te snoeien naar een gestructureerde grondslag en hergebruik van bouwstoffen of bestaande gebouwen. Grond die voor een ondergrondse constructie dient ontgraven te worden kan binnen het gebied toegepast worden voor bijvoorbeeld een ophoging.

2. Bodemkwaliteit



In de bodem zijn verschillende immobiele en mobiele verontreinigingen aanwezig. De aanwezigheid van deze verontreinigingen wordt gekoppeld met de toekomstige herontwikkeling rekening houdend met de temperatuur 1, 5 en 20 jaar (na systematische afwijking). Voor de aanwezigheid van grondwaterpluim van grondwaterstoffen kan gekoppeld worden om het innovatieve principe van 'natural catch' toe te passen (na afwijking recht), dit door een sloot aan te leggen in de lager gelegen gebieden.

3. Bodemenergie

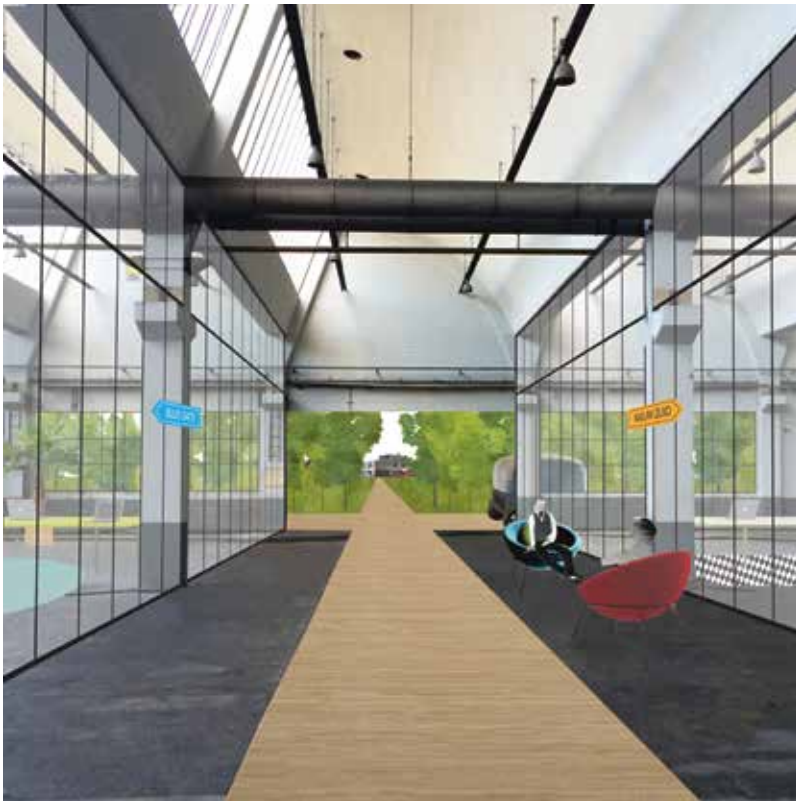


Een bodemwarmingssysteem maakt gebruik van de bodem voor warmte of koelbevoering of om energiewaarde te op te slaan. De bodem kan rechtstreeks gebruikt worden ter plaatse van de woning. De warmte wordt met behulp van een warmtepomp naar een hoger temperatuurniveau opgewerkt om als verwarming te kunnen dienen.

4. Waterbergend en -infiltrerend vermogen



Gedurende het gebied laag gelegen is, wordt aandacht gevestigd aan het waterbergend en -infiltrerend vermogen van de bodem. De bodem heeft het vermogen om water onder het maaiveld op natuurlijke wijze te bergen. Hierdoor moet water kunnen infiltreren. Een goede infiltratie in de bodem kan ook werken naar richting bieden.



Toekomstbeeld van micro-economiehub in een van de leegstaande hangars



Toekomstbeeld van skatepark in voormalig logistiek centrum

Combinatie 4: Engagementsverklaring en individuele begeleiding

Van receptieve naar actieve betrokkenheid

Naarmate het coalitievormingsproces vorderde, brak een moment aan waarop de eigenaars hun vrijblijvend engagement omzetten in een actieve betrokkenheid. Door de ondertekening van de engagementsverklaring is er een eerste stap gezet richting samenwerking. Concreet hield dit in dat ze de kans kregen om de ambitiegroepen voor de Lageweg te onderschrijven. Er was ook een onderling akkoord om samen te investeren in een waardebeoordeling door een extern bureau.

De introductie van de engagementsverklaring lokte vele discussies uit. Wat is het statuut van het engagement? Kan het document juridisch sluitend gemaakt worden? Wat wordt verstaan onder 'waardebeoordeling'? Hoe zou een juridisch onsamenhangende groep van opdrachtgevers de som aan het externe bureau betalen? Ook rees de vraag naar het verdere projectverloop op middellange en lange termijn. Daarom onderscheidden we *mijlpalen* in het traject: we kozen ervoor om het pilootproject te situeren als een voortraject, dat vervolgens kan uitmonden in planvorming, kadervorming en ten slotte uitvoering.

De introductie van de engagementsverklaring in het proces ging gepaard met de individuele begeleiding van de verschillende eigenaars door de projectregisseur van de stad. Het werd duidelijk dat sommige 'eigenaars' waarmee we tot dan toe aan tafel zaten, niet gemachtigd waren te tekenen. De engagementsverklaring werd op die manier een middel om de échte eigenaars of besluitvormers te identificeren en op de hoogte te brengen van het projectverloop.

We hebben de engagementsverklaring niet beschouwd als een strikt juridisch document, maar als een hulpmiddel

om een coalitie tot stand te brengen. Daarom was het de eigenaars ook toegestaan om een engagementsverklaring 'op maat' te ondertekenen, waarin bepaalde paragrafen waarvoor ze zich nog niet wilden engageren, konden weggelaten worden. We streefden niet naar de beste, maar naar de best mogelijke vooruitgang. Zeven eigenaars ondertekenden de eerste twee paragrafen, met daarin de ambitiegroepen voor de Lageweg. Negen eigenaars ondertekenden de derde paragraaf, waarin de procentuele bijdrage voor het opmaken van het financieel model was opgenomen. Uiteindelijk (bij de besprekingen rond de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst, een tweede mijlpaal van de coalitie, die plaatsvond na de verkennende fase) heeft ook de laatste eigenaar de engagementsverklaring ondertekend.

'We hebben de engagementsverklaring niet beschouwd als een strikt juridisch document, maar als een hulpmiddel om een coalitie tot stand te brengen.'

Combinatie 5: Financieel-ruimtelijk model en focusgroepen

Van een lineair naar een circulair proces

Het pilootproject steunde op de initiële aanname dat een coalitie van eigenaars kan komen tot een grotere financiële meerwaarde en een eerlijkere verdeling. Vanaf de eerste collectieve momenten met de eigenaars hebben we deze aanname stapsgewijs onderzocht. De unanieme beslissing om een extern bureau aan te stellen om een financieel model op te maken, was een sleutelmoment. Net doordat het model bekostigd werd door de eigenaars zelf, ontstond een gevoel van eigenaarschap: de Lageweg werd meer en meer hun eigen project.

Het financieel model test de financiële haalbaarheid van het coalitieproject. Het gaat gepaard met de ontwikkeling van een ruimtelijk model dat toelaat om alle relevante parameters in de waardeontwikkeling met elkaar in verband te brengen. Om dat ruimtelijk model op te maken zonder reeds een welomschreven masterplan naar voren te schuiven, deden we een beroep op de resultaten uit de vorige rondes: de ambitiegroepen, de voorbeeldprojecten, de scenario's besproken rond de interactieve maquette, enzovoort.

Het financieel model werd op maat van deze opdracht opgemaakt met als basisprincipe een onderscheid tussen de stedenbouwkundige cluster en de operationele cluster. De *stedenbouwkundige cluster* bevat de kavels of delen van kavels die een ruimtelijk samenhangend geheel kunnen vormen. Per kavel kan worden aangegeven voor hoeveel procent hij deel zal uitmaken van elke cluster (bv. 50% woon-werkgebied, 50% park). Aan iedere stedenbouwkundige cluster wordt één data-set toegekend die resulteerde uit het ontwerpend onderzoek. Die data-set bevat onder meer de oppervlakteverdeling tussen residentiële ruimte,

opslag en productie, kantoren, retail, publieke voorzieningen, openbaar domein en parkeerplaatsen. Ook de saneringskost werd mee in rekening gebracht. Per cluster kan tevens een fasering in de tijd worden ingevoerd. De *operationele cluster* bevat de kavels of delen van kavels die perceelsoverschrijdend worden ontwikkeld, dit wil zeggen waarvoor een grondenbank of vergelijkbaar samenwerkingsverband wordt opgericht. Tijdens het pilootproject omvatte de operationele cluster telkens het volledige projectgebied, maar dit kan in de toekomst eventueel aangepast worden naar deelgebieden.

Aan de hand van verschillende typologieën bouwden we voeling op met belangrijke parameters zoals de V/T (vloer/terrein-index, die de toegelaten dichtheid omschrijft), percentage groen of percentage residentieel. Hierbij maakten we intensief gebruik van de input uit de *mind opening dialogues*. De referenties die het studiebureau en de betrokkenen aanhaalden, werden getest op het projectgebied en hun haalbaarheid werd samen geëvalueerd. Ook de aangehaalde tekorten aan functies op het projectgebied werden geïntegreerd. De ontwerp oefeningen die tijdens de ontwerptafel op de interactieve maquette werden getoond, waren een startpunt voor de zogenaamde *wegwerpmasterplannen* die werden opgemaakt in het financieel-ruimtelijk model.

De opmaak van de ruimtelijke modellen was een onderzoek naar mogelijkheden, niet naar één haalbaar resultaat. In eerste instantie selecteerden we samen negen mogelijke *wegwerpmasterplannen*, waarvan het onderzoeksteam en het team ontwerpend onderzoek van de stad er twee verder uitwerkten: het 'geïntegreerd model' en de 'groene Z-beweging'. De ontwerpen werden bewust *wegwerpmasterplannen* genoemd, aangezien ze als doel hadden om inzicht te genereren in de ruimtelijk en financiële randvoorwaarden en niet om verder uitgewerkt te worden tot finale masterplannen.



In beide scenario's namen we het volledige projectgebied in ogenschouw. Zo konden we de meerwaarde van de samenwerking illustreren. We vergeleken de scenario's vervolgens met de meerwaarde die gegeneerd kon worden in een *stand-alone*-scenario, waarbij eigenaars zich beperken tot ontwikkeling binnen hun eigen perceelsgrenzen, waarbij de bestaande bestemmingsregels ongewijzigd bleven. Bij de scenario's 'geïntegreerde clusters' en 'groene Z-beweging' werd abstractie gemaakt van de huidige bestemming.

Het financieel model toonde aan dat iedere grondeigenaar in meer of mindere mate baat heeft bij een coalitieontwikkeling. De financiële expert verklaarde dit door de mogelijkheid om in een perceelsoverschrijdende ontwikkeling afwegingen te maken die de investering optimaliseren. Volgende afwegingen werden geïdentificeerd:

Afweging tussen saneringskost en ontwikkelingskost

De bodemverontreiniging op de site werd geïntegreerd in het ruimtelijk scenario door bijvoorbeeld stukken grond waar de vervuiling geen risico inhoudt zolang deze afgedekt blijft door een betonplaat, onaangeroerd te houden en in te richten als skatepark of sportveld. Stedenbouwkundige of ruimtelijke keuzes hebben dus een belangrijke impact op de saneringskost.

Afweging tussen de bouwkost van een ondergrondse parking en de clustering van parkeerplaatsen

Door een groter gebied te ontwikkelen, kunnen parkings slim geclusterd worden, en bouwkosten geoptimaliseerd.

Afweging tussen nieuwe ontwikkeling en bestaande activiteit

Door bestaande gebouwen en activiteiten mee te nemen in het financieel model, wordt een meer realistische inschatting gemaakt van de meerwaardecreatie.

Afweging tussen de winstcreatie en de fasering

Door samen te werken, kan beter worden ingespeeld op de marktvraag en kan het nieuw gecreëerd aanbod gefaseerd op de markt worden gebracht.

Afweging tussen de ontwikkeling van het perceel en van de omgeving

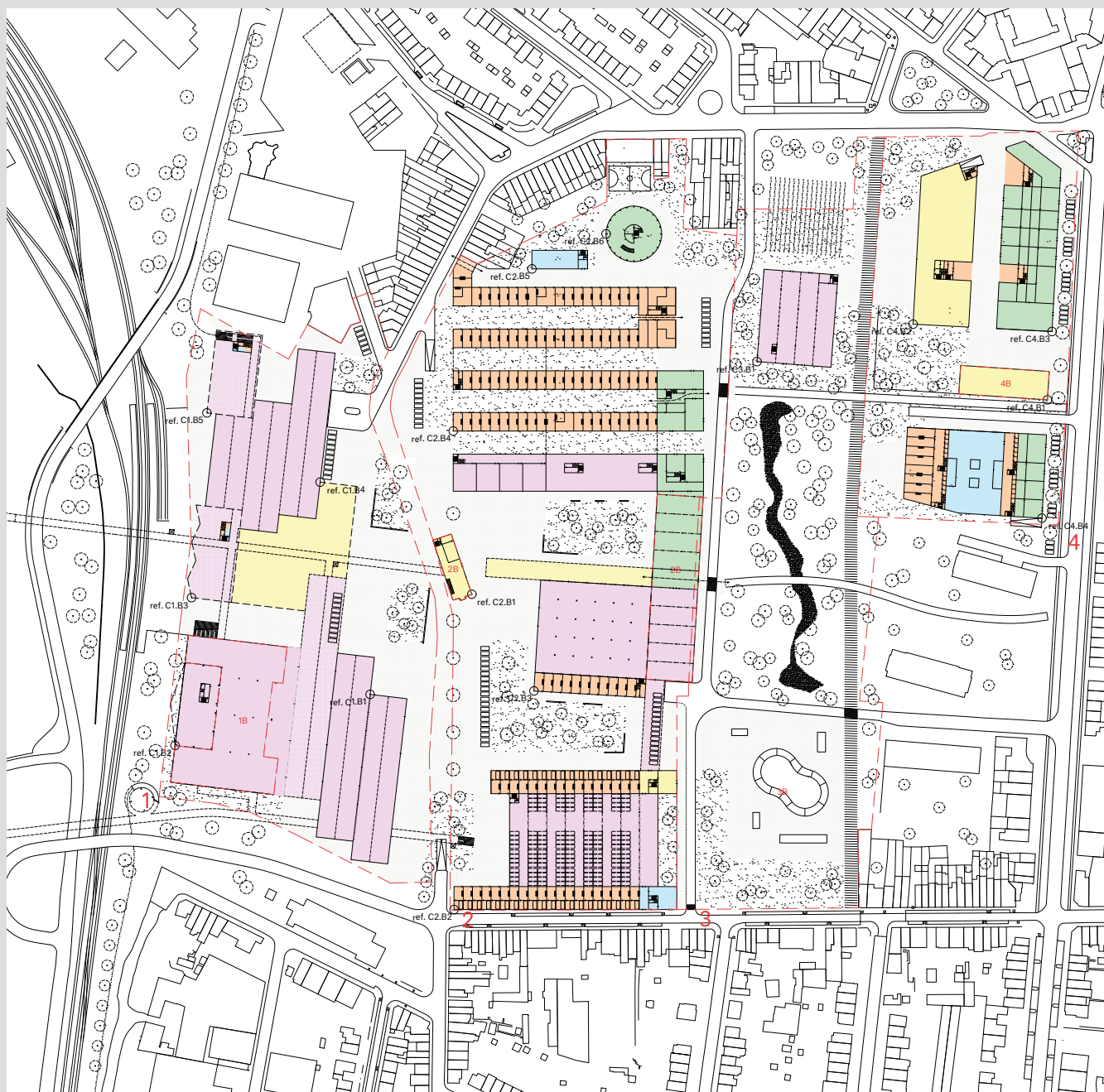
In de coalitieontwikkeling kan beter worden ingeschat welke ingrepen bijdragen aan de verbetering van de buurt, en dus op subsidie van de overheid kunnen rekenen.

We stelden het ruimtelijk-financieel model tijdens drie focussessies voor aan de groep van grondeigenaars. Tijdens de eerste sessie besproken we het principe. Tijdens de tweede sessie stelden we de eerste resultaten voor. De derde sessie ten slotte, was een oefensessie om het model zelf te leren gebruiken.

Er kwamen twee soorten reacties naar boven. Enerzijds reacties die ingingen op de aannames van wat concreet was voorgesteld, zoals de percentages groen, wonen, werken. Een aantal eigenaars beschouwden de V/T-parameter als de voornaamste parameter voor de toekomstige waardecreatie. De reacties van eigenaars illustreerden de moeilijkheid om het geheel als systeem voor ogen te houden, in plaats van zich te concentreren op één deelelement bij het maken van mogelijke keuzes. Anderzijds kwamen een aantal vragen naar boven rond de bereidheid van sommige partners om mee te stappen in een gezamenlijk project. De vertegenwoordiger van de eigenaar van een grote grond in het gebied dacht namelijk vanaf het begin niet mee in die richting. In zijn afwezigheid kwamen stemmen van de andere eigenaars naar boven om via een onderlinge coalitie ook deze eigenaar tot samenwerking te stimuleren.

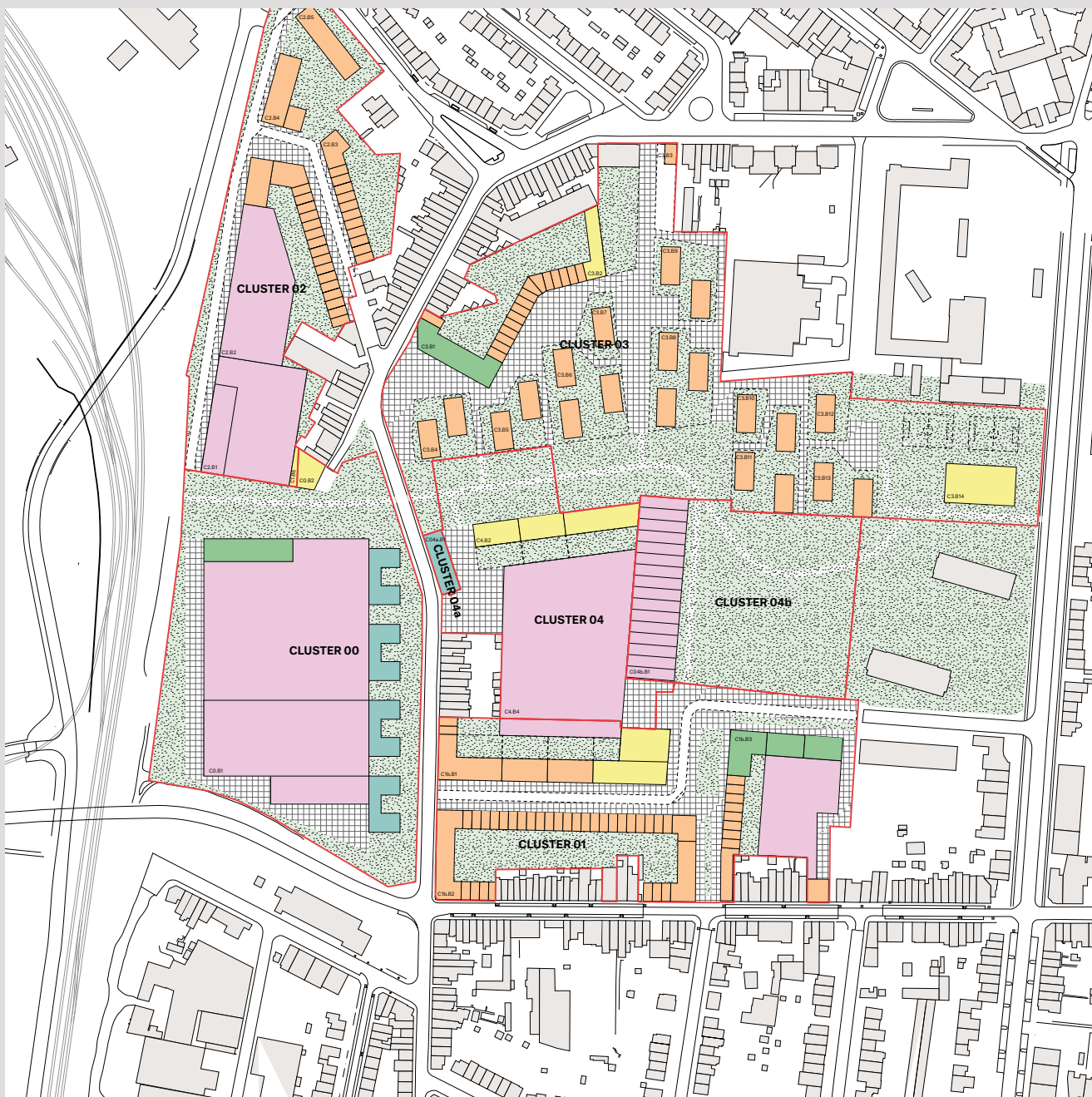
‘Doordat de opmaak van het financieel model bekostigd werd door de eigenaars zelf, ontstond een gevoel van eigenaarschap: de Lageweg werd meer en meer hun eigen project.’

De twee wegwerpmasterplannen



Het scenario 'geïntegreerde clusters' bestaat uit vier stedenbouwkundige clusters:

- 1 Een zone met bedrijfsgebouwen en woontorens aan de spoorweg, waarin de bedrijfsgebouwen profiteren van de uitstekende toegankelijkheid vanaf de spoorlijn en de nabijheid van de stad, en de woontorens van het zicht over de Hobokense Polder en het groene bedrijventerrein Blue Gate Antwerp.
- 2 Een woon- en werkomgeving waarin kleinschalige werkgelegenheid (ambachten) gecombineerd wordt met huisvesting.
- 3 Een genereuze parkomgeving op schaal van de hele buurt.
- 4 Een nieuwe woonomgeving met voorzieningen en een brede school.



Het scenario 'groene Z-beweging' bestaat uit vier stedenbouwkundige clusters:

- 1 Een bedrijvenzone aan de spoorweg.
- 2 Een woonzone met kleinschalige ontwikkeling in relatie met de wijk Portugesehof.
- 3 Een combinatie van bedrijfsgebouwen en woongebouwen aan de spoorweg.
- 4 Een groene, overwegend residentiële ontwikkeling met het vervullen van de bestaande bouwblokken.
- 5 Een zone voor werk en voorzieningen in nabijheid van het park.
- 6 Een groene zone op schaal van de wijk.



Ontwerp in overleg

Freek Persyn — 51N4E

De Lageweg is gekenmerkt door een grote diversiteit aan terreinen, types van gebruik en soorten eigenaars. Dat maakt de opdracht voor de herontwikkeling heel anders dan een klassieke *brownfield*-ontwikkeling. Bij de herontwikkeling van een militair hospitaal of een verlaten mijnsite kunnen we inzetten op een volledige wijziging van functies. Bij de Lageweg gaat het niet over een verandering van de ene monofunctionele invulling naar de andere, maar over de revitalisering van een hybride gebied.

De grootste uitdaging van het pilootproject de Lageweg bestaat erin om met die hybride situatie om te gaan. De hoge graad van complexiteit die dat met zich meebrengt, moeten we niet willen wegvagen. We moeten leren omgaan met functies die tegen elkaar aanliggen, elkaar beïnvloeden of met elkaar in interactie treden. Daarom bestaat de opgave in het verweven van functies en leefwerelden, in het tot stand brengen van een omgeving waar verschillende gebruiken en gebruikers samenkomen.

Dat kan tot conflict leiden, of op zijn minst tot een soort van afweging over hoe verschillende perspectieven en verwachtingen tegelijkertijd gerealiseerd kunnen worden. In het afwegingsproces spelen de ontwerptools een belangrijke rol. Ze laten toe om conflicten te vermijden of – in andere gevallen – zelfs om te buigen tot iets productiefs.

Hoe kan de toekomst werken?

Vaak denkt men dat functieverweving maar mogelijk is door conflicten te vermijden, en dus voldoende afstand te houden of een buffer te voorzien tussen de verschillende functies. In de 20ste-eeuwse gordel van Antwerpen zijn de buffers echter zo goed als opgebruikt. Dat dwingt ons ertoe om de zoneringen op een andere manier in te zetten. Als de stad de schaarse ruimte die ze heeft nog wil benutten, dan is het cruciaal om het samenleven en het samenwerken opnieuw te bedenken. Hierin liggen heel wat

kansen besloten. Kansen om in onbruik geraakte terreinen opnieuw te activeren, kansen om kortere ketens tot stand te brengen, kansen om opleiding en werken of werken en wonen beter met elkaar te verweven.

De opgave is dus veranderd. Verwevenheid staat hoog op de agenda. Dat maakt dat het ontwerp in deze context anders is dan het ontwerp van een monofunctionele *brownfield*. Bij die laatste bestaat de strategie er doorgaans in om een zo scherp mogelijk nieuw toekomstbeeld te schetsen, dat dient als katalysator of richtingaanwijzer voor de nieuwe ontwikkeling. Zulke beelden hebben uiteraard een wervende kracht, maar toch botst die aanpak op veel obstakels: de complexiteit is te hoog, de randvoorwaarden te veelzijdig, de invulling te eenzijdig of niet evolutief genoeg. Bij de Lageweg is er gezocht om niet enkel een toekomstbeeld te schetsen, maar ook om de achterliggende complexiteit van dat toekomstbeeld scherp te stellen.

Bij het voortraject van de Lageweg zijn tien eigenaars intensief betrokken, elk met hun eigen blik en verwachtingen. Het ontwerp is een middel om het idee van verwevenheid uit te testen bij de verschillende partners. Wat betekent verwevenheid vanuit het perspectief van de bewoner, de ondernemer, de investeerder, het onderwijs, de publieke ruimte, de mobiliteit, enzovoort? Meer dan dat het ontwerp een toekomst probeert te 'slijten', gaat het erover om stap voor stap argumenten en kwaliteiten te verzamelen. Het ontwerp- en dialoogtraject laat zien wat verwevenheid kan inhouden, hoe ze kan werken en hoe ze kwaliteit en samenhang kan brengen in het gebied.

Het ontwerp- en dialoogtraject is niet vertrokken van één duidelijk wensbeeld van hoe de toekomst eruit zou kunnen zien. Het gaat veeleer over het gaandeweg scherpstellen van verschillende intenties. Die worden stap voor stap getest op basis van een aantal hypotheses, en ver-

volgens gecommuniceerd en gedeeld met een groeiende groep van mensen. Bij het ontwerp en de bijbehorende gesprekken zoeken we steeds de spanning op tussen wat de site vandaag is en wat ze zou kunnen worden. Op die manier komen zowel ambities als obstakels duidelijk in beeld. Daarbij kan positie ingenomen worden en een mogelijk engagement uitgetest. Die aanpak laat toe om gedeeld potentieel te ervaren. De proactieve kracht van ontwerp wordt ingezet om diverse parameters actief uit te dagen en op die manier obstructies inzichtelijk en bespreekbaar te maken.

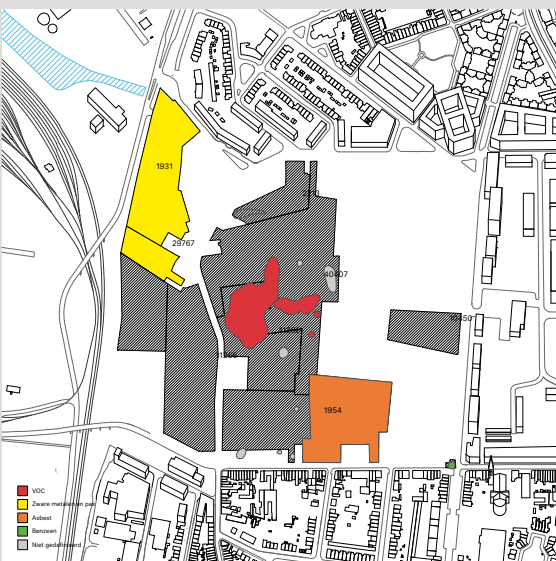
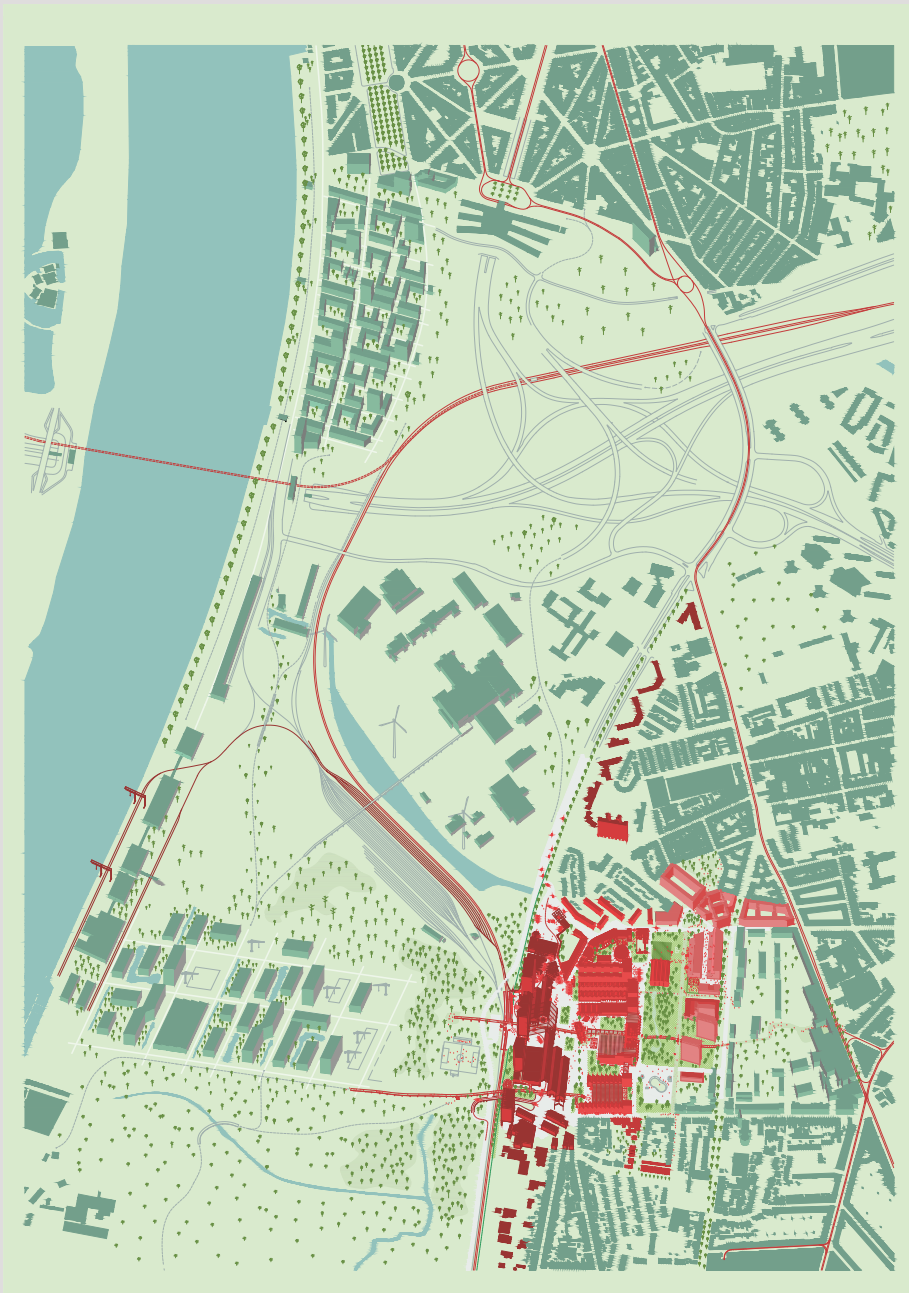
In het proces ontstaat voortschrijdend inzicht over hoe een meer verweven toekomst zou kunnen werken. Het inzicht ontstaat zowel aan de kant van de proceseigenaars (stad, procesbegeleider, ontwerper) als aan de kant van de toekomstige gebruikers (in eerste instantie en in deze fase van het dialoogtraject zijn dat vooral de eigenaars). Daarbij wordt het verloop van het proces gekenmerkt door een reeks van momenten waarbij ervaringen en kansen gedeeld worden, zodat er gaandeweg ook vertrouwen groeit.

Ruimte maken om samen te ontdekken

Het gesprek met de verschillende partijen wordt beheersbaar dankzij een intense afstemming tussen ontwerp en overleg. De dialoog wordt mogelijk door het proces op te breken in simpele, begrijpbare stappen, en zo als het ware telkens opnieuw vensters te creëren op een beheersbaar deelaspect. Dat sluit niet uit dat telkens ook de complexiteit aangeraakt wordt, om zo spanningen maar ook mogelijke syntheses aan het licht te brengen.

De scherpe invalshoeken laten ook toe dat mensen heel gericht hun kennis kunnen inbrengen, dat ze uitgenodigd worden bij te dragen binnen een gezamenlijk referentiekader, en niet langer enkel vanuit hun eigen referentiekader.

‘Samen aan iets werken heeft een reëel effect: samenwerken creëert een saamenhorigheidsgevoel.’



‘Maquettes in papier, technische fiches, fotomontages of schetsen lokken verschillende reacties uit, en stimuleren verschillende manieren van denken. Verbeelden zit dan ook in de juiste keuze van het format.’



Om dat mogelijk te maken, wordt in de verschillende ontwerpssessies telkens precieze informatie gecombineerd met meer kwalitatieve appreciaties. Door hypothesen stapsgewijs te visualiseren en naar voren te schuiven, wordt ook zichtbaar waarover mensen het oneens zijn.

De verbeeldende kracht van het ontwerp laat mogelijkheden zien en brengt de werkelijkheid dichterbij. Ze zorgt ervoor dat mensen sneller hun inzicht of reactie over iets kunnen delen. Maquettes in papier, technische fiches, fotomontages of schetsen lokken verschillende reacties uit, en stimuleren verschillende manieren van denken. De juiste keuze van het *format* is dan ook heel belangrijk. Het gekozen *format* kan het serieus van iets benadrukken, of net andersom, het schetsmatige van een onderzoek. Het verschil in statuut en vorm van de verschillende ontwerpinstrumenten laat toe om op een tactiele, impliciete manier onmiddellijk veel nuance en gelaagdheid in de discussie te brengen. Het gaat niet enkel over het opbouwen van informatie, maar ook over het opwekken van gevoelens en beleving, zoals nieuwsgierigheid, fierheid of ondernemerschap.

De clou is dan ook niet dat de betrokkenen per se zelf de pen ter hand moeten nemen, zoals het cliché vaak wil (of de ontwerper vaak vreest). Het gaat er veeleer over om het ontwerp materiaal zo te structureren dat voor de deelnemers openheid ontstaat om mee afwegingen te kunnen maken; om het ontwerp zo naar voren te schuiven dat de achterliggende redenen voor een bepaalde keuze gevalideerd kunnen worden.

In het pilootproject de Lageweg, met zijn vele betrokkenen, die elk een eigen tijdshorizon voor ogen hebben, zijn de toekoms scenario's in verschillende termijnen een voorbeeld van een *format* dat zowel een gezamenlijk ontwikkelingskader naar voren schuift, als een reeks van variaties die voor elk van de deelnemers begrijpelijk en tastbaar zijn. Dat soort van heldere *formats* laten toe om een duidelijk

afgebakend speelveld te creëren, met (tijdelijk) aanvaardbare spelregels. Het laat toe om de complexiteit niet weg te vagen, maar om ze toegankelijk en beheersbaar te maken.

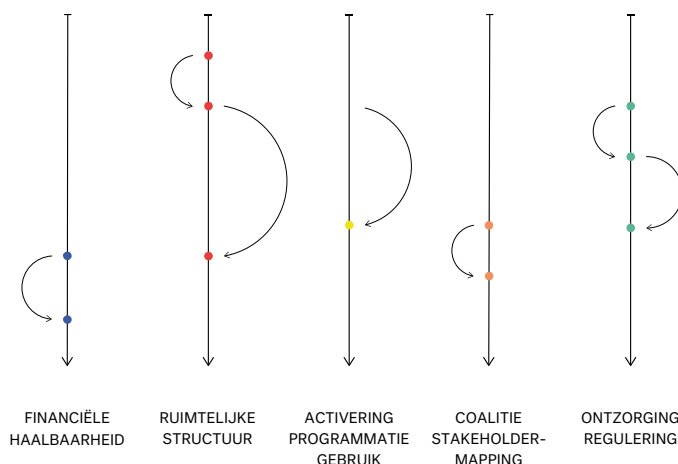
Reframing

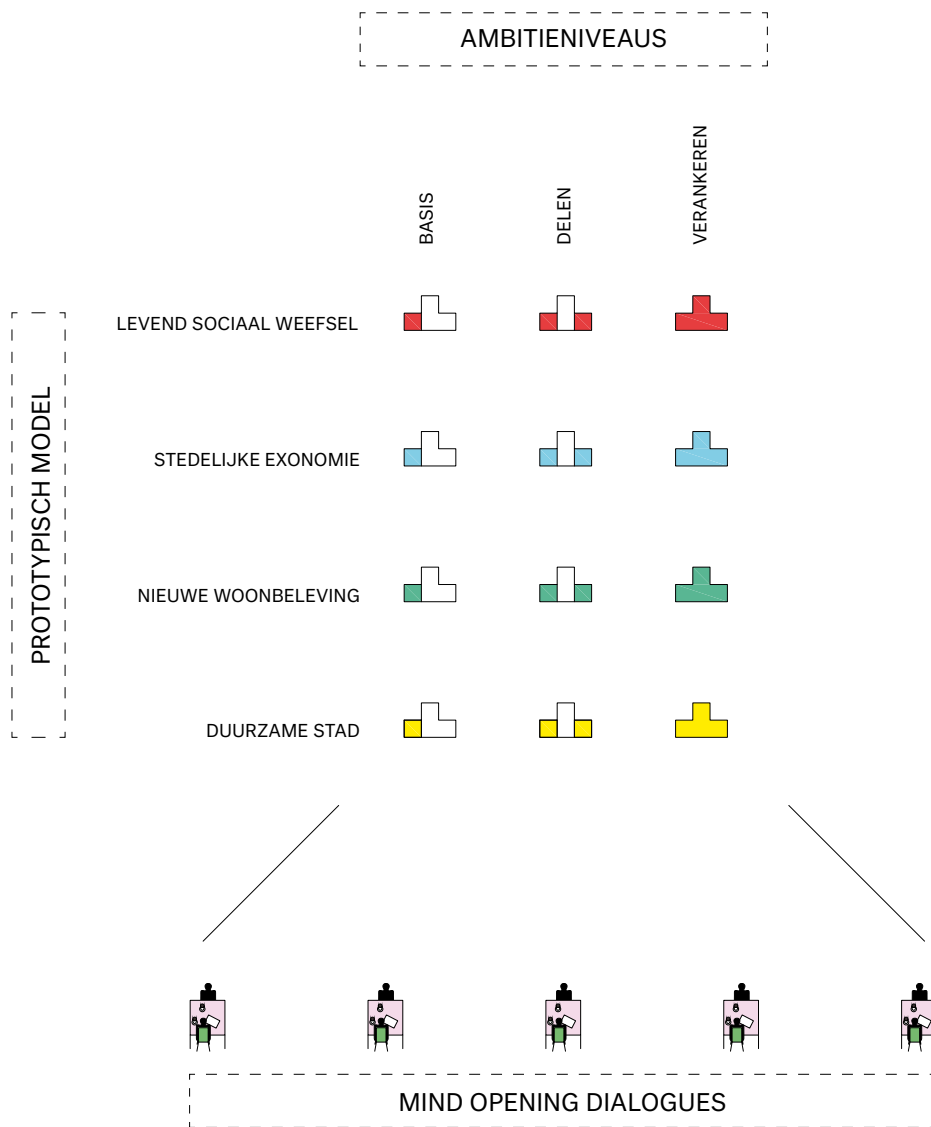
Om het idee van productie in de stad uit te testen, is het belangrijk de verschillende parameters actief uit te dagen en in te schakelen in een ontwerp: dus niet enkele ruimtelijke, maar ook financiële, economische en sociale logica's. De meerwaarden die gevonden kunnen worden, bevinden zich vaak buiten het eigen terrein. Het zoeken, uittesten en vinden van de juiste verbanden vergt een permanente oefening van in- en uitzoomen, om zo via hypothesen verschillende interafhankelijkheden aan het licht te brengen. Dat gaat voorbij aan het vinden van één bepaalde oplossing voor één probleem, maar vergt een herdefinitie van kwaliteiten en meetwaarden. Het is door een dergelijke *reframing* dat winsten kunnen gevonden worden in de verwevenheid.

Reframing vergt dat er voldoende elementen op tafel liggen die op verschillende manieren met elkaar in verband gebracht kunnen worden. Dat gebeurt onder meer door de *ontwerptafels*, die verschillende referentiekaders combineren, van de plek zelf in Hoboken tot de schaal van Antwerpen als geheel. Gecombineerd met externe *benchmarks* kunnen op die manier mogelijkheden en obstructies inzichtelijk en bespreekbaar gemaakt worden. Die externe referenties worden zowel cijfermatig als op het vlak van gebruikskwaliteit geduid. Er ontstaat een combinatie van een kwantitatieve en kwalitatieve afweging, en de voorbeelden worden telkens gekoppeld aan hun impact, aan een verifieerbaar en haalbaar wensenpakket.

Schema parallelle schakeling

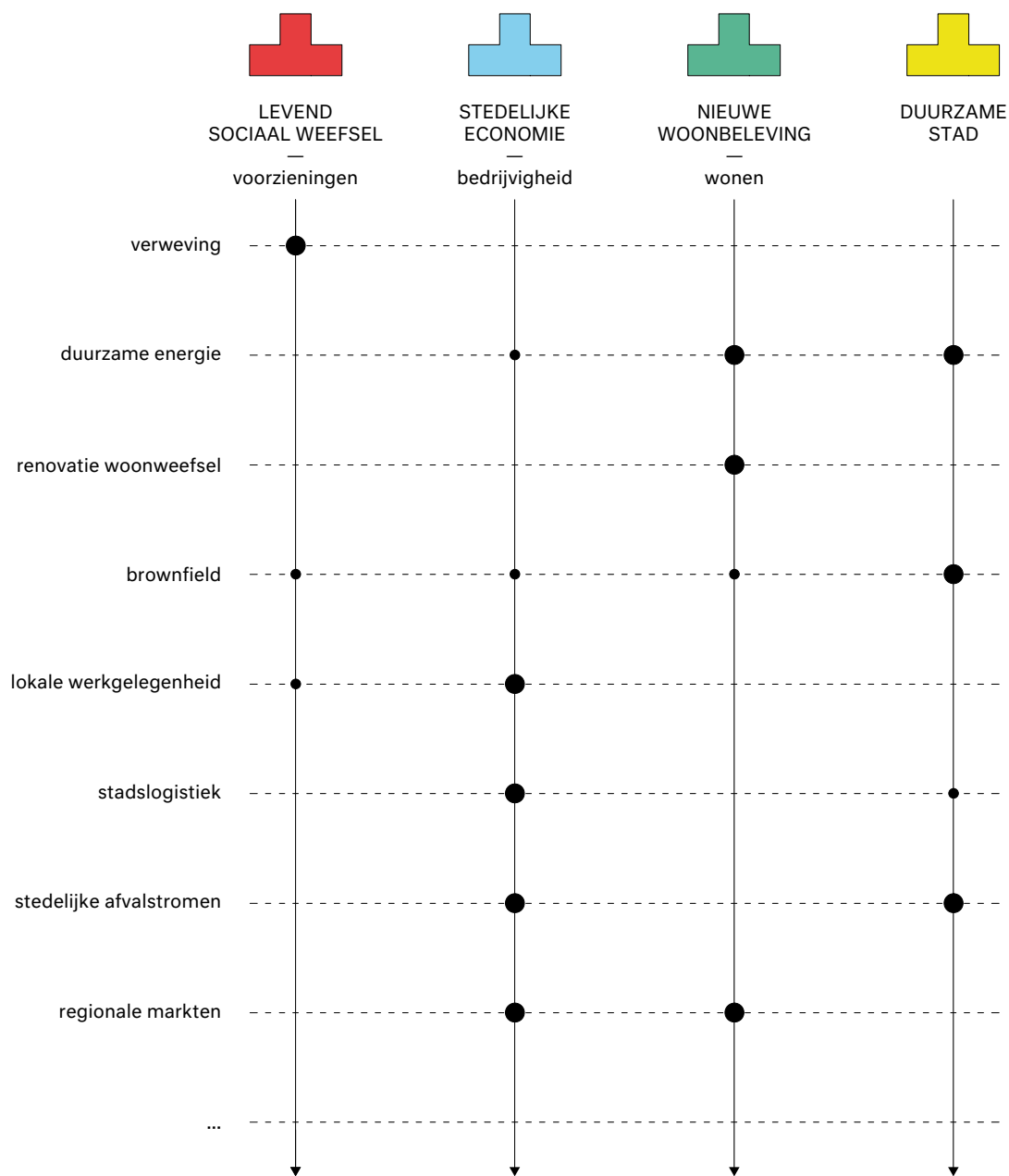
COALITIEONTWIKKELING DANKZIJ CONTINUE PROCES-EVOLUTIE





Schematische voorstelling van vier ambitie-groepen (horizontaal) en ambitieniveaus (verticaal), individueel besproken met verschillende eigenaars en partners via de methode van de mind opening dialogues

AMBITIEGROEP



Matrixvoorstelling van verschillende parameters per ambitiegroep

Snelheid maken in samen kennis opbouwen en kennis delen

De rol van het ontwerp (en de ontwerper) in de dialoogtrajecten bestaat erin om te stimuleren tot samenwerken, en om zowel de eigen inzichten als die van anderen te capteren en met elkaar in verband te brengen. Het doel van het ontwerp is om samen informatie en kennis te genereren, te verzamelen en te organiseren. Het maakt al een groot verschil om alle informatie – ongeacht wie ze aanbrengt – simpelweg te noteren en op een overzichtelijke manier bij te houden. Het ontwerp is niet enkel het maken van een synthese, maar fungeert ook als een soort van *open database* die stelselmatig gevoed wordt, waarbij de ontwerper niet enkel verantwoordelijkheid opneemt voor zijn eigen kennis, maar ook voor de kennis (en de keuzes) van anderen.

De rol om het overzicht te houden en mogelijke syntheses te opperen, is van cruciaal belang. Daarbij gaat het zowel over het visualiseren, als over het in een gemeenschappelijk kader brengen van diverse en uiteenlopende informatie. Het kan opgevat worden als een kritisch evaluatieproces, waarbij de vraag als het ware teruggegeven wordt: 'Is het dit wat je bedoelt?' Door de inzichten doelgericht en precies te visualiseren en 'terug te kaatsen', ontstaat een spel van actie en reactie dat toelaat om snel voortschrijdend inzicht te creëren. De dialoog gaat over samen ontdekken wat er zou kunnen werken, en over welke keuzes en aspecten een draagvlak vinden.

De keuze in informatie gebeurt door ze af te wegen ten opzichte van het meest ambitieuze, werkbaar voorstel. Het gaat over het creëren van een gemeenschappelijk gedragen kader, dat minder werkt als een *masterplan*, en meer als een *shared frame*. In het geval van het pilootproject de Lageweg is het zoeken naar een herdefiniëring van het gebied ook het zoeken naar partners (of een alliantie van partners) die in die herdefinitie geloven en haar willen

dragen als project. Vandaag zit de Lageweg nog niet in de fase dat er een project is vastgelegd. Toch vindt het 'idee' dat een project mogelijk en aantrekkelijk is, vaste bodem en begint het te bloeien. Dat is een cruciale fase van elk herontwikkelingsproject, en dat maakt het pilootproject ook zo spannend. Het dialoogtraject is een zoektocht om *samen* zowel de vraag (de keuzerichting) als de coalitie (de ondernemer of ontwikkelaar) vorm te geven.

Dat geloof wordt ook mee gevoed door het concreet proberen en het testen, door het 'ontwerpen'. Door het samen produceren en delen van kennis ontstaat er uiteraard niet enkel kennis, maar ook een band met de kennis die gecreëerd wordt: men kan erachter staan en voelt er zich verwant mee. Bij de Lageweg was de aanpak – door omstandigheden – nog te weinig gericht op het activeren van de site zelf. Het beleven ter plaatse kan nog een grotere rol spelen, om zo het perspectief op de plek te veranderen door concrete ervaringen te creëren en een weefsel van actoren en gebruikers te activeren. Maar los daarvan is het duidelijk dat samen 'aan iets werken' een reëel effect heeft: samenwerken creëert een samenhorigheidsgevoel. Het tot stand brengen van een alliantie is dan ook een concreet resultaat van samen aan iets te werken.

Dat neemt niet weg dat de zoektocht naar zelforganisatie op de Lageweg precair is. Hoewel de eigendommen versnipperd zijn en de stad geen eigendom in handen heeft (op een klein aandeel via AG VESPA na) is er toch een situatie ontstaan waarbij verschillende eigenaars samen een initiatief ondersteund en mogelijk gemaakt hebben. De gezamenlijke investering van de groep van eigenaars in de opmaak van het financieel model is hoopgevend voor de toekomst. Het toont aan dat het stimuleren van zelforganisatie een manier kan zijn waarop overheid en burgers samen kunnen werken aan de toekomst van de stad.

'De gezamenlijke investering van de groep van eigenaars in de opmaak van het financieel model is hoopgevend voor de toekomst. Het toont aan dat het stimuleren van zelforganisatie een manier kan zijn waarop overheid en burgers samen kunnen werken aan de toekomst van de stad.'

Cocreatie. Samenwerkingsintelligentie opbouwen

Jan de Visch — Connect&Transform

De Lageweg is gekenmerkt door een complex stedelijk weefsel en een kluwen van stakeholders en actoren. Hoe kunnen we omgaan met zo'n complex stadsproject? We stelden een *cocreatieve aanpak* voor. Van bij de start hebben we een zo breed mogelijk veld aan actoren en experts rond de tafel gebracht: eigenaars, projectontwikkelaars, stedelijke diensten, bewoners, middenveldorganisaties en academische instituten.

In een klassiek stadsvernieuwingsproject volgt men meestal een lineair proces. In een lineaire aanpak worden verschillende zones apart aangestuurd door verschillende diensten of instanties. Om problemen te vermijden, proberen die instanties het contact tussen de eigendommen, maar ook tussen de verschillende sectoren, zo minimaal mogelijk te houden. Dit heeft als voordeel dat het proces gemakkelijker te communiceren is naar de verschillende actoren en stakeholders. Die aanpak heeft ook heel wat nadelen, zoals veel gemiste kansen, veel struikelblokken – en hierdoor ook niet zelden grote vertragingen. Een goed voorbeeld hiervan is bodemsanering. Sanering wordt vaak beschouwd als een technisch probleem dat op het einde van het planningsproces als een onafhankelijk onderzoek aan bod komt. Het contact met de stakeholders en actoren is minimaal.

Een cocreatieve aanpak streeft een iteratief ontwikkelingsproces na. Thema's worden steeds opnieuw hernoemen, het potentieel komt beter in beeld en keuzes worden steeds scherper afgelijnd. De cocreatieve aanpak is een manier om denken en handelen met elkaar te verweven. De uitdaging bestaat erin om de verschillende partijen met elkaar te verbinden en ze aan te zetten tot een gelijkgerichte samenwerking. Hierdoor ontstaat een gedeeld en gemeenschappelijk draagvlak.

In een cocreatieve aanpak loopt de input van experts en instanties parallel met de input van maatschappelijke

'In het ontwerp maak je duidelijk dat de ruimte beperkt is en dat er keuzes gemaakt moeten worden.'

actoren. Dat biedt heel wat voordelen. Op de Lageweg kwam de problematiek van de sanering bijvoorbeeld al heel vroeg in het proces ter sprake. Dat schept transparantie voor alle eigenaars, en brengt onvermoede mogelijkheden aan het licht. Zo kan men er bijvoorbeeld voor kiezen om een betonlaag boven een te saneren zone te behouden en de plek in te richten als een verharde speelruimte. Op die manier sparen we saneringskosten uit en winnen we tijd.

De zoektocht naar een nieuw proces

Hoe kunnen we omgaan met de complexiteit van de site? Hoe kunnen we die complexiteit tonen en communiceren? Welke concepten kunnen we gebruiken om visievorming te stimuleren? Hoe kunnen we het inzicht hard maken dat perceelsoverschrijdend werken tot kwalitatievere resultaten kan leiden? Hoe kunnen we elk van de actoren ertoe brengen begrip te tonen voor de perspectieven van de andere?

We hebben een waaier aan methodes bedacht om de klassieke 'expertlogica' te koppelen aan een 'veranderlogica'. In een *expertlogica* wordt een onderwerp bekeken vanuit het perspectief van de expert die zijn invalshoek als de enige 'juiste' beschouwt. Een begrip als 'kwaliteit' wordt door verschillende experts vanuit hun eigen denkkader op verschillende manieren ingevuld. In een *veranderlogica* daarentegen streven de betrokken stakeholders naar het inzichtelijk maken van de grote variëteit in zienswijzen om in de meervoudigheid een aantal gemeenschappelijke thema's te vinden. Men vertrekt hierbij niet van één 'juiste' waarheid, maar van het potentieel om de verschillende enkelvoudige (expert)perspectieven te overstijgen.

Een belangrijke uitdaging hierbij was om de toekomstige mogelijkheden te verbeelden en ze te gebruiken om de kwaliteit van de dialoog tussen de stakeholders te verbeteren. Daarom hebben we de traditionele rol van de

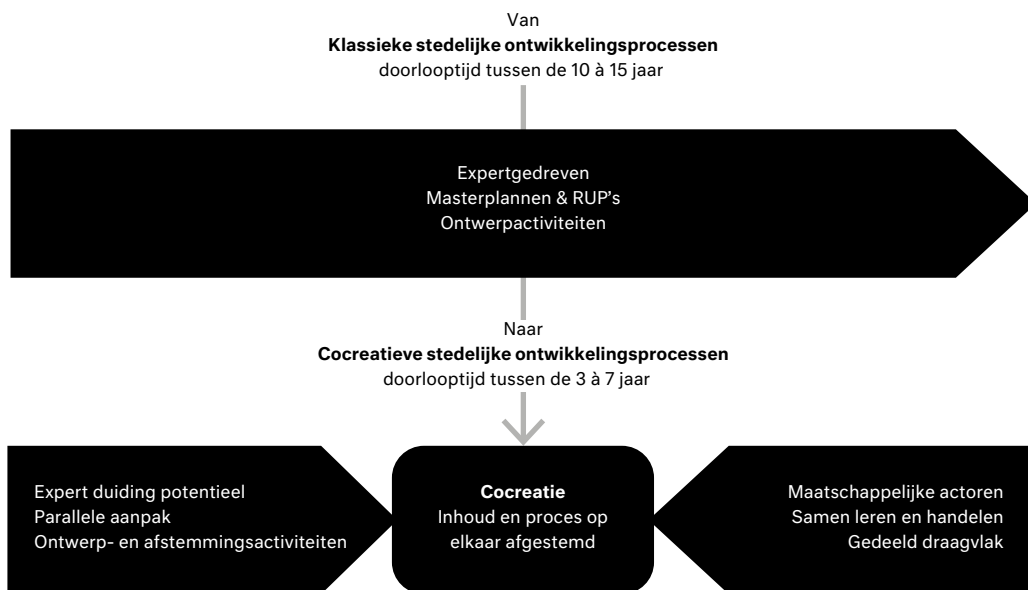
procesregisseurs aangevuld met drie nieuwe rollen: een verbindende, een overstijgende en een tot gemeenschappelijke actie stimulerende rol.

De verbindende rol

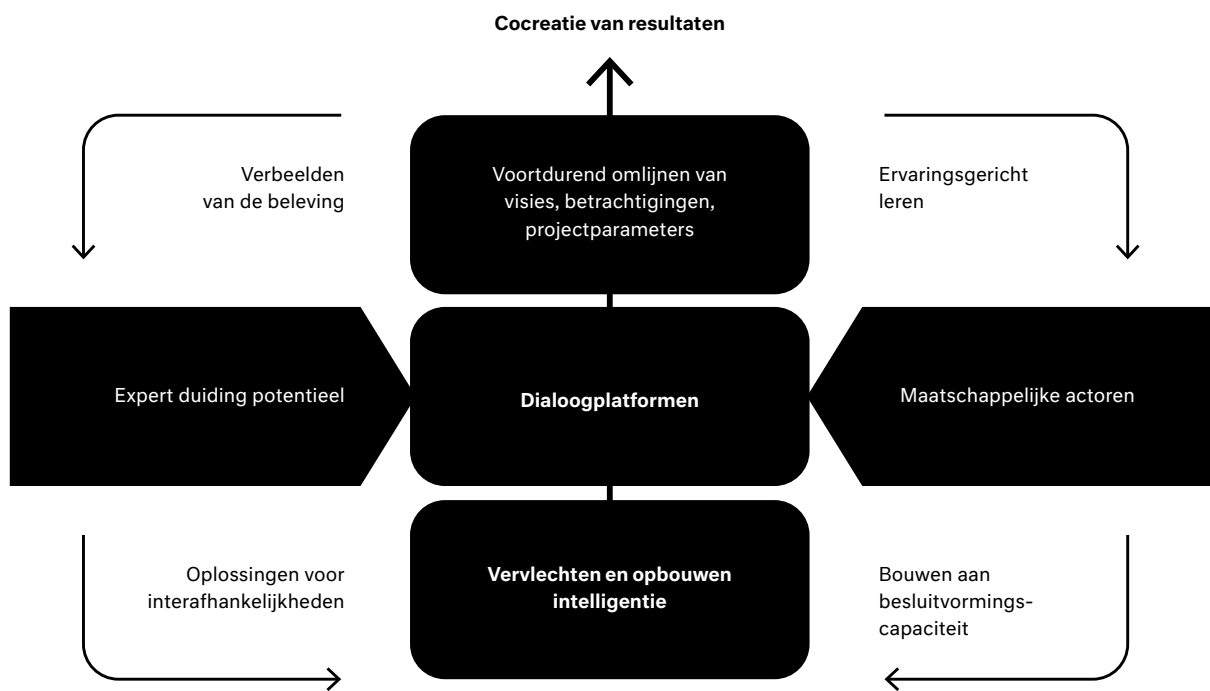
De verbindende rol houdt in dat je alle betrokken partijen helpt aansluiting te vinden bij het project. Dat kan door in je voorstellen ambitieniveaus te onderscheiden als startpunt voor een dialoog die het denken van de betrokken partijen stimuleert. Een thema zoals 'duurzaamheid' kan je bijvoorbeeld verbeelden op een 'basisniveau' (weergeven hoe gebouwen, materialen en infrastructuur hergebruikt kunnen worden), op een 'deel-niveau' (aantonen hoe creatief en ver je kan gaan in het delen van ruimte en infrastructuur) en op een 'verankerend niveau' (tonen hoe je door de dingen in relatie te ontwerpen wederzijds versterkende ingrepen kunt realiseren). Dat maakt het mogelijk om te ontdekken rond welke toekomstige kwaliteiten het grootste draagvlak kan worden uitgebouwd. Gradueel ontdekken de betrokken partijen dan ook de onderlinge afhankelijkheden en de complexiteit van een stadsproject.

Dankzij de verbindende capaciteit van het ontwerpen ontstaat de mogelijkheid om specialisaties te integreren in een samenhangend geheel. In het ontwerp maak je duidelijk dat de ruimte beperkt is en dat er keuzes gemaakt moeten worden. Het ontwerp toont ook het potentieel van de interacties tussen de verschillende stakeholders of gebruikers. Op de Lageweg zou de school bijvoorbeeld werkrachten kunnen afleveren voor de bedrijven op de site. De bedrijven van hun kant zouden stageplaatsen kunnen aanbieden en op die manier mee instaan voor de doorstroming van studenten naar de arbeidsmarkt.

Een aantal zaken zijn essentieel voor het laten slagen van deze verbindingen. Ten eerste zochten we naar een evenwicht tussen de inhoudelijke discussie en de discussie



Cocreatie als een iteratief proces



De essentie van cocreatie

over het proces. In een klassiek ontwerpproces worden vooral de inhoudelijke aspecten van de voorstellen besproken. Maar door de verschillende partijen ook te betrekken in het 'hoe', groeien ze gradueel naar elkaar toe. Ten tweede organiseerden we de interactieprocessen. Interactie veronderstelt meer dan louter het reageren op iets. Het gebruik van allerlei gesprekstechnieken beïnvloedde de wijze waarop de dialoog zich ontwikkelde. Op die manier konden we vermijden dat tegengestelde standpunten het gesprek blokkeerden.

Tegengestelde meningen konden best blijven bestaan. Ze werden hanteerbaar gemaakt, bijvoorbeeld door tijdelijk om te schakelen naar andere thema's, om vervolgens eerdere verschillen vanuit een totaal nieuw perspectief te bekijken. Om alle kansen te kunnen grijpen, besteedden we veel tijd aan de voorbereiding van de vergaderscenario's. Dit vroeg om een intens overleg over de wijze waarop en de volgorde waarin we thema's introduceerden, de volgorde en de wijze van de vraagstelling, hoe we omgingen met de afwezigen, welk niveau van consensus we nastreefden, enzovoort. Op het moment dat bijvoorbeeld nieuwe experts werden uitgenodigd op een vergadering met de stakeholders, moesten die experts steeds wennen aan de geanimeerde discussie. Ze zagen dit in eerste instantie als een falen van de coalitie, maar na verloop van tijd werd duidelijk dat het uitspreken van meningen de mogelijkheid biedt om er rekening mee te houden en te komen tot oplossingen, waardoor er sneller stappen vooruit gezet kunnen worden.

De overstijgende rol

Bij de overstijgende rol is het belangrijk om meer omvattende perspectieven te creëren. Alle betrokken partijen hebben immers een beeld van hoe de omgeving zou kunnen veranderen. Enkele eigenaars denken hierbij door-

gaans op een heel concrete manier, vanuit een beperkt aantal parameters (zoals bijvoorbeeld verkoopprijs/m², of V/T) of vanuit hun eigen winstmaximalisatie. De essentie van de overstijgende rol bestaat erin om de initiële focus op het eigen belang en het eigen perceel te overstijgen. Door te denken vanuit het grotere geheel of een algemeen belang, kan een kader ontstaan om verschillende samenhangende denksporen en optimalisaties te bespreken.

We gebruikten hiervoor bijvoorbeeld het instrument van de *mind opening dialogues*: open, individuele gesprekken waarin we op zoek gingen naar de ambities van de eigenaar, en waarin we trachtten die ambities op een hoger niveau te tillen. Nadien pas kwamen de verschillende eigenaars samen tijdens een eerste collectief moment. Dankzij de initiële *mind opening dialogues* was iedereen in staat om het gesprek aan te gaan vanuit een veel breder perspectief.

De tot gemeenschappelijke actie creërende rol

We vonden het belangrijk om zeer vroeg in het proces te verkennen welke gemeenschappelijke initiatieven mogelijk zijn. Gedeelde ervaringen en teamwork zijn noodzakelijk om vertrouwen te creëren, zeker in een context waarin openheid en transparantie niet evident zijn. Gedeelde actie is ook een hefboom om het individuele perspectief in overeenstemming te brengen met het gemeenschappelijke perspectief. We hebben veel tijd besteed aan het ondertekenen van de engagementsverklaring, waarin elk van de partijen zich verbond om een deelstap in het proces mee te financieren, namelijk het opmaken van het financieel model. Dit leidde tot een verhoging van onderlinge dialogen tussen de eigenaars en een sterk verhoogde aandacht en betrokkenheid bij de bijeenkomsten. Het *samen dingen doen*, zoals bijvoorbeeld de engagementsverklaring en de sitesafari, zagen we als een voorwaarde om later in

'Interactie veronderstelt meer dan louter het reageren op iets. Tegengestelde meningen konden best blijven bestaan.'

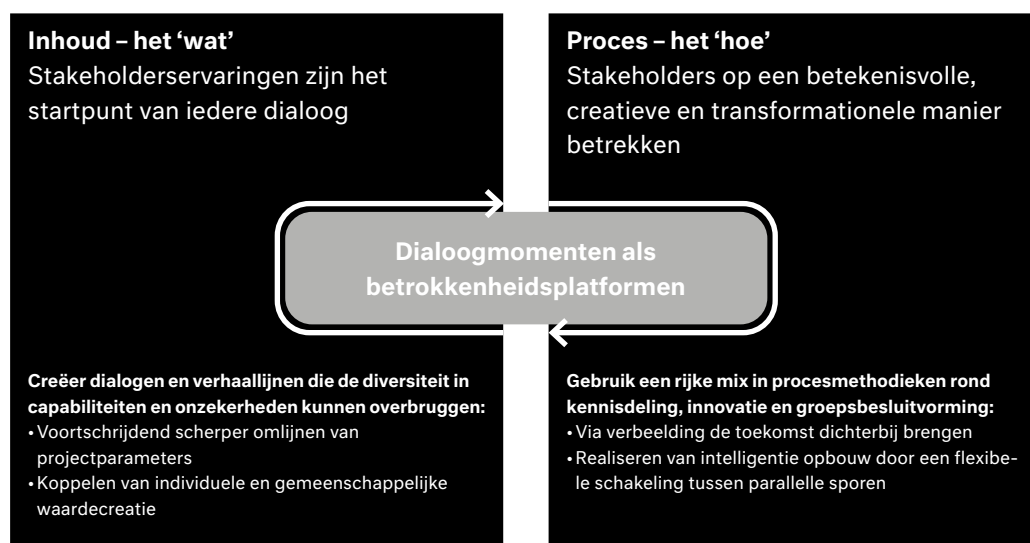
het proces als groep voldoende sterk te staan en succesvol om te gaan met natuurlijke spanningsvelden die tijdens de realisatie van deelprojecten zou kunnen optreden.

Van masterplan naar wegwerpmasterplan

In het pilootproject de Lageweg is de cocreatieve aanpak nog niet uitgespeeld. In het definitieve ruimtelijke model kan *regelmarge* voorzien worden om partijen aan te moedigen constructief samen te werken en onderling de beslissingen af te stemmen. In plaats van over een definitief en vastomlijnd masterplan te spreken, gebruiken we daarom beter de term *wegwerpmasterplan*. Dat is een instrument om een masterplan op een nieuwe manier te interpreteren. Als je een visie – ruimtelijk, inhoudelijk of procesmatig – eenduidig vastlegt en lineair aanpakt, leidt dit in vele gevallen tot protest. In de *marge* bestaat de mogelijkheid om veronderstellingen te blijven delen, oplossingssporen uit te wisselen, tot rijkere en meer geïntegreerde beslissingen te komen en aan implementatiesnelheid te winnen.

Het pilootproject de Lageweg is vooral een zoeken naar de juiste balans tussen inhoud en proces, tussen individuele en gemeenschappelijke perspectieven, tussen eenvoudige oplossingen en samenhang, tussen korte en lange termijn. Het opbouwen van samenwerkingsintelligentie is een van de belangrijkste bouwstenen om mogelijkheden te creëren in complexe omgevingen zoals de Lageweg. Een klassieke aanpak zou hier wellicht veel meer tijd in beslag nemen, om uiteindelijk alsnog te stranden op weinig bevredigende resultaten.

‘Een klassieke aanpak zou hier wellicht veel meer tijd in beslag nemen, om uiteindelijk alsnog te stranden op weinig bevredigende resultaten.’



De ‘kern van het overstijgen’

De opmaak van het financieel model

Jan Verheyen
— RebelGroup Advisory Belgium

Toen wij de vraag kregen om in samenwerking met de eigenaars een financieel model op te maken, was ik eerst nogal sceptisch. Bij een dergelijke opdracht bestaat het gevaar dat het proces snel omslaat in een negatieve sfeer of zelfs in conflict. Aanvankelijk ging ik uit van *wishfull thinking* door de stad Antwerpen. Maar ik was heel verrast toen ik de eerste keer in contact kwam met de betrokken eigenaars.

Ondanks hun uiteenlopende agenda's heerste er meteen een heel positieve stemming rond een eventuele samenwerking. Sommige stakeholders wilden heel intensief meewerken, andere wilden meewerken maar liefst binnen een eenvoudige structuur. We konden verder bouwen op het goede werk dat de stad Antwerpen, 51N4E en Connect&Transform reeds hadden verricht. Mijn eerste indruk was dat er bij de stakeholders een grote wil bestond om te slagen.

Leertraject

Door de complexiteit van de site was er natuurlijk ook sprake van een min of meer gedwongen samenwerking. Hoewel niet alle stakeholders dezelfde nood tot samenwerking voelden, en een aantal onder hen ook zonder samenwerking tot hun eigen voordeel zouden kunnen komen, was samenwerking wel nodig om een eventuele bestemmingswijziging van de site te bekomen. Het werd gauw duidelijk dat door de handen in elkaar te slaan, zich voor alle stakeholders nieuwe kansen aanboden. Door de wens van de eigenaars om zelf mee aan het stuur te blijven zitten, ontstaat een meerwaarde die in het gebied zelf geïnvesteerd kan worden. Met andere woorden, het kapitaal verdwijnt niet in de zakken van een of andere anonieme projectontwikkelaar, die zich, nadat de ontwikkeling voltooid is, terugtrekt uit het gebied.

Toen wij startten met het ontwikkelen van het rekenmodel, hadden wij nog geen zicht op een concreet project

‘Door de wens van de eigenaars om mee aan het stuur te blijven zitten, ontstaat een meerwaarde die in het gebied zelf geïnvesteerd kan worden.’

of op een bepaalde structuur voor het projectgebied. Pas tijdens de opmaak van het rekenmodel ontstond de druk om te beginnen tekenen en ontwerpen. Er lagen negen mogelijke ruimtelijke concepten op tafel. 51N4E en het team ontwerpend onderzoek van de stad Antwerpen werkten twee van die ruimtelijke concepten verder uit in zogenaamde wegwerpmasterplannen. Dankzij de methode van de 'wegwerpmasterplannen' konden we de complexe situatie sterk vereenvoudigen. We konden aantonen dat het pilootproject de Lageweg een interessant verhaal is met een duidelijke structuur en dat het proces relatief snel vooruit kon gaan. Het rekenmodel bood een eerste houvast op basis waarvan iedereen verdere beslissingen kon nemen.

In het pilootproject van de Lageweg zag ik drie rollen weggelegd voor RebelGroup. Ten eerste stonden we voor de opgave een financieel model op te maken dat tijdens het planningsproces op interactieve wijze de waardeontwikkeling inzichtelijk moest maken voor de eigenaars. Ten tweede moest het rekenmodel de ontwikkeling versnellen. In de praktijk merken we dat masterplannen, zodra ze financieel zijn doorgerekend, opnieuw moeten worden onderhandeld. Door het rekenmodel reeds in een vroeg stadium te initiëren, zorgen we ervoor dat van bij de start financiële transparantie bestaat en dat de ruimtelijke haalbaarheid meteen wordt getest. Tot slot bestond onze taak erin om mensen inzicht te doen krijgen in het financiële aspect van een planningsproces. Je kan het beschouwen als een leertraject.

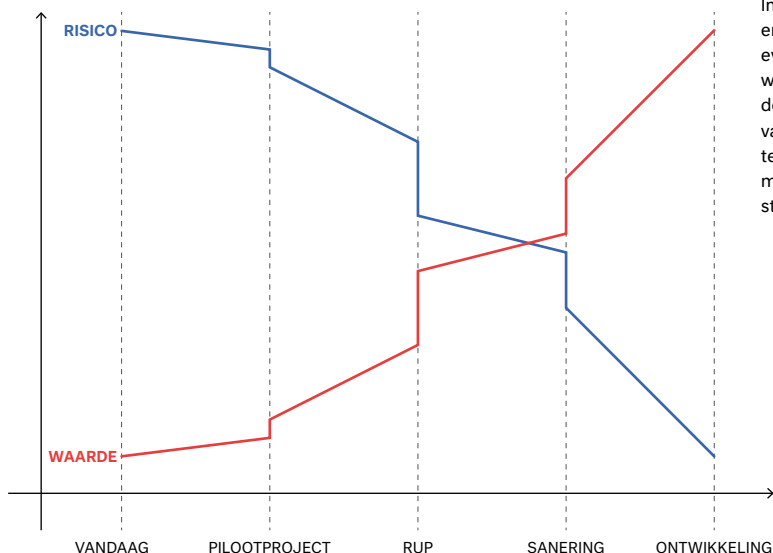
Grondenbank

Het financieel model werd opgemaakt naar het model van een *grondenbank*. Een grondenbank is een samenwerkingsmodel onder de vorm van een vennootschap waarbij de aandeelhouders de grondeigenaars zijn. De aandelenstruc-

tuur weerspiegelt de relatieve waarde van de verschillende eigendommen. In principe wordt er in een grondenbank geen of weinig cash ingebracht. Het eigen vermogen bestaat uit de vastgoedactiva. Die keuze biedt verschillende voordelen. Ze sluit aan bij de wens van de eigenaars om zelf mee aan het stuur te blijven zitten in het project en mee te genieten van de meerwaarde die ontstaat. Ook werd hierdoor, ondanks het prille stadium van het project, van bij het begin rekening gehouden met financieringsaspecten en boekhoudkundige aspecten van een projectontwikkeling. De grondwaarde die voor de eigenaars zal ontstaan, is dus de geactualiseerde waarde van de cash die aan de aandeelhouders in de loop van het project uitgekeerd kan worden. De actualisatie van de waarde dient te gebeuren met een bepaalde rendementseis. In de context van de Lageweg evolueert de rendementseis mee met de projectontwikkeling. Het risico wordt immers stelselmatig afgebouwd door de creatie van (rechts)zekerheid, onder meer door het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst, het opmaken van een masterplan of het toekennen van een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) door de stad Antwerpen.

Een belangrijke onbekende vandaag is de huidige waarde van de eigendommen en gronden. Die is immers sturend voor de verhoudingen in de grondenbank. In een *greenfield*-ontwikkeling vormt dit zelden een probleem. Daar is de waarde doorgaans recht evenredig met de oppervlakte. In een stedelijke context, met verschillend gebruik, bodemgesteldheid en bestemming, is de waardeontwikkeling veel complexer. Een van de volgende stappen zal daarom ook moeten zijn om tussen de eigenaars tot een 'geobjectiveerde' waardering te komen. Alle eigenaars moeten het eens worden over het uitgangspunt van de schatting.

De eigendommen zijn qua fysische staat zo heterogeen en qua waarde zo afhankelijk van het definitief geplande



Evolutie van het risico

In het begin van het project is er veel onzekerheid en zijn er hoge risicomarges. Naarmate het project evolueert, daalt het risico en stijgt de financiële waarde. Het risico wordt stelselmatig afgebouwd door de creatie van (rechts)zekerheid: het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst, het oprichten van een grondenbank, het opstellen van een masterplan, het toekennen van een RUP door de stad Antwerpen, enzovoort.

project dat het moeilijk is om zonder startreferentie te beginnen met het tekenen van het masterplan. Als je nu echter niets vastlegt, wordt het alleen maar moeilijker om dat op een later moment te doen, en bestaat het gevaar van speculatie of onenigheid tussen de eigenaars. Speculatie is ook het gevaar als er ontwikkeld zou worden door derden, zoals ontwikkelaars zonder verdere belangen in het gebied. De startwaarden zouden steeds hoger worden. Om de startwaarden te berekenen, kan men een scherpe opdeling tussen grond en opstallen maken. De gronden bestaan uit twee categorieën, namelijk industriegebied en woongebied. Hierbij bevinden zich een aantal gronden met minwaarden omwille van de saneringsplicht, en een aantal gronden met minwaarden doordat zij ingesloten zijn door andere percelen en gebouwen. De schatting moet gebeuren voordat het masterplan wordt opgemaakt. Anders leidt dit misschien tot een afbrokkeling van de samenwerking en loopt het proces vertraging op.

Omdat het financieel model in een vroeg stadium van de ontwikkeling werd opgemaakt, riep elke parameter nieuwe vragen op. Wat is de haalbaarheid van het voorgestelde programma? Is het wel nodig is om zoveel economische activiteit op de site te behouden terwijl woningbouw meer zou kunnen opbrengen? Wat met parkeerplaatsen of kantoren? Die vragen zorgen, ook na de opmaak van het financieel model, voor onzekerheden. We weten in feite nog niet welke stakeholders en eigenaars mee zullen doen, en er is ook nog geen operationele structuur.

In de basisscenario's was de rekeneenheid voor de waardebeoordeling steeds de kavel zelf. Maar de doelstelling van het rekenmodel is om door middel van tekenen en rekenen te komen tot een perceelsoverschrijdend ontwerpproces en rekenmodel. De perceelsoverschrijdende aanpak biedt een duidelijke meerwaarde. De som der delen is meer dan de delen afzonderlijk. Natuurlijk zullen

we vanuit dit eerste rekenmodel komen tot een meer complex rekenmodel als het pilootproject vordert. Ik hoop dat het eerste rekenmodel geen valse verwachtingen heeft gecreëerd. Wellicht is het nodig om een nieuw rekenmodel te maken op het moment dat het project fijnmaziger wordt.

'Ik hoop dat het eerste rekenmodel geen valse verwachtingen heeft gecreëerd. Wellicht is het nodig om een nieuw rekenmodel te maken op het moment dat het project fijnmaziger wordt.'

Het potentieel van de bodem

Peter Van den Bossche — Witteveen+Bos

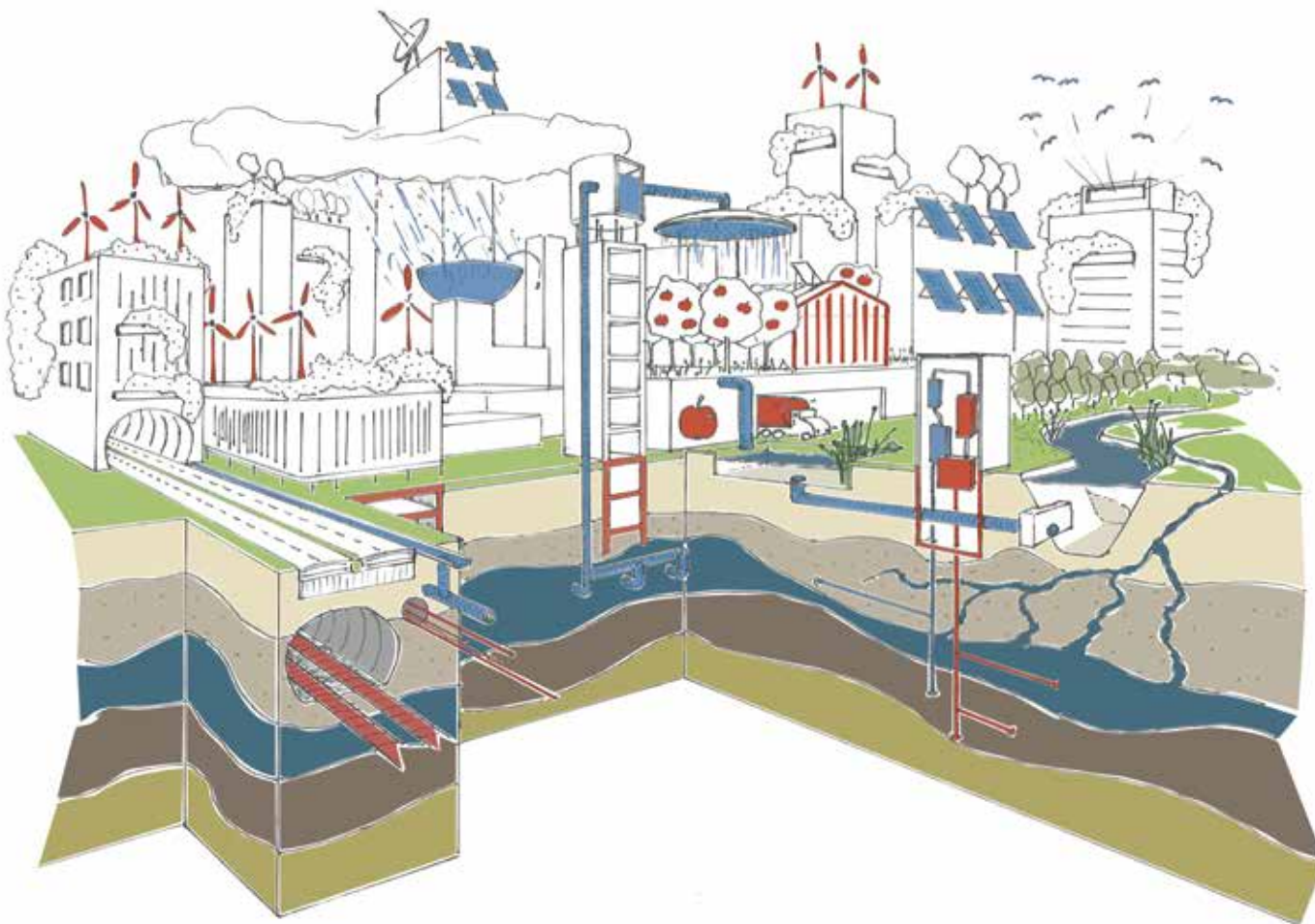
De grond onder onze voeten wordt steeds intensiever gebruikt. Meerdere functies worden ondergronds gerealiseerd om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken, om comfort te bieden of om hinder te voorkomen. Toch wordt in ontwikkelingsprojecten de ondergrond vaak onvoldoende benut of beschermd.

De klassieke, sectorale en lineaire aanpak leidt vaak tot een weinig optimaal gebruik van de bodem. Bodem wordt vaak pas laat in het ontwikkelingsproces bekeken, dit terwijl er belangrijke kansen voor duurzame ontwikkeling te ontdekken zijn bij een integrale en circulaire aanpak. Soms signaleren bodem-, energie- of duurzaamheidmedewerkers deze kansen, maar is het moeilijk om ontwikkelaars, planologen, gebiedsregisseurs en bestuurders hiervan te overtuigen.

In een klassiek herontwikkelingsproject ligt het ruimtelijke idee al vast alvorens na te denken over de optimalisatie van de bodem. Ook start men meestal vanuit de afzonderlijke percelen en bouwheren zonder af te stemmen waar je met het hele bouwblok naartoe wil. Het betrekken van de bodemfuncties biedt een koppeling tussen de verschillende percelen, eigenaars en gebruikers. Het vroegtijdig betrekken van bodemaspecten binnen de ruimtelijke planning en gebiedsontwikkeling biedt ook kansen om de duurzaamheid van bodembeheer en bodemsanering te vergroten. Hoe eerder betrokken, hoe groter de invloed op duurzaamheid. Kansen en beperkingen van de bodem kunnen immers gekoppeld worden aan tal van maatschappelijke opgaven en ambities.

De bodem is een vat vol kansen

Voor het pilootproject de Lageweg hebben wij in eerste instantie de bodemfuncties in kaart gebracht. We hebben alle bodemfacetten geïnventariseerd en zijn nagegaan welke ambities en toekomstvisies er leven voor het gebied.



De bodem als kans

‘We beschouwen het gebied als een ecosysteem, een samenspel van materialenstromen, water, energie, natuur en menselijke activiteit. Dat betekent denken in kringlopen en korte ketens.’

Op basis van die informatie werd al snel duidelijk welke voordelen – of *quick-wins* – er te rapen vielen op financieel vlak of op het vlak van duurzaamheid. Vervolgens hebben we de diverse bodemfacetten gevisualiseerd op een kaart. Dat leidde tot een inzicht van waar de uitdagingen en opportuniteiten precies gelegen zijn. Tot slot hebben we die kansen kwalitatief en kwantitatief geordend. Wat zijn de eventuele kosten en baten (en kosten- en baathouders) in verhouding tot de opgaven en het budget?

Om de analyse te communiceren aan omwonenden en stakeholders, hebben we deelgenomen aan de *sitesafari*. De rondleiding voor omwonenden en stakeholders gaf inzicht in de mogelijkheden van herontwikkeling. Op verschillende plaatsen binnen het gebied gaven we concrete uitleg over de verschillende bodemfuncties, bodemverontreiniging of restverontreiniging en belichtten we de impact op een mogelijke herontwikkeling.

De expertise van Witteveen+Bos werd ook ingeroepen voor de opmaak van het financieel rekenmodel. In het rekenmodel werd de bodem al vroeg als parameter mee opgenomen. De toekomstige situatie zal optimaal gebruikmaken van de aanwezige bodemfuncties zoals bodem-energie, gesloten grondbalans, duurzaamheid en circulaire economie. Het financieel model houdt rekening met die toekomstige functies, met een tijdsspanne en optimalisaties van respectievelijk één, vijf en twintig jaar.

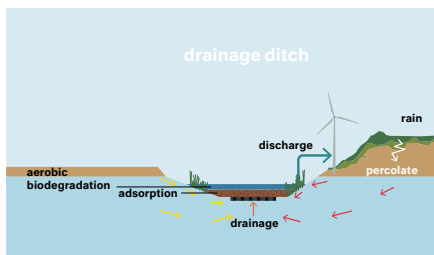
Het pilootproject de Lageweg is uniek omdat het in een vroeg stadium de bovengrondse ontwikkelingen richt op de mogelijkheden van de ondergrond. De aanpak volgens de principes van de circulaire gebiedsontwikkeling laat toe om de verschillende functies, zowel boven- als ondergronds, beter op elkaar af te stemmen. Dat betekent dat we moeten afstappen van een klassieke, lineaire, economische logica. We beschouwen het gebied daarentegen als een metabolisme van materialenstromen, water, energie, natuur en menselijke activiteit. Dat betekent denken in kringlopen en korte ketens zowel in de boven- als in de ondergrond.

‘Het pilootproject de Lageweg is uniek omdat het in een vroeg stadium de bovengrondse ontwikkelingen richt op de mogelijkheden van de ondergrond.’



1. Grondstromen en bouwstoffen

Er kan veel winst gemaakt worden door zo veel mogelijk te streven naar een gesloten grondbalans en hergebruik van bouwstoffen en bestaande gebouwen binnen het bouwblok of gebied. Grond die ontgraven dient te worden, kan binnen het gebied gebruikt worden voor bijvoorbeeld een ophoging.

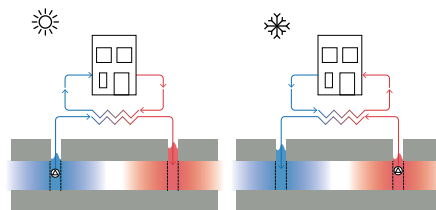


2. Bodemkwaliteit

De Lageweg heeft momenteel verschillende bestemmingstypes en activiteiten: industrie, groenzone, recreatie en woonzone. Die activiteiten vereisen een specifieke bodemkwaliteit. In het gebied zijn vandaag verschillende immobiele (o.a. zware metalen) en mobiele (o.a. benzeen en gechloreerde solventen) bodemverontreinigingen aanwezig. In de Lageweg bestaan reeds verschillende saneringsdossiers met verschillende verontreinigingsaspecten.

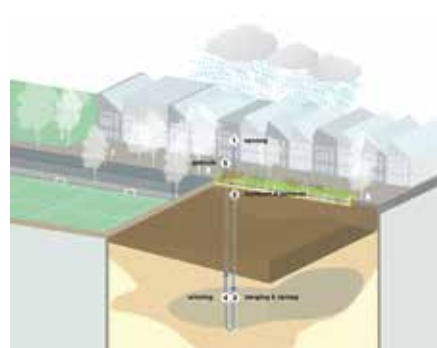
De sanering wordt geïntegreerd met de toekomstige herontwikkeling, rekening houdend met termijnen van één, vijf en twintig jaar.

Voor de aanwezige grondwaterpluim van gechloreerde koolwaterstoffen kan het principe van 'natural catch' toegepast worden (bijvoorbeeld door een sloot aan te leggen in de lager gelegen gebieden).



3. Bodemenergie

Een bodemwarmtewisselaarsysteem maakt gebruik van de bodem voor warmte- of koudelevering of om eventueel energie op te slaan. De koude kan rechtstreeks gebruikt worden in woningen. Warmte kan met behulp van een warmtepomp naar een hoger temperatuurniveau opgewerkt worden voor verwarming.



4. Waterbergend en -infiltrerend vermogen

Gezien het gebied laag gelegen is, is aandacht geschonken aan het waterbergend en -infiltrerend vermogen van de bodem. De bodem heeft het vermogen om water onder het maaiveld op natuurlijke wijze te bergen. Hiervoor moet water kunnen infiltreren.

Welkom in het laboratorium van de vernieuwing van de stadsvernieuwing

Michiel Dehaene — Labo S, UGent
Annette Kuhk — Onderzoeksgroep
Planning en Ontwikkeling, KU Leuven

Oefeningen in de *halfweg-stad*

Bouwen aan de 20ste-eeuwse rand is bouwen aan een post-suburbane toekomst. Vandaag maken we het einde mee van een lange ontwikkelingscyclus die vooral afgestemd was op stadsuitbreiding en suburbanisering. Die oude ontwikkelingscyclus werd economisch gesmeerd door het systematisch aansnijden van nieuwe terreinen. De aanleg van (gesubsidieerde) infrastructuur maakte grond tot bouwgrond. Koopkrachtondersteuning in de vorm van hypotheekafrek en andere premies gaf particulieren de middelen om op de nieuwe terreinen te bouwen.

Die ontwikkelingslogica valt langzaam stil. Ze wordt ten dele aan banden gelegd. We zitten door de reserve heen van gebieden die ten tijde van de gewestplannen op zeer voortvarende wijze voor woonontwikkeling bestemd werden. De rationaliteit van deze ontwikkelingslogica neemt af met elke nieuwe verkaveling. De laatste woonuitbreidingen liggen steeds verder weg van de stad, als ze al niet op waterzieke gronden liggen. Ook het suburbaan woonideaal krijgt klappen. Het is gebaseerd op het nucleaire gezin, op traditionele genderrollen, op een vlakke loopbaan. Voor wie dat ideaal genegen blijft, is er nog steeds een substantieel suburbaan woonaanbod voorhanden.

Nu de suburbaniseringslogica vaart verliest, valt meer dan ooit het consumptieve karakter ervan op. Alles is er, maar er is weinig geïnvesteerd in blijvende kaders. Stad maken is meer dan 'productie'. Stedelijkheid draait in belangrijke mate om het scheppen van condities die in hun totaliteit of in hun samenspel iets betekenen: samen in de straat, samen rond een plein, een fijne combinatie van functies en mensen. Kortom, een stedelijk milieu.

In de stadsrand vinden we slechts een soort stedelijkheid *by default*. Wat er allemaal bij elkaar staat, is vaak best divers en wonderlijk, maar er is nauwelijks samenhang. We zien een stadslandschap waarvan het huishouden niet op orde is, waar stevig gebouwd en ge-

produceerd is, maar waar onvoldoende nagedacht is over reproductie, zorg, onderhoud, ondersteunende functies en diensten.

Het is nooit te laat om eraan te beginnen, en dan bij voorkeur op die plekken waar we op de drempel staan van een meer stedelijke organisatie. De vernieuwing van de 20ste-eeuwse gordel is bij uitstek de plek waar, mits bijkomende investeringen, de sprong naar stedelijkheid kan worden gemaakt. Er is historisch al flink wat waardevol ‘materiaal’ verzameld, maar de stedelijke organisatie is pril en onvolkomen.

Het gebied rond de Lageweg is hier een goed voorbeeld van. Het is een soort *halfweg-stad*. Alle kansen liggen er voor het grijpen om het historische, half-stedelijke materiaal te recyclen, te intensiveren en te hercombineren tot een volwaardig stedelijk landschap. De Lageweg vormt een perfect oefenterrein voor het maken van die sprong. Binnen de eerste ronde van Labo XX maakte de studie van BUUR duidelijk dat de Lageweg een strategische knoop zou kunnen worden in een verdicht openbaar-vervoersnet. 51N4E liet zijn oog vallen op dit gebied omwille van de grove korrel: het gebied is (nog) niet volledig ‘uitverkaveld’, waardoor het zich bijzonder goed leent om de herontwikkeling van de voorstad op een meer geïntegreerde wijze aan te pakken.

Grondgebonden meerwaarde en risico's op lekken

Dergelijke oefening in ‘verdichten’ en ‘vernieuwen’ staan centraal in de programma's van Labo XX en Labo XX_Werk. In belangrijke mate komt dit neer op het slim hanteren van grond als hefboom. Bij verdichting ontstaat immers een grotere grondwaarde, die, als de omstandigheden juist zitten, ook middelen kan opleveren om in een betere, vernieuwde stad te investeren. Labo XX is een uitnodiging van de overheid om met eigenaars in gesprek te gaan over het delen van lusten en lasten bij verdichting en herontwikkeling.

Als we uitvoeringsgericht willen werken en haalbare oplossingen willen voorstellen, dan is het goed dat we nadenken over technieken om meerwaarde te delen, eigenaars te mobiliseren en aan boord te houden, om draagvlak op te bouwen. Maar voor er over het delen van meerwaarde sprake kan zijn, moet er eerst samen meerwaarde gecreëerd worden.

Stedelijke (meer)waarde is, los van de winsten die er al dan niet aan gekoppeld zijn, in de eerste plaats gebruikswaarde. Dat is een oud inzicht uit de stadstheorie (Lefebvre 1970, Harvey 1973), maar het geldt ook voor elke projectontwikkelaar die vandaag in de stad aan de slag gaat. Zonder potentiële gebruikswaarde geen verkoopbaar product en geen grondwaarde. Tegelijkertijd, en dit lijkt enigszins in tegenspraak, is die gebruikswaarde gedurende een proces van stadsontwikkeling lange tijd virtueel. Het draait om een *toekomstige* gebruikswaarde, en in veel gevallen over de latente spanning tussen de huidige en de toekomstige gebruikswaarde, tussen wat er al is en wat er zal komen. Een spanning ook tussen wat wordt beloofd en wat daadwerkelijk gerealiseerd zal worden.

De onzekerheid die daarmee gepaard gaat, is niet enkel het gevolg van slecht georganiseerde processen, moeilijke afspraken of slechte planvorming, maar is eigen aan het verstedelijkingsproces. De onzekerheid is niet zomaar weg te werken en verdwijnt pas echt wanneer de plannen volledig vastgelegd zijn en daadwerkelijk gerealiseerd worden. Planning draait in die zin in belangrijke mate over het scheppen van een regulerend kader dat ervoor zorgt dat potentiële waarde voldoende zeker is en dus ook verhandeld kan worden.

Het proces voor de Lageweg is een zoektocht naar zekerheid. De veronderstelling hierbij is: hoe groter de transparantie, hoe intensiever de betrokkenheid; hoe groter het inzicht van alle partijen, hoe groter het wederzijds vertrouwen. Op die manier stijgt ook de kans dat in coproductie

‘De Lageweg is een soort *halfweg-stad*. Alle kansen liggen er voor het grijpen om het historische, half-stedelijke materiaal te recyclen, te intensiveren en te hercombineren tot een volwaardig stedelijk landschap.’

tussen de partijen overeenstemming kan ontstaan over de gewenste ontwikkeling. Maar de inzet is meer dan het bereiken van een consensus. Het pilootproject de Lageweg wil aantonen hoe constructieve coproductie ook voor een *beter* project zorgt, voor een hogere waarde waar zowel stad als eigenaars beter van worden. Het financieel model laat zien dat er meerwaarde kan worden gecreëerd bij een perceelsoverschrijdende aanpak, maar ook dat er meerwaarde vloeit naar eigenaars die langer aan het proces deelnemen. Door samen risico's te dragen, worden ze voor hun geduld beloond en kunnen ze, aan het einde van de rit, een deel van de gecreëerde waarde opstrijken.

Het gelopen proces laat op overtuigende wijze de kansen zien die via samenwerking gecreëerd kunnen worden. Maar tegelijk introduceert het een nieuwe set van onzekerheden. De groep van eigenaars blijkt erg heterogeen. De ene wil ontwikkelen; de andere heeft geen haast. De ene denkt aan de waarde van zijn bouwgrond; de andere wil een bedrijf uitbouwen. De ene heeft iets met dit gebied; de andere spreekt vanuit London namens een bedrijf in faling. Die verschillen zichtbaar maken is niet zonder betekenis. Het brengt ons mogelijk een stap dichterbij het identificeren van die eigenaars die samen een volgende stap kunnen en willen zetten.

Dergelijke oefening bevestigt de noodzaak van de regierol van de overheid. Die regierol moet er wellicht in eerste instantie in bestaan om het proces gaande te houden, om volgende stappen te zetten en risico's te verminderen. Tegelijkertijd zijn we toe aan een publieke risicoanalyse, die niet enkel de waarde van het project probeert veilig te stellen, maar die ook de mogelijkheid in rekening brengt om te sturen, kwaliteit te bewaken en tot effectieve realisatie te komen. Door mee te denken met eigenaars en investeerders kunnen we laten zien hoe meerwaarde aan het begin van een proces wordt gecreëerd. We kunnen ook aantonen hoe waarde uit een project *weglekt* wanneer

onzekerheid regeert. Omgekeerd geldt dat het moment waarop de overheid die onzekerheid probeert weg te nemen (door bijvoorbeeld voortijdig het bestemmings- of planologisch kader helder vast te leggen), de kans vergroot dat eigenaars hun posities verkopen, en zo een deel van de waarde van het project afkomen, zonder veel garantie op effectieve ontwikkeling door de nieuwe eigenaars. Legio zijn de projecten waar deze carroussel van publiek-private onderhandeling eindigt in verkoop, om vervolgens met nieuwe eigenaars een nieuw rondje te draaien, en nog eens, tot we uitkomen bij de partners die echt willen ontwikkelen.

Vermijden dat op die manier waarde weglekt, is deel van de inzet van het pilootproject. Maar dat lukt niet enkel door het gedeelde belang van eigenaars en overheid te laten zien. De belangen van overheid en eigenaars vallen nooit helemaal samen. En vooral: de partijen veranderen voortdurend, waardoor het ook wenselijk is om als overheid het publieke lot van een project niet helemaal te verbinden aan de wisselende coalities tussen eigenaars.

Minimale kaders voor de *halfweg-stad*?

In de procesbeschrijving van de Lageweg wordt de gehanteerde logica van het project afgezet tegenover de klassieke masterplanning: een cocreatief proces tegenover de lineaire opmaak van een blauwdruk. Deze tegenstelling helpt bij het zoeken naar nieuwe planvormen, hoe die traditioneel tot stand komen en hoe die de voorbije twintig jaar in de stadsvernieuwing ingezet werden, maar maakt tegelijk een karikatuur van wat masterplanning inhoudt. De vraag is wellicht niet of een masterplan nodig is, maar eerder welk soort masterplan. Wat kan een masterplan mogelijk maken? Waarin bestaan de risico's van een masterplan? Wanneer zorgt het vastleggen van klijtlijnen voor de nodige beweging? Wanneer staan klijtlijnen een ontwikkeling juist in de weg?

‘Het proces is op een kritisch punt aanbeland, waar een eenvoudig – lees: ‘ouderwets’ – masterplan misschien toch nuttig kan zijn en voor een doorbraak kan zorgen.’

Er zijn reeds belangrijke stappen gezet in de ontwikkeling van de Lageweg. Een precieze inschatting maken van waar het ontwikkelingsproces vandaag precies staat, is echter moeilijk. Er werd expliciet gekozen om niet vanuit een masterplan te vertrekken. Dat is een moedige keuze die alvast mobiliserend heeft gewerkt. Ondertussen lijkt het proces op een kritisch punt aanbeld, waar een eenvoudig – lees: ‘ouderwets’ – masterplan misschien toch nuttig kan zijn en voor een doorbraak kan zorgen. De inhoud van dergelijk masterplan werd reeds verkend aan de hand van zeer eenvoudige schetsen, de zogenaamde *wegwerp-masterplannen*.

De wegwerpmasterplannen verkennen de overgangstoestand van de *halfweg-stad*. De noodzaak van een ordenend kader om met de coalitie van eigenaars een stap verder te zetten, is een rechtstreeks gevolg van de huidige toestand: sommige eigendommen bevinden zich wel aan een uitgeruste weg, andere niet; sommige eigendommen zijn versneden tot kant-en-klare bouwpercelen, andere zijn vooralsnog enkel als monofunctioneel industrieterrein te bestemmen. De oefeningen houden vast aan de grote korrel, die ongetwijfeld een opportuniteit vormt. Ze organiseren grote bouwvelden waarop geïntegreerde projecten gerealiseerd kunnen worden. De catalogus met referenties van residentiële typologieën tonen vooral – zij het niet exclusief – de mogelijkheden van dit grofkorrelige register. Ze tonen een stedelijkheid die ontstaat uit de combinatie van een reeks goed gemaakte ensembles.

De wegwerpmasterplannen verkennen de noodzakelijke, minimale infrastructuur en publieke ruimte die nodig zijn om het samenspel tussen de grote ensembles mogelijk te maken. Ze schetsen een eenvoudig kader dat veel vrijheid laat om de publieke of gedeelde ruimtes nog verder te verfijnen bij de realisatie van de verschillende bouwvelden. De wegwerpmasterplannen gaan echter verder dan een bepaling van de louter ruimtelijke principes.

De verkenning zorgt voor een elementair referentiekader, noodzakelijk om het overleg tussen de eigenaars verder te faciliteren, om de posities duidelijk te maken en loten opnieuw te verdelen in functie van onderscheiden projecten. Die kunnen vervolgens op duidelijk afgebakende bouwvelden gerealiseerd en op de markt gebracht worden. Zonder de wegwerpmasterplannen, zonder elementair kader, zou het niet mogelijk geweest zijn een financieel model op te maken of de potentiële waarde van de gehele ontwikkeling te bepalen. Zonder dit elementair kader is het evenmin mogelijk om de partners te betrekken in een gemeenschappelijk project, laat staan afspraken te maken met het vooruitzicht op een mogelijke vereffening of verdeling van lusten en lasten.

Hoe die wegwerpmasterplannen voor de *halfweg-stad* omgevormd kunnen worden tot robuuste masterplannen met het nodige juridische kader, is nog een stevige kluit. Indirect staan we voor de vraag hoe en wanneer we ooit een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) zullen moeten of kunnen opmaken. Wat leggen we op dat moment vast? Hoe vermijden we dat de eigenaars waarmee werd onderhandeld op dat moment gewoon hun eigendom verkopen? Of belangrijker, hoe zorgen we ervoor dat de grondposities bij ontwikkelende partijen terechtkomen en er ook daadwerkelijk geïnvesteerd wordt in het gebied?

De wegwerpmasterplannen suggereren een trapsgewijze methode. Een flexibel RUP in een eerste fase, een verfijning in een volgende fase, als resultaat van een verdere onderhandeling met de effectieve projectontwikkelaars. Een eerste stap als een soort grove opdeling in loten, waar grove kengetallen en doelstellingen aan vastgehecht zijn, waar de grondwaarde op hoofdlijnen mee is vastgesteld, maar voor de uitvoering afhankelijk blijft van een gedetailleerd masterplan. De grote moeilijkheid blijft natuurlijk om zinvolle kengetallen vast te leggen zonder gedetailleerd ontwerp onderzoek.

Overleg met nieuwe spelers

De stad vernieuwingsprojecten van de afgelopen 25 jaar waren laboratoria voor publiek-private ontwikkeling. We houden er een pak ervaring aan over met betrekking tot stedelijke regie bij projectontwikkeling. We houden er ook vernieuwende projectontwikkelaars aan over. De stadsontwikkeling blijft echter grotendeels georganiseerd rond een overleg met 'bouwers'. Het hoger geschetste post-suburbaan perspectief vraagt om een verbreding van dit overleg. We moeten op zoek naar nieuwe partners voor een nieuwe generatie van stadsprojecten die de aandacht verlegt van productie naar reproductie: van bouwen naar beheer, van woningen naar wonen, van hebben naar gebruiken, van ontwikkelen naar zorgen. We hebben partners nodig die niet enkel grondwaarde exploiteren, maar ook waarde leveren door gebruik, en door de economische activiteit die er ontplooid wordt. We hebben nood aan nieuwe *providers* van stedelijkheid die het bouwen aan de stad beter kunnen omkaderen. Zorgverstrekkers, slimme leveranciers van vernieuwende mobiliteitsoplossingen zoals autodeel-opties voor de vereniging van eigenaars, beheerders van collectieve parkeerinfrastructuur, beheerders van collectieve energiesystemen, makelaars van meervoudig gebruik, beheerders van collectieve tuinen, uitbaters van flex-werkplekken, enzovoort. Partners die niet alleen meerwaarde beloven aan toekomstige eigenaars, maar er ook permanente zorg voor dragen, die als het ware ook de 'dienst na verkoop' verzorgen. Partners die deze waarde ook benoemen en helpen om niet enkel over grondwaarde, maar ook over de kwaliteit voor de eindgebruikers, over de *full cost of ownership* of over de volledige levenscyclus van een project na te denken.

Het pilootproject de Lageweg zet ook hier interessante stappen. De onderhandeling met de eigenaars werd verbreed met andere partijen: grondeigenaars gingen in gesprek met partijen die economische activiteiten ontwik-

kelen in het gebied, met bewoners, met scholen. Eigenaars spraken met stadsmakers van andere stadsprojecten, met het doel om ervaring in het gesprek binnen te brengen en de blik te verbreden. De stad – en Labo XX in het algemeen – legt expliciet de maatschappelijke verantwoordelijkheid van eigenaars en projectontwikkelaars in de weegschaal. Het ontwerpend onderzoek en de gesprekken met de ontwikkelaars maken niet alleen een inschatting van de meerwaarde die kan worden gerealiseerd, maar ook van de maatschappelijke kosten, in termen van tekorten op het vlak van publieke ruimte en voorzieningen die bij verdichting zullen optreden.

Maar hoeveel van die kosten kunnen we verrekenen bij het bouwen van de stad? Hoeveel van die kosten kunnen we verrekenen binnen de contouren van het project? Hoe maken we een intelligente ruimteboekhouding waarbij zowel binnen een project als erbuiten de ruimtelijke noden in kaart kunnen worden gebracht en berekend? Parkeerfondsen kennen we, maar wat met scholenfondsen, parkfondsen, enzovoort. Heeft het zin om dit project per project te onderhandelen, of halen we dit beter uit een algemene meerwaardetaks bij projectontwikkeling? Het zijn grote vragen waarop, binnen de contouren van een project, geen duidelijk antwoord kan gegeven worden. Vragen die echter door dit soort van projecten heel concreet worden. Vragen die we ook in meer algemene zin zullen moeten beantwoorden om een duidelijker kader voor stedelijke herontwikkeling in de 20ste-eeuwse gordel te kunnen bieden.

Via moedige pogingen om het gesprek te verbreden, legt het pilootproject de Lageweg ook de beperkingen van de huidige stadsontwikkeling bloot. Er zijn grenzen aan welke aspecten van ontwikkeling we kunnen vastklikken aan het moment waarop er over grondposities wordt onderhandeld en bouwprojecten worden voorbereid. Op dat moment ontbreken essentiële partners die de nodige engagementen ook daadwerkelijk kunnen aangaan.

Waarom onderhandelen we in detail met grondeigenaars over wat er op hun grond gerealiseerd moet worden als zij enkel willen verkopen? Waarom kunnen we dan niet meer rechtstreeks over de waarde van hun grond praten? Waarom praten we met ontwikkelaars in detail over de mix aan activiteiten die ergens moet komen, wanneer het uiteindelijk andere partners zullen zijn die deze mix economisch mogelijk moeten maken?

Het pilootproject de Lageweg heeft de niet geringe verdienste om het gesprek over dit spanningsveld te openen, maar roept niettemin evenveel vragen op als het beantwoordt. Hoe kunnen we meer rechtstreeks werken met de eindgebruikers? Hoe gebruiken we niet alleen de ruimtelijke setting maar ook de tijd? Wat met tijdelijk gebruik? Wat met de potentiële gebruikers die er nu nog niet zijn, maar die zich geleidelijk wel op een plek kunnen verzamelen? Hoe koppelen we gebruikers aan patrimonium? Hoe koppelen we bewoners aan plekken om te wonen? Ook hier hebben we nieuwe spelers nodig, nieuwe 'makers' die moeten zorgen voor de juiste mix tussen huur- en koopwoningen, tussen tijdelijk en langdurig wonen, tussen verschillende inkomsgroepen, tussen klassieke gezinsvormen, alleenstaanden en andere, meer collectieve samenlevingsmodellen. Het suburbane status quo van de eigenaarsmarkt botst hier op zijn grenzen en biedt niet de variëteit aan mogelijkheden waar een hedendaags stedelijk milieu nood aan heeft.

Al die aspecten laten zich niet zomaar terugrekenen naar een residuele grondwaarde bij de start van het proces. We hebben een proces van geleidelijke verfijning nodig, waarbij de betrokken partners ook geleidelijk mee moeten evolueren of wisselen. De meerwaarde geleverd door die partners is verschillend en moet ook zo behandeld worden. Soms laat die zich uitdrukken in *cash*, soms moeten we die vooral buiten de rekensom houden en tegen de eenzijdige 'monetarisering' van stadsontwikkeling beschermen. Als

we bijvoorbeeld de maakindustrie in het gebied willen behouden, weten we immers dat dit een verminderde grondwaarde betekent. Dat is eenvoudigweg een keuze om niet voor maximalisering van de grondwaarde te gaan. Misschien moet die dan ook maar zo behandeld worden, als een voorafname, net zoals ook parkruimte, infrastructuur of voorzieningen mee in mindering moeten gebracht worden. Die kunnen misschien deels gecompenseerd worden door hogere baten elders, maar eerst en vooral vergt dit een oefening in publieke rekenkunde die niet bij de eigenaars kan worden gelegd. Dit gaat over keuzes en prioriteiten en het zoeken naar de juiste balans tussen publieke en private belangen, tussen kosten en baten op korte en lange termijn.

Continuïteit

Een van de belangrijkste verdiensten van het pilootproject de Lageweg is dat het ruimte schept voor een doorlopend gesprek. Thema's die binnen Labo XX op de agenda gezet werden, worden hier concreet uitgewerkt. Kansen en moeilijkheden worden zichtbaar. Er wordt geleerd, er kunnen steeds nieuwe stappen worden gezet. Het proces is niet af en vraagt om een vervolg: concrete vervolgstappen in de ontwikkeling van het gebied, maar ook concrete vervolgstappen in het leertraject van de vernieuwing van de stadsvernieuwing. De erkenning van het project binnen het Pilootproject Terug in Omloop biedt heel wat kansen. Maar ook het leiderschap van de stad binnen het URBACT-netwerk (*Suburban. Reinventing the fringe*) schept een context voor het ontluikende stadsdebat over de toekomst van de 20ste-eeuwse gordel.

'Als we de maakindustrie in het gebied willen behouden, betekent dat een keuze om niet voor maximalisering van de grondwaarde te gaan. Misschien moeten we dat dan ook maar zo behandelen, als een voorafname, net zoals ook parkruimte, infrastructuur of voorzieningen mee in mindering moeten gebracht worden.'

Pilootproject Terug in Omloop

Ellen Luyten & Walter Tempst
— Openbare Vlaamse
Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)

De Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij stapte midden 2015 mee in het ‘verkennende traject’ van de Lageweg omwille van de bodemverontreiniging in het gebied. Binnen het projectgebied liggen een aantal bodemsaneringsdossiers die al veel te lang aanslepen. Enkele eigenaars nemen hun saneringsplichten niet op. Het pilootproject bood de kans om de zaken op een positieve manier in beweging te krijgen en de status quo te doorbreken.

Door perceelsoverschrijdend te werk te gaan, ontstaan nieuwe mogelijkheden en kansen voor de sanering en de herontwikkeling van het gebied. Wanneer men samenwerkt, kan men veel meer doen dan wanneer iedereen binnen zijn eigen perceelsgrenzen denkt. Je kan de sanering op een veel efficiëntere en duurzamere manier aanpakken. Efficiënter omdat je met instrumenten zoals een grondenbank de kosten en de baten van de sanering kan delen. Duurzamer omdat je dankzij een globale visie op maat van het gebied integrale oplossingen kan aanbieden.

Bij de meeste stadsvernieuwingsprojecten wordt er eerst een masterplan en vervolgens een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt, en pas daarna wordt de bodem gesaneerd in functie van dat plan. Bij de Lageweg is de OVAM van in het begin bij het proces betrokken. Er is nog geen masterplan. Dat laat toe om omgekeerd tewerk te gaan: we kunnen de bestemming van de gronden en het programma van de herontwikkeling afstemmen op de toestand en de kwaliteiten van de bodem.

Door bijvoorbeeld een verhard oppervlak te behouden op een plaats waar de bodem licht verontreinigd is, kan je de sanerings- en grondverzetkosten drukken. Op die plaats kan dan bijvoorbeeld een plein of een sportterrein komen. Bij een ‘harde sanering’, waarbij de verontreiniging afgegraven dient te worden, kan je een ondergrondse functie voorzien die ten goede komt aan de herontwikkeling, zoals bijvoorbeeld een fietsenstalling, een champignonkwekerij of een atelierruimte.

Ook aandacht voor duurzaam bodembeheer is belangrijk. Je kan ervoor kiezen om binnen het projectgebied ruimte te geven aan de natuurlijke insijpeling van regenwater – denk aan wadi's – waardoor er minder dure afwaterings-systemen moeten worden aangelegd. Die aandacht voor insijpeling en bijbehorend groen zorgt bovendien voor verkoeling in de stad. Dat zijn zogenaamde 'natuurvoordelen', die vaak beter en goedkoper zijn dan de oplossingen die de mens zelf bedenkt.

Het budget dat vrijkomt door samenwerking en geïntegreerd bodembeheer, kan geïnvesteerd worden in andere zaken, zoals bijvoorbeeld een publiek park dat ten goede komt aan iedereen. Als de winsten afgeroomd worden door een ontwikkelaar die geen band heeft met het gebied, dan verdwijnt het kapitaal uit het gebied.

Terug in Omloop

Nu de verkennende fase afgerond is, is de Lageweg geselecteerd als een van de vijf 'Pilotprojecten Terug in Omloop'. Dat is een gezamenlijk initiatief van de OVAM, Ruimte Vlaanderen, het Team Vlaams Bouwmeester, het Vlaams Agentschap voor Innoveren en Ondernemen en het Agentschap voor Binnenlands Bestuur, Stedenbeleid, Inburgering en Integratie. Het traject wil het ruimtelijk ontwikkelingspotentieel van verontreinigde terreinen onderzoeken en uittesten, en wil de principes van 'circulariteit', zoals die bekend zijn in de circulaire economie, ook toepassen op de ruimte. De Pilotprojecten streven drie ambities na: 1) onderbenutte en verontreinigde terreinen opnieuw in gebruik nemen; 2) productie en industrie behouden en terugbrengen naar de stad, en; 3) de omslag maken naar een duurzaam materialenbeheer en een circulaire economie.

1) *Onderbenutte en verontreinigde terreinen opnieuw in gebruik nemen*

Het 'terug in omloop brengen' of hergebruiken van verontreinigde terreinen is reeds een vorm van circulair denken. Net als materialen en grondstoffen is ook de beschikbare ruimte een schaars goed waarmee we zorgvuldig moeten omspringen. De OVAM zet zich al jaren in voor een efficiënt hergebruik van verontreinigde terreinen. Zo kunnen we open ruimte vrijwaren van nieuwe bebouwing. De vraag is: hoe roepen we een halt toe aan het telkens opnieuw aansnijden van de open ruimte? Hoe brengen we reeds gebruikte en verwaarloosde ruimte 'terug in omloop'? Het is een uitdaging die in heel Vlaanderen geldt. In de binnenstad en de 20ste-eeuwse gordel is de nood aan hergebruik nog urgenter, aangezien de ruimte daar nog schaarser is.

Om de site van de Lageweg 'terug in omloop' te brengen, hoeven we niet te wachten tot er een definitief masterplan op tafel ligt. We kunnen er nu al aan beginnen, terwijl de plannen langzaam vorm krijgen. Door de *tijdelijke ingebruikname* van de onderbenutte gronden en de verlaten industriële panden kunnen we de site *versneld* terug in omloop brengen en opnieuw aansluiting laten vinden bij de buurt. Tijdelijk gebruik kan bovendien zeer goed gekoppeld worden aan alternatieve en gefaseerde vormen van sanering. We zouden op de Lageweg kunnen experimenteren met zogenaamde 'zachte sanering', die de natuur inschakelt om de verontreiniging aan te pakken. We zouden bijvoorbeeld bepaalde plantensoorten kunnen aanplanten om de verontreiniging op te ruimen of om het zelfreinigend vermogen van de waterbodem te versterken.

In de realiteit duurt de opmaak van een masterplan en een juridisch kader voor de uitvoering ervan al gauw meer dan tien jaar. In de tussentijd zou er met een zachte en gefaseerde saneringsaanpak en tijdelijk gebruik van de onderbenutte ruimte al een eerste aanzet tot herontwikkeling

'Een economie die ingebed is in het stedelijk weefsel biedt kansen om de materialen- en energiestromen in de stad efficiënter te organiseren. De productieve stad is een voorwaarde voor de circulaire stad.'

opgestart kunnen worden, waardoor de site nu al een nieuwe plaats kan verwerven in de buurt.

2) *Productie behouden en terugbrengen naar de stad*

In de stadsvernieuwingsprojecten van de voorbije decennia ontwaren we een verontrustende tendens: industrie, productie en logistiek worden stelselmatig 'weggesaneerd' uit de stad om plaats te maken voor woonprojecten, winkels en kantoren. De stad wordt een plek van consumptie zonder productie.

Het besef groeit dat een stad ook productie, industrie en logistiek nodig heeft om goed te kunnen functioneren. Een stad heeft loodgieters nodig, bakkers, beenhouwers en garagisten, in de stad wordt voortdurend gebouwd en gesloopt, mensen hebben zorg nodig, veiligheid, er moet gepoetst worden, een logistiek apparaat moet onze winkels bevoorraden en onze bestellingen aan huis brengen, enzovoort. Vandaag duwen we al die levensnoodzakelijke functies weg naar bedrijventerreinen aan de rand van de stad, waar ze eigenlijk niet thuishoren. Een efficiënte en duurzame stedelijke economie is immers gevestigd op de plaats waar haar werknemers wonen en op de plaats van haar potentiële afzetmarkt. Op die manier vermijden we extra verplaatsingen en verminderen we het fileprobleem. Een stedelijke maakeconomie kan er bovendien ook in slagen de sociale tegenstellingen te overbruggen door jobs te creëren die beantwoorden aan het opleidingsniveau en de *skills* van de bevolking. *Last but not least* biedt een economie die ingebed is in het stedelijk weefsel kansen om de materialen- en energiestromen in de stad efficiënter te organiseren. De productieve stad is een voorwaarde voor de circulaire stad. We komen hier dadelijk op terug.

Antwerpen, en zeker de 20ste-eeuwse gordel van de stad, beschikt nog over veel plekken waar industrie nog prominent aanwezig is. De Lageweg is hiervan een goed

voorbeeld. Sommige bedrijven zijn nog actief op de site, andere bedrijfsgebouwen staan leeg. Die aanwezigheid vormt een belangrijke troef. De uitdaging van de Pilootprojecten Terug in Omloop bestaat erin om de nog actieve bedrijven op de site te behouden en de verlaten industriële infrastructuur 'terug in omloop' te brengen. Een nog grotere uitdaging zal zijn om de stedelijke industrie en logistiek te verzoenen met het gemengde karakter van de wijk. Met andere woorden: hoe kunnen we werken en wonen naast elkaar laten bestaan? We zullen dus moeten onderzoeken welke soorten en vormen van industrie en logistiek mogelijk zijn binnen het stedelijke weefsel, en hoe we het samengaan van wonen en werken ruimtelijk kunnen vormgeven. Voor dat laatste is een belangrijke opdracht weggelegd voor het ontwerp.

3) *De omslag maken naar een duurzaam materialenbeheer en een circulaire economie*

De OVAM of, voluit, de 'Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij', houdt zich al lang niet meer enkel bezig met afval of verontreiniging. Het woord 'afval' gebruiken we liever niet meer. We spreken liever over materialen en grondstoffen. En grondstoffen zijn vandaag schaars en kostbaar. Vandaar dat we proberen om materialen en grondstoffen zoveel mogelijk in te schrijven in een 'circulaire logica', dit wil zeggen dat we materialen- en energiestromen zo moeten organiseren dat er zo weinig mogelijk verlies optreedt.

In het projectgebied de Lageweg kan je heel concreet op zoek gaan naar synergiën tussen de verschillende bedrijven op de site, zodat we materialen- en energiestromen efficiënt kunnen gebruiken en hergebruiken. Een bedrijf gespecialiseerd in recyclage zou bijvoorbeeld kunnen helpen bij de afbraak en de bouw van de projecten. We willen onderzoeken of sloopmateriaal en licht verontreinigde

'Het is die complexiteit die de Lageweg zo interessant maakt als pilootproject: als het op Lageweg kan, kan het ook elders in Vlaanderen.'

grond op de site opgeslagen en verwerkt kan worden tot secundaire grondstoffen. Al die zaken kunnen niet gebeuren als de percelen afzonderlijk ontwikkeld worden.

Opmerkelijk is dat dit circulaire denken vandaag in veel bedrijven bijna vanzelf vorm krijgt. Dat gebeurt vanuit de valorisatie van materialen en pragmatisch economisch denken. Maar circulariteit ontstaat dan hoogstens op bedrijfsniveau. Als je echt het verschil wil maken, moet je een manier vinden waarop de meest diverse bedrijven vanuit een kringloopdenken op elkaar kunnen inspelen. Dat kan verschillende vormen aannemen. Het afval van het ene bedrijf kan bijvoorbeeld grondstof zijn voor het andere. Bedrijven kunnen ook gezamenlijk gebruikmaken van bepaalde diensten of producten, machines en transport delen. Om die synergie en uitwisseling tussen stromen tot stand te brengen en ketens te sluiten, is uiteraard een goede samenwerking en afstemming tussen de bedrijven nodig.

Om die circulariteit tot stand te brengen is ook de relatie van het gebied tot zijn omgeving belangrijk. Het nabijgelegen industrieterrein Blue Gate Antwerp zet volop in op de principes van circulariteit en *cradle to cradle*. Dat maakt het noodzakelijk om binnen de ontwikkeling van de Lageweg de link te leggen tussen beide trajecten. We moeten onderzoeken welke reststromen er uitgewisseld kunnen worden tussen beide locaties.

We kunnen nog een stap verder zetten, en het gebied van de Lageweg bekijken in relatie tot het geheel van de stad. Je kan een stad beschouwen als een metabolisme of een dynamisch systeem bestaande uit verschillende stromen: water, materialen, grondstoffen, mobiliteit, mensen, biota, enzovoort. Die stromen staan in verbinding met elkaar en beïnvloeden elkaar. Momenteel loopt er een studie die het metabolisme van Antwerpen in kaart brengt en aanbevelingen formuleert om de stad meer circulair te maken. We zijn benieuwd naar de resultaten hiervan en hopen

die dan ook graag te verbinden met de Lageweg, die een belangrijke schakel vormt in het stedelijk metabolisme van Antwerpen.

Stap voor stap

De eerste, verkennende fase van het pilootproject was belangrijk om het proces op gang te brengen en de status quo te doorbreken. De verkennende fase lijkt daarin geslaagd. Dankzij het intensieve proces zijn de geesten gereikt en is er een grote bereidheid, zowel bij de grondeigenaars als bij de verschillende stakeholders, om het project tot een goed einde te brengen. De Pilootprojecten Terug in Omloop willen dit traject verderzetten. We hebben de uitgesproken ambitie om op zeer korte termijn tot concrete resultaten te komen op het vlak van sanering, (tijdelijk) gebruik, stadsontwikkeling, economie en circulariteit.

Bijzonder aan het pilootproject is dat we vandaag nog niet weten waar we zullen eindigen. Het is een steeds evoluerend traject, dat telkens opnieuw aanknopingspunten moet vinden bij de ambities en belangen van de betrokken (en soms wisselende) partijen, en voortdurend moet inspelen en anticiperen op kansen die zich (vaak onverwacht) aanbieden. Daarom is het van belang om de continuïteit van het proces, zoals dat in de verkennende fase vorm heeft gekregen, te bewaren.

Er is dus geen *roadmap* of stappenplan voor de Lageweg. Iedere stap die we zetten, is het resultaat van voorgaande verwezenlijkingen. Iedere volgende stap wordt altijd gezien in functie van wat er tot dan toe mogelijk was en van welke nieuwe opportuniteiten zich aanbieden. Een herontwikkeling is geen eenmalige operatie, maar is iets dat voortdurend zal blijven plaatsvinden. En dat geldt zeker voor zo'n complexe site als de Lageweg. Het is die complexiteit die de Lageweg net zo interessant maakt als pilootproject: als het op Lageweg kan, kan het ook elders in Vlaanderen.

Tijdelijk gebruik als hefboom voor stadsontwikkeling

Veva Roesems — stad Antwerpen

We hoeven niet te wachten op de realisatie van een alomvattend masterplan om een site als de Lageweg in gebruik te nemen. Dat kan vandaag al gebeuren. Veel plekken en gebouwen zijn immers onderbenut of staan leeg. Dat maakt van de Lageweg bij uitstek een geschikte plek om te experimenteren met *tijdelijk gebruik*. De tijdelijke activatie van ongebruikte of onderbenutte gronden of gebouwen op de Lageweg kan een belangrijke hefboom zijn om de onsamenhangende buurt en haar zeer diverse bevolkingsgroepen beter met elkaar te verknopen. Tijdelijk gebruik kan met andere woorden de status quo doorbreken. Het zet een plek in beweging.

Een tijdelijke invulling van een gebouw of een plek kan vele vormen aannemen, denk aan een vrije ontmoetingsplaats voor diverse bevolkingsgroepen, een platform voor culturele groepen of sociaal-culturele evenementen, plekken voor lokaal ondernemerschap of voedselproductie. Tijdelijke gebruikers zijn ruimtepioniers en ruimte-ondernemers. De impact die ze kunnen hebben op de kwaliteitsvolle ontwikkeling van een gebied wordt vaak onderschat. Tijdelijk gebruik groeit van onderuit en zorgt voor een draagvlak bij de bevolking voor het te realiseren programma.

De rol van de overheid

Bij het ontstaan van tijdelijk gebruik kan de overheid twee soorten rollen vervullen. De overheid kan kiezen om geld te geven of ondersteuning te bieden aan tijdelijke initiatieven die zich spontaan ontwikkelen vanuit de bevolking. In dit geval treedt de overheid *niet-sturend* op. De overheid kan ook *sturend* optreden. Ze stelt dan randvoorwaarden op waarbinnen een ruimtelijke dynamiek kan ontstaan. Vervolgens peilt ze naar de noden en wensen van de lokale bevolking en gaat ze actief op zoek naar initiatieven.

Maar ook in dit geval is het van belang dat lokale actoren gestimuleerd worden om zelf het tijdelijk gebruik te initiëren. Alleen op die manier kan een draagvlak ontstaan voor verdere ontwikkeling. Tijdelijk gebruik is immers het krachtigst als het vanuit de bewoners en omwonenden zelf ontstaat. Een belangrijke vraag is echter: hoe kan je tijdelijk gebruik initiëren op een moeilijke plek als de Lageweg?

We vermoeden dat de overheid op de Lageweg veeleer een *sturende rol* zal moeten aannemen. Op en rond de site van de Lageweg leven immers weinig gemeenschappelijke belangen. Vanuit de gemeenschap zelf ontbreekt de dynamiek die nodig is om tijdelijke activiteiten te organiseren. Meestal zijn het hoger opgeleiden en creatievelingen die van onderuit beginnen met de organisatie van tijdelijke activiteiten. Het zijn mensen die hun basisbehoeften zoals huisvesting, werk en scholing wel vervuld weten. Vaak engageren zij zich vanuit een behoefte aan zingeving om tijdelijke activiteiten rond gemeenschapsvorming te organiseren. De bevolking op en rond de Lageweg heeft een heel ander profiel. De meeste bewoners en omwonenden zijn bezig met overleven en de zoektocht naar werk en scholing.

Het is een hele uitdaging om die twee elementen samen te brengen: een bevolking die voornamelijk bezig is met de elementaire aspecten van het leven, en de gevoelde noodzaak tot gemeenschapsvorming. De combinatie van beide kan leiden tot een verknoping van belangen en noden op een plek. Misschien ligt de oplossing daarom wel in tijdelijke invullingen die een antwoord geven op de elementaire aspecten van het leven, zoals de productie van gezond en betaalbaar voedsel of het creëren van ruimte voor spel, ontspanning en sport.

Tijdelijk gebruik als onderzoek

Vanuit het perspectief van een overheid kunnen tijdelijke activiteiten verschillende doelen dienen. In sommige gevallen zal een overheid tijdelijke activiteiten organiseren met het oog op de *branding* van het projectgebied. De tijdelijke invulling geeft de wijk nieuwe impulsen. De wijk wordt weer *trendy*, het gebied wordt weer op de kaart gezet, de grondprijzen stijgen, enzovoort. Op het einde van de rit bepaalt de overheid wat er op die plek zal komen. De finaliteit van de tijdelijke activiteit is in dit geval dus de rendabele ontwikkeling van een gebied.

Tijdelijke invulling kan ook een manier zijn om na te denken over de toekomst van een wijk of een gebied. Het is een onderzoek naar de juiste invulling van een site en naar de toekomstige gebruikers. In dit geval ondersteunt tijdelijk gebruik het planningsproces en het zoeken naar een geschikt of wenselijk programma. Het initiëren van en experimenteren met tijdelijk gebruik is dus een instrument om de nog onzekere toekomst van de Lageweg scherper af te lijnen.

In het vervolgtraject zullen we een opdracht uitschrijven voor het ontwerp van een masterplan. Op basis van de succesfactoren van het tijdelijke parcours kunnen we het programma van eisen verder verfijnen en bijsturen. Het programma van eisen zal dan ook meer gedragen zijn door de verschillende lagen van de bevolking.

‘Tijdelijk gebruik kan de status quo doorbreken. Het zet een plek in beweging.’

De Lageweg als brede leeromgeving

Koen Bastiaens — stad Antwerpen

‘Dankzij de ambitie om industriële activiteiten op de site te versterken, kan er een uitwisseling ontstaan tussen werk en opleiding.’

Wat kan onderwijs betekenen voor de toekomst van de Lageweg? Dankzij de aanwezigheid van drie scholen op de Lageweg, liggen er heel wat kansen te rapen. De uitdaging bestaat erin om die aanwezigheid optimaal te benutten en te integreren in het totaalconcept. Dat impliceert dat de scholen van in het begin mee betrokken worden in het proces.

Enkele jaren geleden keurde het stadsbestuur een visietekst goed over de 'brede leeromgeving'. In die visietekst argumenteert het stadsbestuur dat een school veel meer moet zijn dan zomaar een school. In een brede leeromgeving is een school sterk lokaal verankerd. Dankzij een intensieve samenwerking met de omgeving – en daaronder verstaan we: ouders, vrienden, verenigingen, sportclubs, bedrijven, enzovoort – ontstaan maximale ontwikkelingskansen voor kinderen en jongeren.

Een leerproces verloopt immers niet lineair, maar al 'zappend' tussen uiteenlopende informatiebronnen en ervaringen, maar vooral ook in netwerken. Er moet een beter evenwicht ontstaan tussen het 'schoolse leertraject' en het 'natuurlijke leren', waar passies al doende ontwikkeld worden. Er is dus nood aan ontmoetingsplaatsen waar kinderen en jongeren kunnen werken aan hun persoonlijke ontwikkeling. We moeten een mix van leermethodes inzetten zodat het leren zich op verschillende manieren en op verschillende plaatsen kan afspelen: samen en individueel, in geleide sessies en autonoom, thuis en op school, *on-* en *offline*, en zowel op schoolse als op niet-schoolse momenten van de dag en de week.

Om een brede leeromgeving tot stand te brengen, vertrekken we best vanuit wat reeds aanwezig is. De context van de Lageweg leent zich er zeer goed toe om een brede leeromgeving tot stand brengen. Niet alleen zijn er reeds drie scholen aanwezig, de site biedt ook mogelijkheden om bijkomende onderwijsinfrastructuur te bouwen. De

komst van een groot schoolgebouw met beroepsgerichte opleidingen aan de overzijde van de spoorweg – en dus feitelijk buiten het projectgebied – moet mee opgenomen worden in het totaalconcept.

Maar er is meer. De huidige industriële gebouwen kunnen een nieuwe functie krijgen als leeromgeving. Ze bieden onderdak en nodigen uit tot creativiteit. Ook de open ruimte op de site en de nieuwe publieke ruimtes kunnen bijdragen tot een aangename en brede schoolomgeving. Bij uitbreiding kunnen we de hele site (en de wijk) beschouwen als een brede leeromgeving, waarbij de verschillende functies op de Lageweg in elkaar kunnen overvloeien. De site biedt de kans aan kinderen en jongeren om zich in kleine groepjes of individueel terug te trekken, te hangen, te zitten of te werken. Speelstraten, gaanderijen en gangen bieden op zich uitdagingen tot leren, exposeren, bewegen, ontmoeten, enzovoort.

Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn het delen en het meervoudig gebruik van ruimte en infrastructuur. Lokalen of ateliers kunnen bijvoorbeeld ook gebruikt worden door bedrijven, werknemers of jeugdwerkers. De sportinfrastructuur, de speelplaats, de leslokalen en de ateliers van de scholen hoeven na de schooluren niet leeg te staan, maar kunnen in gebruik genomen worden door verenigingen en particulieren.

De aanwezigheid van de bedrijvigheid biedt een belangrijk potentieel. Dankzij de ambitie om industriële activiteit op de site te behouden en te versterken, kan er een uitwisseling ontstaan tussen werk en opleiding. Bedrijven kunnen hun industriële ruimtes openstellen voor de leerlingen en stageplaatsen aanbieden. Op die manier kunnen ze gebruikmaken van werkkrachten en staan ze mee in de voor de opleiding van de jongeren. Die kunnen, wanneer hun opleiding voltooid is, gemakkelijker doorstromen naar de arbeidsmarkt.

Leerpunten van het proces

Isabelle Verhaert — stad Antwerpen

In het pilootproject de Lageweg zijn we op zoek gegaan naar alternatieve processen om tot een gebiedsontwikkeling te komen. Het belangrijkste verschil met andere stadsontwikkelingsprojecten is dat we niet gestart zijn met de ruimtelijke ambities of plannen van (een van) de partners, maar dat we eerst gewerkt hebben aan het tot stand brengen van een samenwerking tussen alle actoren van het project, de zogenaamde coalitievorming.

Waarom zoeken naar een ander proces?

Tijdens het onderzoekstraject van Labo XX formuleerden de vier ontwerpteams duidelijke en overtuigende visies over hoe we de 20ste-eeuwse gordel zouden kunnen transformeren. Het ontwerpend onderzoek bracht aan het licht dat er voldoende ruimte voorhanden is om veel nieuwe inwoners, extra jobs en voorzieningen op een kwalitatieve manier op te vangen. Maar de vraag die telkens terugkeerde, was hoe we dit moesten aanpakken. Dat is de vraag naar het proces.

Het is vandaag veel gemakkelijker, sneller en goedkoper om een onbebouwde ruimte – een *greenfield* – om te zetten in woongebied of gemengd gebied, dan om een reeds bebouwde ruimte te transformeren en te verdichten. In en rond de stad Antwerpen worden nog regelmatig nieuwe gronden aangesneden. In de toekomst zullen we echter meer moeten inzetten op het hergebruik van de ruimte. Dit beantwoordt aan de ambities van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat de beruchte ‘betonstop’ wil realiseren tegen 2040.

De transformatie van de reeds bebouwde ruimte is echter veel complexer dan een *greenfield*-ontwikkeling. De grond is er reeds versnipperd, geprivatiseerd en bewoond of gebruikt. Dit zorgt ervoor dat er heel veel stakeholders betrokken zijn bij het ontwikkelingsproces. Dat maakt het proces vele malen complexer en er ontstaan risico's op ver-

tragingen. Daarbij komt dat de reconversie van (landbouw) grond naar bebouwde grond meteen een stijging van grondwaarde met zich meebrengt. Die financiële ademruimte bestaat niet bij de reconversie van een bebouwde omgeving, er is in veel gevallen zelfs een devaluatie van de grondwaarde.

Ook het ruimtelijk ontwerp is complexer bij de transformatie van een bebouwde ruimte. Er zijn immers veel meer randvoorwaarden (bestaande gebouwen, bestaande bedrijvigheid, bestaande wegenis, actoren die niet willen meewerken, enzovoort). We zien ook dat juridische instrumenten vaak op maat zijn gemaakt van *greenfield*-ontwikkelingen. We hebben dus nood aan een flexibel proces dat openstaat voor veranderingen en opportuniteiten, in tegenstelling tot een proces dat op voorhand vastlegt waar het project over vijftien jaar zal eindigen.³

Zeven aandachtspunten voor een ander proces

1

Een transitiearena creëren

We hebben het pilootproject de Lageweg beschouwd als een experiment. Eigen aan een experiment is dat het ook kan falen. Dat is op zich niet erg, zolang we er maar van leren. Daarom hebben we veel aandacht besteed aan het leerproces en het monitoren van het leerproces.

We hebben dit uitgangspunt op voorhand heel duidelijk besproken met het bestuur. Experimenteren was nodig omdat we met traditionele middelen niet uit het dal geraakten. De Lageweg zit in een zogenaamde '*dead-lock*-situatie' waarbij de private actoren op zichzelf niet tot een oplossing konden komen. Daarom was het ook verantwoord om zoveel tijd en energie te investeren in het experiment. Belangrijk is wel dat we de bestaande bedrijven, die vandaag nog actief zijn, niet schaden of verjagen van de site.

Sommigen hebben de kritiek geuit dat we met dit openlijk experiment het risico van het ontwikkelingsproject hebben verhoogd, en extra risico kost geld. Het is inderdaad van belang om het experimentele karakter op een goede manier te communiceren. Dat vraagt om extra zorg, expertise en middelen. Ik ben ervan overtuigd dat we hierin een goed evenwicht gevonden hebben. Bewijs hiervan is de hernieuwde interesse die er momenteel vanuit de vastgoedwereld voor het gebied is ontstaan.

2

Het afbakenen van het projectgebied is beslissen wie er mee aan de tafel zit

Het afbakenen van het projectgebied blijkt achteraf een van de meest doorslaggevende beslissingen te zijn geweest in het proces. De contouren van het gebied bepalen wie mee aan tafel zit. Die beslissing heeft zeer vaak ter discussie gestaan. In traditionele *brownfield*-projecten kijkt men vaak naar de leegstaande of onbebouwde percelen. In een bouwblokproject in de kernstad komen de contouren vaak overeen met het bouwblok. In het gebied de Lageweg hebben we gekozen voor een 'uitgebreid bouwblok'.

Een project als de Lageweg heeft belangrijke effecten op de ruimere omgeving. Die effecten moeten mee in het proces opgenomen worden. We hebben daarom gekozen om met alle types actoren aan tafel te zitten: werkende bedrijven, leegstaande bedrijven, bedrijven in verkoop, eigenaars van onbebouwde percelen, de aanwezige scholen, enzovoort.

De bewoners hebben we op een andere manier betrokken. Aangezien deze groep niet afgevaardigd kon worden en het niet mogelijk was om honderden bewoners bij het traject te betrekken, hebben we een interactieve bewonersvergadering georganiseerd. Veel mensen hebben hierop gereageerd en constructief meegewerkt.

³ Zie Bergevoet, T.; Van Tuijl, M.: *De flexibele stad. Oplossingen voor leegstand en krimp*, NAI-010, Amsterdam (2013)

'We hebben het pilootproject de Lageweg beschouwd als een experiment. Eigen aan een experiment is dat het ook kan falen.'

In eerste instantie hebben we getracht om de syndici van de torens te betrekken bij het proces, maar zij waren niet geïnteresseerd. Dat is zeker een aandachtspunt voor toekomstige transformatietrajecten. Bewoners moeten beter vertegenwoordigd worden via een professionele afvaardiging. Syndici zouden hier de juiste contactpersoon kunnen zijn, maar in België is hun opdracht vaak beperkt tot het minimum. Dat is een gemiste kans.

3

Het projectteam moet tegen een stootje kunnen

De Lageweg is een project met een hoog risico voor alle betrokkenen. Langs de ene kant kan men met een geslaagd project veel geld verdienen, langs de andere kant valt er ook veel te verliezen. Een van de eigenaars getuigde bijvoorbeeld dat vanaf het moment dat de stad het pilootproject startte, zijn uitbreidingsonderhandelingen ondermijnd werden. Hij is – terecht – op zijn hoede dat een toekomstig woonproject zijn bedrijvigheid als hinder zal beschouwen zodat zijn activiteiten op lange termijn zullen moeten verdwijnen. Ook andere bedrijven lopen een gelijkaardig risico. Het is dan ook begrijpelijk dat er wantrouwen kan ontstaan waardoor elk woord in de weegschaal wordt gelegd. Hierdoor komt het projectteam langs alle kanten onder druk te staan.

Het lijkt evident, maar het is des te moeilijker te verwezenlijken: het projectteam moet werken als één ondeelbaar team. Hoe groter en diverser het team, hoe meer potentieel, maar hoe moeilijker de eenheid kan standhouden. Op een bepaald moment in het proces hebben we het kabinet en de schepen kortstondig geïncorporeerd in het projectteam. Het was nodig dat de schepen bepaalde uitgangspunten van de stad, zoals het behoud van de bestaande bedrijvigheid, formeel bevestigde voor

alle betrokkenen. Op vraag van het projectteam voerde de schepen persoonlijk bepaalde onderhandelingen. Dat vraagt om een intensieve terugkoppeling en betrokkenheid van het politieke niveau.

Sommige uitspraken worden vergroot of uit hun context gerukt. Dit brengt niet te onderschatten spanningen met zich mee. Wij hadden het geluk om te werken met een projectteam van het ontwerpbureau 51N4E, de transitie-managers van Connect&Transform en de projectregisseurs van de stad. Zij vormden een team op basis van respect, expertise en vertrouwen. Na enige tijd werden wij ook als één team gezien door alle betrokkenen. Terwijl in het begin vragen werden gesteld of een externe partner wel de stakeholders kon contacteren in naam van de stad, deed dit er na verloop van tijd niet meer toe. Een goede samenwerking is een bepalende factor in het slagen van zo'n gevoelig project.

Dit is een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst. Nu we een vervolgetraject starten in het kader van de Pilootprojecten Terug in Omloop, worden er nieuwe partijen betrokken bij het proces. Dat is zonder meer positief. We moeten er echter voor zorgen dat het respect en het vertrouwen binnen dit uitgebreide projectteam blijven bestaan.

4

Eerst de mensen, dan de gebouwen

We hebben het masterplan letterlijk voor ons uitgeschoven. Eerst wordt een coalitie gevormd en pas daarna wordt ze ruimtelijk gekristalliseerd in een masterplan. Dat lijkt eenvoudig, maar is het absoluut niet. Want waarover praat je met omwonenden of eigenaars als je geen plan hebt voor een gebied? 51N4E heeft allerlei instrumenten ontwikkeld om toch inhoudelijk te kunnen praten over het

‘Als er externe experts werden uitgenodigd op de vergadermomenten, was hun eerste reactie steevast dat de samenwerking de verkeerde richting uitging. Toch was net het tegenovergestelde waar.’

gebied zonder reeds een ruimtelijke claim te leggen of al beslissingen te nemen. Dit kan overkomen als het artificieel voor zich uitschuiven van een plan, maar het heeft absoluut zijn nut gehad in het proces.

Ten eerste zorgde het ervoor dat we de huidige knelpunten, maar ook de toekomstplannen van de gebruikers en bewoners, konden meenemen in een toekomstig project. We mogen niet verwachten dat bewoners en gebruikers zitten te wachten op onze ondervraging over de toekomst van hun wijk of hun bedrijf. Veel bewoners zijn bezig met het invullen van hun elementaire behoeften. Ze hebben de tijd nodig om hierover na te denken en een standpunt te formuleren. Wij hebben bij bepaalde eigenaars en bedrijven de toekomstvisie mee kunnen begeleiden, wat ons enorm veel kennis heeft opgeleverd over de werking van een bedrijf en over het gebied zelf. Ook de schoolgemeenschap heeft tijd nodig gehad om voor zichzelf een andere toekomst te kunnen verbeelden. Als je daarentegen start met een plan, dreigt het gevaar dat verschillende partners nog niet weten wat ze willen en nadien het idee hebben dat er al veel is beslist. Na de coalitiefase weten al onze partners waar zij naartoe willen. Dit zal ons een enorme tijds winst opleveren in het vervolg van het traject.

Ten tweede hebben we enkele duidelijke ambities geformuleerd: we wilden een gemengd gebied met wonen en bedrijvigheid creëren; we wilden verschillende nieuwe voorzieningen aanbieden en hiermee de omliggende woonwijken bedienen en betrekken op de nieuwe wijk; en we wilden een nieuwe gemeenschap van bewoners creëren. Indien wij deze nieuwe voorzieningen, bedrijven en gemeenschappen tekenen op de ontwerptafel en de ruimtes hiervoor ontwikkelen, bestaat er een grote kans dat deze ruimtes niet verkocht of verhuurd geraken en de gemeenschappen, verenigingen of bedrijven er zich

nooit zullen vestigen. Langs de andere kant bestaan deze bedrijven, voorzieningen en gemeenschappen vandaag al in de buurt, en is het de opdracht om hen op te sporen, te ondersteunen en stimuleren om tot een toekomstige kwalitatieve en gemengde buurt te komen. Dit is het doel van de coalitievorming. Het gaat niet enkel om de perceelsoverschrijdende samenwerking tussen de huidige eigenaars, het gaat erom de gemengde buurt van de toekomst te creëren.

We moeten ook in het vervolgtraject aan deze coalitievorming blijven werken. De coalitievorming is geen afgesloten fase. We hebben een eerste stap gezet, maar we moeten er blijvend op inzetten om een gemengd gebied en een toekomstige gemeenschap te kunnen ontwikkelen.

5

Discussie en conflict zijn constructief

De 'ontwerptafels' zijn overlegmomenten met de tien eigenaars. Deze overlegmomenten werden steeds zorgvuldig voorbereid. Er werd rekening gehouden met de vragen, suggesties of leernoden van de aanwezigen. De overlegmomenten werden niet georganiseerd om mensen te overtuigen, maar ze zorgden er net voor dat er discussie mogelijk was. Discussies en conflicten werden gebruikt om transparantie te creëren en informatie te delen. In het begin was het confronterend en stresserend om deze momenten te organiseren. Als er externe experts werden uitgenodigd op de vergadermomenten, was hun eerste reactie steevast dat de samenwerking de verkeerde richting uitging. Toch was net het tegenovergestelde waar. Conflicten moeten worden uitgepraat, maar de discussies kunnen blijven bestaan. Het is onrealistisch te denken dat een groep mensen met zulke uiteenlopende belangen het vanaf het eerste moment eens is over een toekomstige

ontwikkeling. De discussies en gesprekken laten ons net toe om te kijken naar wat alle stakeholders wél gemeen hebben en hoe we zo een consensus kunnen opbouwen.

Dankzij de ervaringen van de ontwerptafels zijn we gaan kijken naar andere overlegmomenten. Vaak hebben projectleiders de neiging om mogelijke reacties af te wenden door uitgebreide plannen te tonen, doorgedreven analyses te laten zien of door vakterminologie te gebruiken. Ze anticiperen op die manier op eventuele opmerkingen, waardoor de reacties eigenlijk tot een minimum beperkt worden. Dat noemen wij traditioneel 'een geslaagde vergadering'. Maar dit zorgt ervoor dat mensen hun opmerkingen of bedenkingen voor zich houden; het zorgt er niet voor dat de bedenkingen verdwijnen. Als je in een project de luxe hebt om terugkerende momenten met stakeholders te organiseren, kan een respectvolle discussie net veel input geven aan de plannen.

6

Leer je stakeholders kennen

Een 'stakeholdermapping' is de basis van elk proces en vindt traditioneel plaats bij aanvang van een project. Maar zo simpel en statisch is het niet en je leert je stakeholders maar langzaam kennen. In het eerste jaar van het pilootproject hebben we veel tijd gestoken in het ontdekken wie de juiste vertegenwoordiger was van elk perceel. Pas bij de ondertekening van de engagementsverklaring kwam bij iedereen de vraag op wie zo een document mag ondertekenen. In grotere bedrijven wordt pas op dat moment de moeite genomen om buitenlandse directiesraden op de hoogte te stellen, families komen samen en er wordt teruggekoppeld en gesproken over het project. Zulke momenten moet je reeds heel vroeg in een proces organiseren.

Langs de andere kant moet je je stakeholders ook echt leren kennen. De eigenaars beschikken over verschillende vormen van kennis. Sommige zijn consultants in vastgoed of projectontwikkeling, andere hebben een bedrijf op de site, maar er waren ook eigenaars met een totaal andere achtergrond. De ontwerptafels werden opgezet om samen te leren over hoe een complex project ontwikkeld kan worden. We hebben in het begin geprobeerd om de kennis van de ene partner te gebruiken om de andere te scho- len, maar dit bleek op dat moment niet mogelijk. Daarom hebben we externe experts geïntroduceerd die informatie gaven over bijvoorbeeld de sanering van de bodem of de financiële aspecten van een ontwikkeling.

7

De verschillende rollen van de procesbegeleider

Het projectteam en de stedelijke diensten moesten tijdens het project verschillende rollen opnemen. Vooreerst is er de rol van facilitator die mensen samenbrengt, overlegmomenten inhoudelijk voorbereid, experts uitnodigt, een engagementsverklaring of samenwerkingsakkoord opstelt, enzovoort. Tegelijkertijd blijft een overheid een rol hebben als regulator. Een kerntaak van de overheid is immers het algemeen belang bewaken, zeker in projecten waar zoveel overheidsmiddelen naartoe gaan. Dit betekent in de eerste plaats op zoek gaan wat dit algemeen belang kan betekenen in een welbepaalde buurt.

Deze twee rollen zijn soms tegenstrijdig met elkaar en werden op overlegmomenten af en toe opgesplitst tussen verschillende personen. In het proces hadden de procesbegeleiders nog een derde taak, namelijk deze van stimulator van potenties. Dat werd op vele manieren gedaan, tijdens de *mind opening dialogues* (bij de start van het proces), tijdens de safaritocht (waar toekomstbeelden

over één, vijf en vijftien jaar moesten inspireren en mensen anders naar hun bedrijf of ruimte laten kijken), tijdens de besprekingen van de ambitiegroepen (waar steeds met stimulerende voorbeeldprojecten werd gewerkt), tijdens het bespreken van referentieprojecten, of bij het opmaken van de wegwerpmasterplannen.

De begeleiding zal verdergezet worden in het toekomstige traject van de Pilootprojecten Terug in Omloop, waar de nadruk wordt gelegd op tijdelijk gebruik. Het tijdelijk gebruik zou ook ingezet moeten worden om deze stimulerende rol verder uit te breiden van de tien eigenaars naar de bewoners en de verenigingen van de buurt.

Vaak hebben projectleiders de neiging om mogelijke reacties af te wenden door uitgebreide plannen te tonen, doorgedreven analyses te laten zien of door vakterminologie te gebruiken. Ze anticiperen op die manier op eventuele opmerkingen, waardoor de reacties eigenlijk tot een minimum beperkt worden. Dat noemen wij traditioneel ‘een geslaagde vergadering’.

Getuigenissen van de grondeigenaars

Kjell Swartelé — advocaat vereffenaar EDS fabriek Hayez-Lemmerts

‘Als vereffenaar moet ik mij verantwoorden bij de aandeelhouders. Bij aanvang van het pilootproject was het mij niet duidelijk of het op lange termijn in het belang zou zijn van de aandeelhouders. Ik kwam dus eerder schoorvoetend naar de vergaderingen.’

‘Ook vandaag blijf ik voorzichtig. Ik heb het gevoel dat het scenario van een onteigening nooit volledig van tafel is. Het is alsof de stad zegt: als je niet meewerkt, dan gaan we naar een onteigeningsdossier. Dat zorgt voor een moeilijk spanningsveld.’

‘Ik ben wel gecharmeerd door de transparantie van de stad. Over de cijfers wordt niet kinderachtig gedaan. Tijdens de vergaderingen wordt er met de nodige openheid gewerkt. Dat is toch wel heel verfrissend.’

‘Ik herinner mij dat er in het begin van het traject vaak een nogal wollig discours gevoerd werd. Daar komt niemand verder mee. We moeten naar de kern van de zaak gaan zonder al te veel romantiek te verkopen.’

Wilfried Wellens — bedrijfsleider Sany Logistics

‘In het begin stond ik open voor het project, maar hoe verder het vorderde, hoe afwijzender ik werd. Wij willen namelijk onze firma uitbreiden. Ik had reeds een akkoord gesloten met twee grondeigenaars, maar dat is afgesprongen door het pilootproject. Het pilootproject beknót mij in mijn uitbreidingsmogelijkheden. Ik vrees ook dat het project meer de nadruk zal leggen op wonen, en dat gaat moeilijk samen met mijn vrachtwagens van 44 ton.’

‘Waarom moet men per se de hele Lageweg erbij betrekken? Als je naar het projectgebied kijkt, zie je dat aan de ene kant de industrie de site heeft verlaten. Die kant kan dus helemaal bewoond worden. De kant waar wij zitten, is feitelijk industrie. Waarom sluit men die kant van de Lage-

weg niet aan bij Blue Gate Antwerp? Het andere stuk kan men dan opnieuw ontwikkelen. Ik denk dat dat een betere oplossing zou zijn.'

Lars Van Santvoort — directeur basisschool De Schakel

'Ik ontving een uitnodiging van de stad om mee na te denken over de toekomst van de Lageweg. Leuk, want het gebeurt niet altijd dat alle partijen worden gehoord. De mogelijkheden van het terrein zijn enorm. De ligging vlak bij de Schelde is logistiek interessant. Leveranciers kunnen over het water en via het spoor goederen leveren aan toekomstige magazijnen, de detailhandel en kleine werkplaatsen. Daarop kan je dan het scholenaanbod afstemmen. Ik denk bijvoorbeeld aan een fietsatelier waar de leerlingen van de technische school praktijkervaring kunnen opdoen.'

'Alle partijen hebben een schets gemaakt met hun ideale invulling van het terrein. Mijn schets was luchtig en open, met veel ruimte voor groen. De kinderen van mijn school komen uit kansarme gezinnen en wonen in kleine appartementen. Ze komen weinig buiten, waardoor ze vaak gestresseerd zijn. Kinderen moeten buiten kunnen spelen en ravotten. Ik heb ook een zwembad getekend, want in zwembad Sorghvliedt is het vaak heel druk.'

'Ik heb andere wensen dan de grondeigenaars. Die willen dat alles bouwgrond wordt, zodat ze die zo duur mogelijk kunnen verkopen. Ik denk dat het de taak is van de stad om de ontwikkeling niet over te laten aan een privéfirma. De stad moet proberen om waar mogelijk grond te kopen. Alleen zo zal er voldoende ruimte zijn voor groen. Dat levert misschien minder geld op, maar het is een investering die deze buurt heel dringend nodig heeft.'

Nico Van Hoofstadt – bestuurder NV Krugerbrug

'De Lageweg is vandaag een kankerplek. Hobokenaars kunnen het pilootproject alleen maar toejuichen. Eindelijk

staat er iets te gebeuren. Ik ben het project dus heel geneegen. Als de randvoorwaarden acceptabel zijn, kan het ook voor mijn bedrijf voordelen opleveren.'

'In het begin van het project sprak men te vaak in 'hiërogliefen'. Wij begrepen de taal van de procesbegeleiders niet altijd. Wat mij betreft draaiden ze te veel rond de hete brij. Wij zijn ondernemers. Wij zijn het gewend om een probleem in te schatten en het vervolgens aan te pakken. Wij hebben een jaar lang moeten wachten tot er schot in de zaak kwam. Dat is eigenlijk wel jammer, want op die manier hebben we veel tijd verloren. Misschien was het beter geweest als er in het begin van het traject reeds een concreet masterplan op tafel lag, dat een richting uitzette op basis waarvan we konden discussiëren. Dat zou geleid hebben tot meer openheid.'

'De stad heeft gekozen om met deze welbepaalde groep van eigenaars te werken. De sfeer zit goed en de eigenaars zitten min of meer op dezelfde golflengte. Toch kan je de bedenking maken of een andere groep van eigenaars niet beter had gewerkt. Er bestaan veel verschillen tussen de eigenaars. Wij kunnen nog hier vanuit Antwerpen een beslissing nemen, maar er zijn ook internationale bedrijven betrokken die minder gebonden zijn aan de plek. Een andere eigenaar is dan weer in vereffening en wordt vertegenwoordigd door een curator. Dat maakt het er niet gemakkelijk op.'

Serge Temmerman — bedrijfsleider Depannage2000

'Bij aanvang stond ik een beetje weigerachtig tegenover het pilootproject omdat ik meende dat ons bedrijf sowieso zou moeten verhuizen omwille van de overlast die we zouden veroorzaken voor een nieuw woonproject. Nadien begrepen we beter dat het de bedoeling is om economische activiteit in het gebied te behouden. Dan kan je er alleen maar positief tegenover staan en hopen dat we iets

kunnen bijdragen. Ik vind het heel positief dat wij actief betrokken worden bij het overleg. Dit project kan uitgroeien tot een schoolvoorbeeld van stadsvernieuwing.'

'We zouden graag op de site blijven. Dat wil natuurlijk wel zeggen dat we ons takelbedrijf zullen moeten omvormen tot iets dat beter past in het nieuwe woonweefsel. We zullen onze activiteiten moeten diversifiëren, ons misschien wel moeten specialiseren in andere zaken. We zijn er nog vandaag niet over uit hoe we dat moeten doen, maar we worden er wel goed in ondersteund door de stad. We hebben dus nog wel wat obstakels te overwinnen, maar ik denk dat het wel zal lukken.'

'Niet alle partijen tonen evenveel betrokkenheid. Sommige partijen zijn niet altijd aanwezig bij de onderhandelingen of laten niet het achterste van hun tong zien. Een aantal eigenaars hebben nog geen duidelijkheid verschaft over wat ze precies willen. Ze kijken de kat uit de boom. Anderen blijven halsstarrig bij hun standpunt, sommigen willen dan weer alles uit de kan halen. Dat is toch wel problematisch voor het project. Als daar helderheid in zou komen, als die onzekerheid zou verdwijnen, zou dat een grote stimulans zijn voor het project. Ik denk dat in dit opzicht de stad en de procesbegeleiders meer op de man moeten spelen. Tot nu toe vonden de onderhandelingen vooral plaats in groepsverband. Sommige partijen zouden meer individueel begeleid moeten worden om hen te overhalen om mee in het project te stappen. Een meer persoonlijke aanpak kan hen geruststellen en hen over de streep trekken.'

Hardwin De Wever — directeur AG VESPA

'In het pilootproject de Lageweg is AG VESPA in eerste instantie betrokken als eigenaar van een kleine maar centraal gelegen grond in een versnipperd veld van percelen en eigendommen. Net omwille van de aanwezige expertise binnen ons bedrijf waren de verwachtingen ten aanzien

van AG VESPA vanuit de stad aanvankelijk groter dan we zelf wilden opnemen. We werden gevraagd om in de arena van de andere eigenaars actief op te treden als expert.'

'Van bij aanvang was het echter een bewuste keuze om eerder een 'receptieve' rol op te nemen als pure grondeigenaar. Onze beweegredenen hiervoor waren tweërlei. Enerzijds werd het proces inhoudelijk al getrokken door het team van de stad, ondersteund door het consortium 51N4E en Connect & Transform. Anderzijds was het onze bewuste keuze om in dit – aanvankelijk toch wel aftastende en experimentele – proces eenzelfde en gelijkwaardige rol op te nemen als de andere eigenaars, met name onze burens.'

'Tegelijk rechter (in perceptie 'vastgoedarbiter') en partij (financieel belanghebbende als grondeigenaar) spelen, zou het vertrouwen in het proces kunnen schaden en botsen op wantrouwen en achterdocht van de andere eigenaars. Men zou ons vermenging van bedrijfsbelangen kunnen verwijten of kunnen menen dat we onder één hoedje spelen met de stad. Voor het welslagen van een perceelsoverschrijdende coalitievorming, is voor AG VESPA de opbouw van wederzijds vertrouwen net zo cruciaal als voor iedere andere grondeigenaar. Vandaar ook dat we bij aanvang vragende partij waren om de opmaak van het financieel rekenmodel uit te besteden aan een extern en onafhankelijk studiebureau, zonder enig financieel belang in het project.'

'In de loop van het proces werden de stad en de andere eigenaars vragende partij dat AG VESPA haar rol als vastgoedexpert zou willen opnemen. Na afloop van de verkennende fase van het pilootproject heeft dit geleid tot de concrete vraag om een methodiek op te maken voor het bepalen van de startwaarden van elke eigenaar in de perceelsoverschrijdende ontwikkeling. De waarderingen die AG VESPA opmaakte in het kader van deze schattingsoefening, zijn voornamelijk gebaseerd op het principe dat alle eigendommen op een gelijkwaardige en eerlijke wijze met

elkaar vergeleken moeten worden. Er werd bijgevolg een eerder wiskundige opbouw gemaakt van de schattingsmethode, gebaseerd op de huidige situatie en de gemiddelde marktprijzen in Hoboken en omgeving. Individuele schattingen van ieders eigendom werden bewust niet gemaakt, temeer omdat dit in het kader van het opzet van een perceelsoverschrijdende aanpak niet relevant was.'

Colofon

Redactie & eindredactie

Joeri De Bruyn

Redactieraad

Linda Boudry, Bart De Greef, Hardwin De Wever, Annette Kuhk, Alix Lorquet, Klaas Meesters, Christian Rapp, Veva Roesems, Katlijn Van der Veken, Isabelle Vanachter, Valerie Van de Velde, Isabelle Verhaert

Teksten

Veva Roesems, Isabelle Verhaert, Michiel Dehaene, Annette Kuhk, Katlijn Van der Veken, Ellen Luyten, Walter Tempst, Jan Verheyen, Jan de Visch, Dieter Leyssen, Freek Persyn, Peter Van den Bossche, Koen Bastiaens, Virge Smets, Pim Van Gestel

Grafisch Ontwerp

Ellen Van Huffel & Inge Gobert

Druk

De Bie Printing

Typografie

Neutral

Papier

Munken Lynx 120g, Gmund Colors Matt 300g

Beeldmateriaal

Patrick Henderyckx: p. 10 – 11
Jasper Léonard: p. 18 – 37
Frederik Vandyck & Quinten Dewinter: p. 52 – 57
Stad Antwerpen (Toon Vanobbergen & Veva Roesems): p. 67, 74, 77
51N4E: p. 60 – 66, 68 – 72, 76, 80 – 84
Team Ontwerpend Onderzoek: p. 77
p. 48 – 49: Dries Luyten, Jochen Verghote (lucid), 51N4E, stad Antwerpen
Copyright van alle beeldmateriaal behoort toe aan de stad Antwerpen.

Deze publicatie is ook vertaald in het Engels en is online beschikbaar op de website: <https://www.antwerpen.be/nl/overzicht/stadsvernieuwing/ruimtelijk-structuurplan-antwerpen/lageweg-stadsontwikkeling-via-co-creatie>
En <http://www.urbact.eu/sub.urban>

Wettelijk depotnummer

D/2017/0306/32

ISBN

9789082634129

Verantwoordelijke uitgever

Patricia De Somer, Grote Markt 1, 2000 Antwerpen

Disclaimer

Dit boek is een uitgave van het bedrijf stadsontwikkeling van de stad Antwerpen en werd redactioneel afgesloten op 28 februari 2017. Deze publicatie werd met zorg samengesteld. De uitgever is niet aansprakelijk voor informatie die niet meer correct is door veranderingen na die datum. Onverminderd de uitzonderingen waarin de wet expliciet voorziet, mag niets in deze publicatie worden gereproduceerd, bewaard in automatische databanken of publiek gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de verantwoordelijke uitgever. Voor aanspraken in verband met het beeldmateriaal dient u contact op te nemen met de verantwoordelijke uitgever.

Pilootproject de Lageweg.

Partners en stakeholders verkennende fase
(januari 2015 – december 2015)

Eigenaars, vennootschappen en onderwijsgroepen
AG VESPA, Belmedis NV, Crown Packaging NV, Depannage2000 NV, Gemeenschapsonderwijs (GO!), Krugerbrug NV, Sany Logistics NV, bvba EDS in vereffening door bvba Kjell Swartelé en bvba Vanhoucke-Verkest, Zon Immo NV, families Vits, Schunzelaar, Borms, Ballon, De Rem, Janssens.

Bewoners en buurtbewoners, buurtverenigingen, gebruikers van gronden op projectgebied

Opdrachtgevers

- Stad Antwerpen
Het college van de stad Antwerpen, bevoegde schep en Stadsontwikkeling in overleg met de collegeleden (interkabinettair), bedrijfseenheid Stadsontwikkeling (afdeling ruimte, afdeling mobiliteit, afdeling vergunningen, afdeling milieu), bedrijfseenheid Ondernemen en Stadsmarketing (afdeling business en innovatie), bedrijfseenheid Samenleven (afdeling sociale planning en stedelijk wijkoverleg), bedrijfseenheid Stadsbeheer (afdeling ruimtebeheer), bedrijfseenheid Cultuur, Sport, Jeugd en Onderwijs (afdeling Sporting A), districtscollege Hoboken.
- OVAM (Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij)
- Kenniscentrum Vlaamse Steden

Ontwerp-, studie- en transitiebureaus
51N4E, Connect&transform

Experten

Revive, Febelfin, mensen uit financiële wereld (KBC, Belfius, TRIODOS, VDK spaarbank, Microstart), Verstandige Klap vzw, RebelGroup, Witteveen+Bos, Agentschap Ondernemen (expert brownfieldconvenant), AG VESPA.

Adviesgroep

Vertegenwoordiger van het kabinet Ruimtelijke Ordening van de stad Antwerpen, Vertegenwoordiger van het kabinet Onderwijs van de stad Antwerpen, directeur van de afdeling ruimte van de dienst Stadsontwikkeling van de stad Antwerpen, twee projectregisseurs van de dienst Stadsontwikkeling van de stad Antwerpen, Kenniscentrum Vlaamse Steden, OVAM, onderzoeksgroep Labo S (Universiteit Gent), onderzoeksbureaus 51N4E en Connect&Transform.

www.antwerpen.be
03 22 11 333





STAD ANTWERPEN