

VRP Nota relancebeleid bis

Overzicht maatregelen

Versie 24/06

Introductie

Het relancebeleid na de Coronacrisis draagt grote kansen in zich om een gezonder, duurzamer en inclusiever Vlaanderen op te bouwen in de komende tijden. In deze nota gaan we dieper in op drie ruimtelijke aandachtspunten die buurten en wijken Covid-proof kunnen maken. Voor elk punt stellen we maatregelen op korte termijn (co-corona of bij een heropflakking van de pandemie), tijdens de exitperiode en op lange termijn (post-corona) voor.

De voorliggende nota bouwt verder op een eerdere VRP nota (25/05), die wat ons betreft nog steeds de essentie bevat om co-corona en post-corona ruimtelijk doordachte maatregelen te kunnen nemen. In deze nota lichten we er nog een aantal ruimtelijke aandachtspunten en maatregelen uit en proberen we ook aan te geven welke budgetten of financieringsbronnen hier mee te maken hebben.

In wat volgt vindt u de toelichting over wat de VRP als cruciale aanbevelingen wil meegeven:

- 1. Maak van lockdown en exit gebruik om versneld een modal shift te realiseren**
- 2. Investeer in natuur als zuurstof voor de buurt**
- 3. Van social distance naar sociale binding - lokale dienstverlening en huisvesting**

In deze nota hebben we lang niet alle maatregelen en thema's kunnen behandelen. We hebben wel gepoogd uit de zes sessies van de [VRP #PostCoronaTalks](#) enkele essentiële zaken samen te brengen. Voor een meer integrale kijk en lessons learned verwijzen we naar de synthesenota¹ van de PostCoronaTalks.

¹ Deze synthesenota is momenteel nog in opmaak. Wellicht beschikbaar vanaf 1 juli 2020.

1. Maak van lockdown en exit gebruik om versneld een modal shift te realiseren

De auto is de olifant in de kamer als het gaat om een gezonde stad of dorp. 80 à 90% van de ruimte in onze straten worden ingenomen door auto's (rijweg en parkeerplek) en is er nog amper plaats voor sport en spel, ontmoeting, groen, ...

De dominantie van de auto terugdringen en ruim baan geven aan actieve modi is wellicht de belangrijkste sleutel tot een gezondere buurt. Met de lockdown daalde niet alleen het volume aan verkeer, maar ook de CO₂-uitstoot, de luchtvervuiling, geluidsoverlast, congestie, ... verdwenen als sneeuw voor de zon. De impact van mobiliteit op onze gezondheid is dus gigantisch.

We kunnen drie hoofdredenen geven waarom we best de dominantie van de auto kunnen terugdringen:

- (1) **gezondheidsschade verminderen:** [verkeersonveiligheid](#), [lawaai](#), [luchtvervuiling](#), [CO₂](#), ...
- (2) **gezondheid bevorderen:** [actief bewegen is gezonder](#)²
- (3) **mentaal welbevinden verbeteren:** meer ruimte maken voor [sociaal contact](#) en voor groen

Dat een shift naar minder autobezit en gebruik maatschappelijk baten brengt is afdoende bewezen³. Heel wat succesvolle, vooral stedelijke, regio's kozen er daarom de voorbije decennia voor om de auto minder plaats te geven ten voordele van stappen, trappen en OV en dit ook ten gunste van meer groen en de (lokale) economie.

Ook in het Europese, Federale en Vlaamse beleid wordt het terugdringen van het autogebruik vooropgesteld, maar dit verloopt zeer moeizaam (zie discussies rond kilometerheffing, bedrijfswagens, infrastructuurprojecten, parkeerbeleid, ...). Net daarom moeten we deze bijzondere periode aangrijpen om die noodzakelijke omslag naar minder autogebruik en bezit versneld te realiseren.

We focussen hieronder op modal shift, maar wat ons betreft past dit in een ruimer duurzaam mobiliteitsbeleid:

- Verminderen van mobiliteit: hou e-technieken zoals telewerken, e-learning vanuit de lockdown ervaring aan, maar zorg daarbij voor voldoende flankerend beleid om negatieve rebound-effecten te vermijden.
- Verkorten van verplaatsingen: nabijheid als belangrijkste principe van bereikbaarheid; zie ook pleidooi van de 15 minuten stad/buurt
- Veranderen van vervoerswijze: modal shift naar actieve modi en collectieve modi. Openbaar als belangrijke ruggengraat in ruimtelijke ontwikkeling pre en post corona
- Verschonen: stimuleren van e-mobility, LEZ beleid verder zetten, aanvullen met ZEZ zie healthy streets London of beweegvriendelijke stad Rotterdam.
- Verblijven: minder nadruk op verkeer, maar inzetten op groen en sociale contacten

² Te veel zitten en te weinig bewegen is een groeiend probleem. Actieve verplaatsingen: te voet / per fiets kunnen bijdragen aan het verminderen van dit probleem. Zeker als je weet dat "de Vlaming" ook voor erg korte afstanden de auto neemt.

³ Zie o.a. [EU Pasta project](#), onderzoek [KIM](#) uit Nederland

Maatregelen co-corona (korte termijn / tijdelijke)

De [toolbox](#) die minister van Mobiliteit Peeters ontwikkelde is een prima Vlaams kader voor mobiliteitsingrepen waar lokale besturen mee aan de slag kunnen. Ook het initiatief van Minister Somers '[Handreiking aan lokale besturen](#)' is uitstekend, maar het zou nog sterker zijn als er een meer beleidsdomeinoverschrijdende afstemming zou zijn. Ook afspraken over de aanpak tussen verschillende gemeenten is wenselijk. Zie hierover ook het advies van de [SERV](#).

Wanneer een volgende piek of pandemie zich voordoet in Vlaanderen moeten we een draaiboek klaar hebben om sneller te kunnen ingrijpen en tijdelijke maatregelen te nemen.

Sleutels voor covid-proof mobiliteit tijdens de exit:

- Tactical urbanism:
Tijdelijke herverdeling verkeersruimte volgens STOP principe (prioritering Stappers boven fietsers boven openbaar vervoer en boven privé-autoverkeer, in die volgorde) : minstens tijdelijk meer ruimte voor stappen en fietsen zodat er meer ruimte komt voor physical distancing.

Concepten als:

- schoolstraat, speelstraat, zomerstaat, ...
- Woonerven, fietsstraten, ...
- Parklets
- Aangepaste circulatie en geofencing, ...

Interessante links:

- [Verover de ruimte](#)
- [Maak van duurzame verplaatsingen de gemakkelijkste keuze](#)
- [Fietsberaad: fietsverkeer en COVID-19](#)
- [Telraam: voor steden of gemeenten die mobiliteitsmaatregelen in exit willen monitoren](#)
- [Project 12m2](#)
- EU: [Polis: useful resources on mobility and covid-19](#)
- NL/ Amsterdam: [Menukaart tijdelijke maatregelen openbare ruimte](#)

Aan- en afschakelen van verkeer in publieke ruimte wordt iets waar we meer rekening mee moeten gaan houden nu, tijdens de heropstart, maar ook post corona. Nu hebben we extra ruimte nodig voor een veilige afstand op terrassen, wachtrijen in winkels, toegang tot scholen. Ook post corona zal de inrichting van onze straten flexibeler aanpasbaar moeten worden in functie van verkeer of verblijven. Sneller overschakelen naar andere regimes naargelang het tijdstip van de dag (bv schooluren), week (bv al dan niet werk, school, sportverkeer, markten, ...), seizoen (zomerstraten speelstraten, ...) biedt immers heel wat kansen om de leefkwaliteit te verbeteren.

Een erg onderbelicht aspect is het meervoudig ruimtegebruik stimuleren: beter matchen van ruimtevrage en -aanbod. Tijdens een lockdown staan bv. heel wat bedrijfsparkings leeg, wanneer daar wagens worden geplaatst van buurtbewoners kan er heel wat ruimte op straat vrij gemaakt worden.

- <https://www.re-st.be/nl/artikel/waar-eeen-wil-is-kan-eeen-weg-weg>
- <https://www.re-st.be/nl/onderzoek/zwerfruimte-over-on-der-benutting-van-ruimte>

Tot slot, gezien de klap die het openbaar vervoer tijdens COVID-19 kreeg, is het essentieel om trein, tram, bus een extra boost te geven. Hoewel OV een relatief beperkt aandeel heeft in de totale modal split is het een erg belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem. Bovendien is een grote groep van mensen tot het openbaar vervoer aangewezen voor essentiële verplaatsingen zoals werk, school, zorg, ... Voor belang en co corona en post corona maatregelen inzake OV zie o.a. [UITP](#) en [Integrato](#).

Maatregelen post-corona (maatregelen op lange termijn)

Om duurzame mobiliteit te kunnen realiseren moeten we ook ingrijpen op het financiële/fiscale beleid in België. Er gaan miljarden overheidsmiddelen naar het financieren van meer mobiliteit, terwijl we in het licht van de klimaat- en energie-uitdaging net middelen nodig zullen hebben voor een duurzamere mobiliteit (zie [SERV advies](#)). Wanneer de overheid postcorona kostenefficiënt wil investeren, ligt een consequentere en duurzamere besteding van overheidsmiddelen in mobiliteit voor de hand:

- **Bouwshift / kernversterking**
Locatiebeleid is essentieel. We moeten stoppen met slecht gelegen woon(uitbreidings)gebieden aan te snijden voor bebouwing. We moeten nieuwe woningen, werkplekken, winkelruimtes ... maximaal integreren in bestaande kernen. Het gaat om verdichting⁴ en een goede mix van voorzieningen. Vanuit de VRP schuiven we hiervoor de principes van Bicycle Oriented en Transit Oriented Development naar voor. Ook de principes van 20 minutenstad (Melbourne) of 15 minutenstad (Parijs) kunnen we in Vlaanderen toepassen. Met de [internationaal](#) gewaardeerde [Walkability-tool](#) hebben we in Vlaanderen alvast een uitstekend instrument om gericht te gaan investeren.
Om de principes van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen in praktijk te brengen zullen ook [fiscaal en juridisch aanpassingen](#) moeten gebeuren om wonen in kernen veel aantrekkelijker te maken. Ook het openbaar vervoer als ruggengraat zal vanuit duurzame ruimtelijke ontwikkeling een belangrijk principe blijven (zie [VRP Manifest Mobiliteit](#)).
- **Autoluwer maken van woonwijken.**
De voorbije jaren is werk gemaakt van het autoluw maken van stads/dorpspleinen en winkelstraten, we moeten ook in woonwijken de auto en ander gemotoriseerd verkeer minder vrij baan geven. Verkeerscirculatieplannen, inrichting woonerven, schoolomgevingen, ... zijn prima instrumenten om werk te maken van autoluwere leefomgevingen. De belangrijkste sleutel voor lokale besturen is het parkeerbeleid. In [Vlaanderen](#) gelden er bij nieuwbouwprojecten vaak minimumnormen voor autoparkeerplaatsen, maar lagere maximum of op zijn minst flexibele normen zijn meer wenselijk. Bovendien is bewonersparkeren relatief goedkoop tot zelfs gratis. Hoewel het parkeerbeleid veel inkomsten genereert voor lokale besturen, dekt dit lang niet alle kosten voor de aanleg en

⁴ Uit de besmettingscijfers blijkt internationaal en ook in Vlaanderen geen link te bestaan tussen verstedelijking en COVID19. Wel op microniveau is te hoge concentratie een probleem: met te veel personen in één pand, te dicht op elkaar in winkels of fabrieken, ...

het beheer ervan. [In centrumsteden bedragen parkeerinkomsten maar 26% van de mobiliteitsuitgaven](#). M.a.w. momenteel subsidiëren lokale besturen het privaat innemen van publieke ruimte door voertuigen. Meer correcte doorrekening van de werkelijke kosten kan best ook gepaard gaan met een strategie van deelwagens via mobipunten en buurtparkings.

- **Verschuiving van investeringsvolumes van weg naar voetganger, fietser en OV**
[Momenteel gaat slechts 2% van publieke middelen naar actieve modi, 51 % naar auto en 47% naar OV](#). M.a.w. we subsidiëren nu verplaatsen i.p.v. nabijheid.

Indien [maatschappelijke kosten-baten](#) worden verrekend brengen investeringen in voetgangers en fietsinfrastructuur meer bij dan andere modi.

Bij nieuwe investeringen door (afdelingen van) het Departement MOW moet dus veel meer de kaart getrokken worden van het STOP-principe. Het gaat dan om een (her)inrichting van invalswegen of doortochten, [verkeerslichtenbeïnvloeding](#), doorstroming OV, ... Nu is het momentum om te investeren in infrastructuur die alternatieven voor autobezit aantrekkelijker maakt: extra aanleg van fietspaden – breed genoeg zodat fietsers met diverse snelheden en volumes er samen kunnen rijden. Economische relance en realiseren van de modal shift gaan dan hand in hand.

- **Van infrastructuurbenadering naar publieke ruimte beleid**

Een shift in budget moet samen gaan met een shift van een infrastructuurbenadering naar inrichting publieke ruimte. De Vlaamse [subsidiëring voor lokale overheden inzake mobiliteitsprojecten](#) zou in die zin ook verbreed moeten worden om veel meer die inclusieve, brede benadering van publieke ruimte te kunnen vatten.

We zien het voor de aankomende nieuwe Vlaams Bouwmeester als een opdracht om publieke ruimte als een prioriteit te beschouwen ([zie bv. Rijksbouwmeesters in NL](#)) en daarvoor in Vlaanderen alle lokale en bovenlokale partners in mee te krijgen. Net als bv. in Rotterdam moet beweegvriendelijke stad de norm zijn en moeten ook stedenbouwkundige verordeningen, incl. mobiliteitsnormen, parkeernormen, fietsnormen, groennormen hierop afgestemd zijn. Ook de MER en MOBER dienen aangepast te worden om veel meer de gezondheidseffecten in rekening te brengen.

- **Afbouw subsidies woon-werkverkeer en fiscale gunst salariswagens**

In België wordt - vooral via woon-werk - mobiliteit gesubsidieerd, terwijl de overheid vanuit duurzaamheid ook tot doel stelt het mobiliteitsvolume te verminderen. Belangrijk is dus te stoppen met niet duurzaam verplaatsen te subsidiëren. Volgens een [studie van de Europese Commissie uit 2017](#), loopt de Belgische staat daarmee twee miljard euro aan inkomensbelasting mis. Bovendien zijn er indirecte kosten (milieu, gezondheid, file ...), die nog eens één tot twee miljard euro bedragen.

Tijdens de lockdown zijn heel wat werkgevers en werknemers meer vertrouwd geraakt met telewerk en video-meetings. Hierdoor zijn heel wat barrières overwonnen en kan er ook in de toekomst meer van thuis of op flexkantoren gewerkt worden en hoeven ook niet steeds

zakelijke bezoeken fysiek te gebeuren. Dit betekent dus dat de nood om voor iedere werknemer een bedrijfswagen te voorzien daalt.

- **Zet bij elektrificeren voertuigenpark in op deelwagens**

Het wagenpark zal de komende jaren in versneld tempo moeten omgeschakeld worden naar elektrisch. Dit vraagt enorm veel (publieke) middelen. Het is efficiënter om meteen publieke middelen vooral te kanaliseren naar elektrische deelwagens (voor particulier en bedrijven).

2. Investeer in natuur als zuurstof voor de buurt

Eén van de effecten van een modal shift is dat er minder auto's de straten en pleinen domineren en er dus meer ruimte vrijkomt voor wandelen, fietsen, groen, terrasjes, speelruimte, ...

Tijdens Corona leerden we massaal onze buurten (opnieuw) kennen en zochten we de groene plekken op. In onze verstedelijkte regio was het in de parken dan ook ontzettend druk met ['coronawandelaars' op zoek naar kwalitatief groen](#). De *lockdown light* maakte niet alleen erg duidelijk hoe belangrijk groene publieke ruimtes zijn, het toont ook pijnlijk het tekort eraan.

Een belangrijk aspect van een gezonde omgeving is de aanwezigheid van natuur. Er is heel wat onderzoek gebeurd naar het effect van de natuur op onze gezondheid. [Instituut voor Gezond Leven](#) vat dit als volgt samen:

- [Mentaal welbevinden](#)
 - Minder mentale vermoeidheid
 - Minder piekeren en stress
 - Meer positieve emoties
 - Hoger sociaal welbevinden
 - Betere sociale ontwikkeling van kinderen
- [Meer bewegen](#)
 - Betere motorische ontwikkeling van kinderen
- Natuur in de nabije omgeving kan de gezondheidskloof mee dichten
- Natuur heeft invloed op de [temperatuur](#) in een omgeving
- Natuur heeft invloed op de [perceptie van geluidshinder](#)
- Bomen en begroeiing kunnen positieve en negatieve effecten hebben op [luchtverontreiniging](#). De afweging mag echter niet louter over dat aspect gaan. Je moet ook rekening houden met het overwegend positieve effect van begroeiing (zoals bomen) op andere gezondheidsthema's.

De combinatie van de klimaatcrisis en gezondheidscrisis maakt dat meer publieke groene ruimtes creëren een absolute must is. Van kleine pocketparkjes in de straat tot en met grotere stadsparken en natuur(verbinding)gebieden die diep binnendringen in het stedelijke weefsel. Gezien de [enorme maatschappelijke baten dat natuurinclusieve stadsontwikkeling](#) met zich meebrengt wordt er wereldwijd in heel wat stedelijke regio's versnelde in groen geïnvesteerd.

Meer groenvoorziening zou ook kunnen leiden tot minder stadsvlucht, permanent door te verhuizen, maar ook tijdelijk in weekends en in vakantie. Meer en kwalitatiever groen zal ertoe leiden dat de stad aantrekkelijker wordt om erin te wonen. Jonge gezinnen hoeven dan niet meer in de stadsrand of op den buiten te gaan wonen om veilige en groene speelruimtes te vinden.

Maatregelen co-corona (korte termijn / tijdelijke)

Het is belangrijk om tijdens crisismomenten parken, sport-, speel-, schoolterreinen, maar ook bv. onderbenutte groene ruimtes of tuinen bij overheidsgebouwen, bedrijven, ... beschikbaar te houden, zeker voor kwetsbare groepen die zelf niet beschikken over een tuin of terras.

Ook interventies in de publieke ruimte – op straat en op pleinen – zijn nuttig en daarvoor kunnen we opnieuw verwijzen naar de vele tactical urbanism initiatieven (zie hierboven). Interessante

initiatieven die meegenomen kunnen worden voor bredere uitrol door lokale besturen bij volgende lockdowns zijn o.a.

- [Leefstraten](#) in Gent
- [Tuinstraten](#) in Antwerpen
- [Samen tuinen](#)

Maatregelen post-corona (maatregelen op lange termijn)

Voor investeringen in groen en natuur in de buurt is het moeilijker dan bij verkeer om snel af en aan te schakelen. Hierbij is anticiperen veel belangrijker. In het licht van de klimaatproblematiek is investeren in natuur en water een absolute must zowel in het bebouwde weefsel als in de open ruimte.

We hebben gelukkig in Vlaanderen al heel wat succesvolle initiatieven en projecten en de inspanningen moeten nog opgedreven worden, maar bovendien is het zinvol om de vele versnipperde subsidiebronnen en projectfinanciering beter te bundelen en te stroomlijnen.

- **we moeten actief werk maken van ontharden**
 - [Operatie Perforatie](#)
 - <https://omgeving.vlaanderen.be/proeftuinen-ontharding>
- **we moeten meer bomen planten**
 - [Tiny forests](#)
 - Initiatief van Vlaamse regering voor extra bomen en bossen: [10.000 ha extra bos en elke Vlaming een boom](#)
 - Investering [4.000 ha bossen](#) door minister Demir.
- **Blauwgroene netwerken**
 - [Lobbenstad](#) Sint-Niklaas
 - [RUP Groen](#) Gent
 - [Groen Lint](#) Oostende
 - [Open ruimte in en om Mechelen](#)
 - [Ringland](#) – het 10^{de} district van Antwerpen
- **We moeten water beter opvangen, laten infiltreren, bufferen en hergebruiken ipv afvloeien**
 - [water-land-schap](#)
 - [VLM Landinrichtingsprojecten](#) Brusselse Rand
- **Groennormen**

In tegenstelling tot parkeernormen, lukt het in Vlaanderen niet om [groennormen](#) in te stellen. Nochtans vinden [3 miljoen Vlamingen geen natuur op wandelafstand van hun woning](#). Wanneer overheden er niet zelf in investeren of geen normen opleggen voor private investeringen zullen we ook in de toekomst een tekort blijven hebben.

Meer groen door bouwshift

De initiatieven hierboven tonen dat in Vlaanderen door burgers, middenveld, overheden, ... met beperkte middelen al heel wat initiatieven worden genomen, maar structureel is er meer nodig in Vlaanderen om op grote schaal kwaliteitsimpulsen te geven aan een groene publieke/open ruimte. Daarvoor is dus een lange termijn ruimtelijk beleid voor nodig. Een serieus tandje bijsteken is absoluut noodzakelijk, want ondanks deze waardevolle initiatieven gaat de verharding in Vlaanderen nog steeds door. Het aansnijden voor woon(uitbreidings)gebieden in Vlaanderen moet drastisch teruggedraaid worden. De belangrijkste ruimtelijke maatregel is dus het **terugdringen van bijkomend ruimtebeslag**.

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) stelt dat we efficiënter moeten omgaan met onze ruimte, tegen 2040 geen open ruimte meer innemen en in openruimtegebied de verharding met 20% moeten terugdraaien. Concepten uit het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen werden soms als idealistisch gezien, maar fietsen, buurtvoorzieningen, kortekenlandbouw, herstel van natuurlijke landschappen dragen allemaal bij aan een kwaliteitsvollere en gezondere leefomgeving voor iedereen.

Het is nu zaak om de mooie principes ook versneld in praktijk te brengen. Nog steeds wordt heel veel groene ruimte onnodig bebouwd (6ha of 12 voetbalvelden per dag), terwijl in bestaande woonwijken in onze kernen nog voldoende ruimte is om te verdichten en tegelijk te werken aan meer kwalitatief groen. De Coronacrisis heeft nu nog eens heel duidelijk aangegeven hoe belangrijk het is, versneld werk te maken van het BRV of in een meer populaire term: de bouwshift.

Vlaanderen moet hiervoor de lijnen uitzetten en ambitieuze maar betaalbare instrumenten uitwerken. Toch hebben vooral lokale overheden veel sleutels in handen om via planning en inrichting te werken aan een gezonde en groene leefomgeving.

Zie voorbeeld van Gent:

- Woning => voldoende (buiten)ruimte, aandacht voor fiets(parking) + meer variëteit in woningtypes met aandacht voor gestapelde maar voldoende ruime woningen, zodat ook grotere gezinnen hier voldoende leefruimte in vinden.
Zeker in kansenvijken een aandachtspunt
- Buurt => ontmoetingsruimtes en gemeenschappelijke ruimtes, semi-publieke ruimte, autoluw, voorzieningen, buurtstalling, toegankelijk groen, microcentraliteit
- Wijk => voorzieningen in wijkcentra, veilige fiets en wandelverbindingen, openbaar vervoer, ... + kijken naar ruimtes die anders kunnen gebruikt worden in crisistijden (bv. leegstaande sporthallen of parochiezalen, lege bedrijfsparkings, speelplaatsen die open staan voor de buurt, corridors die de wijk verbinden met de grotere eenheden open ruimte)
- (stads)regio => grote eenheden groen en open ruimte die steden binnendringen; polycentrische kernen die complementair werken, verbindingen via fiets en openbaar vervoer

Wat betreft de betaalbaarheid van de bouwshift: Business As Usual is een pak duurder dan de principes van BRV zo snel mogelijk realiseren. Uit een [studie van VITO](#) i.o.v. het Departement Omgeving blijkt dat bij verspreide bebouwing 10 keer meer infrastructuur nodig is per gebouw dan in een stadskern. Daardoor ligt de kostprijs om infrastructuur te voorzien per gebouw er 7 keer hoger. Buiten de stadskern gebruiken mensen vaker en over een langere afstand de auto. De maatschappelijke kost van mobiliteit per huishouden is dan ook dubbel zo groot in verspreide bebouwing dan in stadskernen. In verspreide bebouwing is er ongeveer 4,5 keer meer verharding per gebouw dan in de stadskern. Dit verlies van open ruimte zorgt ook voor een verlies aan ecosysteemdiensten. Kortom, louter op basis van eerste inschattingen inzake infrastructuur, mobiliteit en ecosysteemdiensten kunnen we enkele miljarden per jaar sparen wanneer we zouden kiezen voor een bouwshift.

Naar jaarlijkse baten van het realiseren van BRV komt de studie tot volgende bevindingen:

- Voor infrastructuur kan het terugdringen van openruimte inname voor 250 miljoen euro baten per jaar opleveren. Open ruimte teruggeven levert potentieel zelfs 380 miljoen euro per jaar op.
- Voor mobiliteit evolueren deze baten van 1.000 tot 2.000 miljoen euro per jaar.
- Voor ecosysteemdiensten evolueren deze baten van 250 tot 400 miljoen euro per jaar.

Wat betreft het bijsturen van financiële, fiscale en juridische instrumenten ifv bouwshift:

- [Studie juridische en fiscale oorzaken onduurzaam ruimtegebruik](#)
- [VRP advies Instrumentendecreet](#)
- [Receptenboek](#)

Ivm investeringen in ontharding en riolering, enkele cijfers:

Klimaatfonds: <http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1476291>

- Proeftuinen ontharden 5 miljoen
- Proeftuin vergroenen 5 miljoen
- Proeftuin groendaken 5 miljoen

Riolering: 4 miljard nodig tegen 2027 <https://www.bouwkroniek.be/article/slimme-burgemeesters-investeren-op-tijd-in-rioleringen.25940>

Operatie perforatie: <https://www.operatieperforatie.be/wp-content/uploads/2018/05/Wedstrijdreglement-Aquafinprijs.pdf>

Natuur in je buurt van ANB: <https://www.natuurenbos.be/subsidies>

<https://www.natuurenbos.be/projectoproep-natuur-in-je-buurt>

voor scholen: <http://www.springzaad.be/financin>

3. Van social distance naar sociale binding - lokale dienstverlening en huisvesting

COVID-19 brengt de ongemakkelijke waarheid van de kloof tussen bevoorrechte en minder bevoorrechte burgers naar boven. Vele maatregelen houden te weinig rekening met personen die in dichtbevolkte stadswijken wonen. Die problematiek vereist dringend politieke aandacht en aanpak. Via buurtgericht beleid kan hier zowel op korte als op lange termijn op ingezet worden.

Dus, naast gezondheid, klimaat, luchtkwaliteit is ook meer maatschappelijke binding dringend nodig. We moeten investeren in inclusie en dus in (semi-) publieke ruimtes zodat er voldoende en aangepaste ruimtes zijn voor de behoefte die velen van ons ervaren tot het kleine ontmoeten. Het buurtniveau is hiervoor ideaal.

Nabijheid van voorzieningen is cruciaal. Nog steeds worden (stedelijke) regio's maar ook Vlaanderens landelijke kernen te veel ingericht in functie van woon-werkpendel met de auto of toerisme en te weinig in functie van het wonen en het verblijven van hun eigen inwoners. Het is tijd om net als bv. Parijs werk te maken van 15 minuten buurten en te zorgen dat iedereen telt. Heel wat functies en voorzieningen zijn omwille van schaalvergroting uit buurten vertrokken. We moeten terug naar een beter evenwicht en durven kiezen voor lokaal als het nieuwe normaal. Dus naast marktwerking moeten we ook werk maken van sociale netwerking. Niet de automobilist centraal, maar zoals [Jan Gehl](#) en [Gil Penalosa](#) aangeven op maat van mensen van 8 én 80 jaar.

Mensen hebben tijdens de lockdown noodgedwongen hun buurt en lokale economie (her)ontdekt. Internationaal was er al meer aandacht voor beleid dat inzet op leefkwaliteit van buurten: Superblocks in Barcelona, 15-minutenstad in Parijs, 20-minuten wijken in Melbourne, ... en in Vlaanderen het concept kernversterking. Vaststelling is dat wanneer meer winkels, publieke voorzieningen en groene publieke ruimte op wandel- en fietsafstand bereikbaar zijn, de buurten ook levendiger, aangenamer, duurzamer en gezonder zijn. Die extra aandacht voor nabijheid van voorzieningen en kwaliteit van publieke ruimte is iets dat we zeker post-corona moeten meenemen.

Maatregelen co-corona (korte termijn)

Op korte termijn kan via tactical urbanism in kwetsbare buurten heel wat bereikt worden door:

- Straten en pleinen autoluw of autovrij te maken: speelstraat, schoolstraat, zomerstraat, leefstraat, ...
- Tijdelijk gebouwen (kerken, hallen, ...) of private en (semi-) publieke terreinen (parkings, overheids- en bedrijfstuinen, schoolpleinen, ...) open te stellen voor spelen, ontmoeten, ...

Ook toegankelijk houden van diensten is essentieel

- Toegang tot internet via bibliotheek of IT-project waarin pc's of laptops ter beschikking worden gesteld, ...
- Toegang tot zorg

Maatregelen post-corona (maatregelen op lange termijn)

Focus op huisvesting, publieke ruimte en voorzieningen zijn vanuit ruimtelijke invalshoek cruciaal.

- **Koppelen van gezondheid, zorg en welzijn op buurtniveau**

Tijdens de Corona gezondheids crisis ontstonden spontaan solidaire - al dan niet gezondheidsgerichte - ondersteunde netwerken in buurten. Dit soort wijkgezondheidsvoorziening is iets waar we permanent in moeten investeren.

Wijkgezondheidscentra moeten we oprichten vanuit een concept van microcentraliteit: essentiële diensten in de kern van de wijk. Dienstverlening die niet afgesloten wordt van de omgeving, maar net uitnodigend en centraal wordt geïntegreerd in de buurt.

Belangrijk is dus basisvoorzieningen dicht bij de burger te brengen, met een letterlijk en figuurlijk lage drempel voor kwetsbare groepen, ook degene voor wie bureaucratische procedures omwille van taal of cultuur bijzonder complex zijn. Vandaar het belang van erg toegankelijke sociale dienstverlening zoals postbode, lokale filialen van mutualiteiten, ... dicht bij de mensen.

- **Investeren in huisvesting**

In onze grootsteden slagen we er al decennia niet in om de zogenaamde 'probleemwijken' aan te pakken. Het is zeker niet enkel een ruimtelijk probleem, maar voldoende en kwalitatieve huisvesting en groene, publieke ruimte zijn wel een deel van de oplossing. Uiteraard zijn onderwijs, tewerkstelling, ... de fundamenten, maar gerichte ruimtelijke interventies zoals extra investeringen in (sociale) huisvesting, in publieke voorzieningen en kwalitatieve publieke groene ruimte kunnen voor deze wijken een wereld van verschil betekenen.

Bij het veerkrachtig ("corona proof") maken van een stad kan men niet om het [stedelijke woonvraagstuk](#) heen en moet men forse [investeringen doen in huisvesting](#). Daarmee sla je in feite ook drie vliegen in één klap: (1) het is een gelijkmaker; (2) je kan investeren in meer ecologische woningen en (3) je kan via woningbouw de economie een duw in de rug geven.

In Vlaanderen zijn niet zozeer de normen voor sociale huisvesting een probleem; de grote problemen zitten in de private huurmarkt. Net daarom moeten we werk maken van meer (sociale) huisvesting als gelijkmaker. Vandaag stellen de wachtlijsten om aan een sociale woning te geraken veel mensen voor grote problemen. We moeten daarbij ook veel meer durven kiezen voor [nieuwe en gemengde woonmodellen](#) van coöperatief tot collectief. De voorbije jaren is in diverse projecten met succes geëxperimenteerd. Het is tijd voor een opschaling in Vlaanderen. Die nieuwe vormen kunnen de missing link vormen om de gigantische problemen aan de onderkant van huurmarkt op te lossen. Een grondige [verschuiving van middelen van de woonbonus naar sociale huisvesting](#) is essentieel. De middelen van het Vlaamse woonbeleid zouden - gezien de grote wooncrisis - dus moeten

gaan naar investeringen met het oog op het verzekeren van het grondwettelijk recht op goed en betaalbaar wonen.

Andere bekommernis is dat er te weinig wordt geïnvesteerd in de inrichting en het beheer van de publieke ruimte en voorzieningen in sociale woonbuurten of kansarme buurten met als gevolg dat de leefomgeving er vaak schraal en afgeleefd uitziet en vatbaarder voor criminaliteit. De COVID-19 crisis maakt duidelijk dat de verdeling en verhouding van private en publieke ruimtes niet optimaal is. Overheidsoptreden is noodzakelijk en komt niet vanuit de markt. Via regelgeving en kwalitatief ontwerp moet bewaakt worden dat meer balkons, meer collectieve ruimtes, meer gradiënten aanwezig zijn zodat we tot gezondere evenwichten komen tussen private en publieke ruimtes. Globale instrumenten zoals groennormen, minimum dichtheden, minimum oppervlakte van leefruimte, terras, tuin, ... tot normen inzake (fiets)parkeren kunnen ons op weg helpen naar meer kwaliteit en densiteit op mensenmaat.

- **Zorgwonen op mensenmaat – kleinschaliger, buurtgerichte zorg**

Door Corona kwamen onze woonzorgcentra onder enorme druk te staan. Zowel bewoners als personeel hadden het bijzonder zwaar door de lockdownmaatregelen. Schaalvergroting door commercialisering enerzijds en te weinig publieke aandacht en middelen hebben er toe geleid dat rust- en verzorgingstehuizen, veeleer sterfhuizen zijn geworden.

Tijd dus om post corona de zorg totaal anders en veel inclusiever te organiseren. De zorg voor zwaar zorgbehoevenden kan en mag geen commercieel product zijn. We moeten kiezen voor échte vermaatschappelijking van de zorg. Niet de winst, maar de bewoners moeten centraal staan door te blijven investeren in kwaliteitsverbetering, tewerkstelling, innovatie en infrastructuur. En vooral op de juiste plek.

Er is vooral veel meer nood aan kleinschalig zorgwonen binnen dorps- of stadskern. Plekken die niet afgeschermd zijn van hun omgeving, maar net open staan voor de buurt, geïntegreerd in het bestaande weefsel. Het gaat om woonzorgomgevingen met een beperkt aantal units, maar met gedeelde zorgverleners, collectieve ruimtes en tuin en met voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid. Het gaat dus vooral om het creëren van een huiselijke omgeving, mogelijkheid tot contact met buurtbewoners.

Zie voor meer info:

- <https://www.vrp.be/activiteit/vrp-voorjaarscongres-ruimte-zorg/>
- <https://www.vrp.be/ruimte/ruimte-43>
- <https://www.kenniscentrumwvz.be/zorgzame-buurt>

Samenvattende tabel met maatregelen

	co corona	post corona
Modal shift	<ul style="list-style-type: none"> • Aan en afschakelen publieke ruimte Tactical urbanism volgens STOP principe: <ul style="list-style-type: none"> - schoolstraat, speelstraat, zomerstaat, parklets ... - Woonerven, fietsstraten, ... - Aangepaste circulatie en geofencing, ... • Slim meervoudig ruimtegebruik • Openbaar vervoer operationeel houden 	<ul style="list-style-type: none"> • Bouwshift/kernversterking • Autoluwer maken woonwijken • Aan en afschakelen publieke ruimte • Verschuiving mobiliteitsinvesteringen cfr STOP principe • Van infrastructuurbenadering naar publieke ruimtebeleid • Afbouw subsidies woon-werkverkeer en fiscale gunst salariswagens • Wagenpark elektrificeren en delen
Groene buurt	<ul style="list-style-type: none"> • Open houden park, sport, speel en schoolterreinen voor kwetsbare groepen • Tactical urbanism met leefstraten, tuinstraten, samen tuinen, ... 	<ul style="list-style-type: none"> • Ontharden publieke ruimte • Vergroenen publieke ruimte (bomen, gevelgroen, ...) • Blauwgroene netwerken • Waterbeleid: opvangen, infiltreren, bufferen, hergebruiken • Groennorm • Bouwshift
Inclusieve buurt	<ul style="list-style-type: none"> • Tactical urbanism: speelstraat, schoolstraat, zomerstraat, leefstraat, ... • Slim meervoudig ruimtegebruik: tijdelijk gebouwen of private en (semi-) publieke terreinen open stellen voor spelen, ontmoeten, ... • Basisvoorzieningen en diensten voor kwetsbare groepen blijvend voorzien 	<ul style="list-style-type: none"> • Kernversterking/microcentraliteit/inclusie: <ul style="list-style-type: none"> - Buurtgerichte gezondheid, zorg en welzijn - Investeren in (sociale) huisvesting en publieke ruimte - Zorgwonen op mensenmaat