

# Thematische stadsvernieuwingsprojecten – oproep 2019 ‘Zachte mobiliteit en multimodaliteit’

## 1. Wettelijke basis

Conform het besluit van de Vlaamse Regering van 12 mei 2017 dat uitvoering geeft aan het decreet van 23 december 2016 tot vaststelling van de regels inzake de werking en de verdeling van een Vlaams fonds voor de stimulering van (groot)stedelijke en plattelandsinvesteringen wordt jaarlijks een oproep voor thematische stadsvernieuwingsprojecten gelanceerd.

## 2. Wat zijn thematische stadsvernieuwingsprojecten

Thematische stadsvernieuwingsprojecten zijn kleinschalige en vernieuwende stadsvernieuwingsprojecten die inspelen op specifieke stedelijke uitdagingen. Zij zijn in het leven geroepen om vlot te kunnen inspelen op nieuwe uitdagingen of op uitdagingen waarop tot nog toe geen afdoende antwoord kon worden geformuleerd. Het experimentele en innovatieve karakter is daarom het belangrijkste kenmerk van een geschikt thematisch project.

Jaarlijks trekt de Vlaamse overheid 1.200.000 euro uit voor thematische stadsvernieuwingsprojecten. Per project wordt maximaal 500.000 euro toegekend, die **uitsluitend voor investeringen** kunnen worden aangewend. Een goedgekeurd project moet binnen de drie jaar worden gerealiseerd.

Elk jaar wordt gekozen voor één of meerdere stedelijke uitdagingen. Projecten moeten zich situeren binnen de gekozen jaarthema's. De projecten mogen geen aanvulling zijn op een ander, door de Vlaamse overheid, gesubsidieerd stadsvernieuwingsproject.

## 3. Thema 2019: zachte mobiliteit en multimodaliteit

Het thema voor dit jaar is ‘zachte mobiliteit en multimodaliteit’. De intentie om hierop in te zetten kadert in de algemene beleidsambitie om te bouwen aan de leefbaarheid en duurzaamheid van de Vlaamse steden. Hiermee past de keuze van het jaarthema in een logische lijn van de thema's van de voorgaande jaren.

Verkeersdrukke, ongevallen, fijn stof en ongezonde lucht zijn reële problemen waarmee onze Vlaamse steden kampen. Gemotoriseerd verkeer draagt bovendien bij tot de CO<sub>2</sub>-uitstoot, waarvan het terugdringen essentieel is voor een effectief klimaatbeleid. Verkeersdrukke leidt tot onaangename plekken, waar het voor stadsbewoners en -gebruikers niet prettig vertoeven is.

Zulke uitdagingen horen bij een groeiende stad. Heel wat Vlaamse steden proberen met vallen en opstaan het gemotoriseerd verkeer uit hun centra terug te dringen en meer ruimte te geven aan

o.m. stappers en fietsers. Voortrekkers experimenteren met lage emissiezones, circulatieplannen, lage snelheidszones...

Om iedereen mee in het bad te krijgen, is er nood aan een mobiliteitsshift: steden moeten hun inwoners verleiden om te kiezen voor vervoersmodi die bijdragen aan de stedelijke leefbaarheid. Met deze oproep zijn we op zoek naar vernieuwende voorbeeldprojecten die meehelpen om die omslag te maken.

Daarvoor is er nood aan een veilig zacht mobiliteitsnetwerk dat aandacht heeft voor voetgangers, fietsers en trage wegen. Een netwerk dat ook de multimodale bereikbaarheid van de stad en haar buurgemeenten garandeert. Bij de uitbouw hiervan is het van belang dat het niet alleen de stad overspant, maar ook de stadsregio verbindt. Er moet voldoende aandacht zijn voor de dagelijkse pendelbeweging die gemotoriseerd verkeer vanuit de omliggende gemeenten naar een werkplaats in de stad brengt. Goede fietsinfrastructuur in de stad moet aangevuld worden met adequate en veilige fietsverbindingen vanuit de randgemeenten naar de stad.

Om die multimodale bereikbaarheid te ondersteunen, pleiten we voor voldoende mobiliteitsknooppunten op strategische plaatsen: aan de randen van de stedelijke centra en aan openbaar vervoersknooppunten. Daar kunnen verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat bewoners en bezoekers er kunnen overstappen van auto, bus, trein of metro naar een ander mobiliteitsmiddel zoals de (elektrische) (deel)fiets. De knooppunten zijn vlot bereikbaar vanuit de stadsregio en beschikken over veilige fietsstallingen, fietsherstellmogelijkheden, parkeerplaatsen, laadmogelijkheden voor elektrische fietsen en auto's, aangename wacht- en overstapruimtes met Wifi en real-time informatie. Technische ontwikkelingen kunnen dit ondersteunen, bv. multimodale routeplanners of apps voor deelsystemen.

In de stad zelf kan men kiezen voor geïntegreerde initiatieven op wijk- of buurtniveau. Daar kunnen snelle doorsteken, fietstunnels en -bruggen, maatregelen voor een aangepaste snelheid, fietsstroken en fietsstraten,... de doorwaadbaarheid en de veiligheid vergroten.

Een specifiek aandachtspunt bij zachte mobiliteit is het ter beschikking stellen van voldoende, diefstalveilige en comfortabele parkeerplaatsen voor fietsen in de stad. De vlotte beschikbaarheid van een (deel)fiets is essentieel. Maar ook bij handelaars, sport- en culturele centra, stadsdiensten, ... is de locatie, de toegankelijkheid en het aanbod van fietsstallingen belangrijk om aan te geven dat fietsen welkom zijn. Innoverend omgaan met schaarse stedelijke ruimte kan door bv. multigebruik van parkings, fietsliften... Ook in het fietsparkeren kan technologische vernieuwing ondersteunend werken: een reservatie en afrekening van een kluis kan gebeuren in de cloud via een mobiliteitsdienst.

#### **4. Beoordelingscriteria**

Alle ingediende projecten worden beoordeeld door een professionele jury. De projecten die passen binnen het thema worden beoordeeld volgens onderstaande zes criteria. Daarbij is het vernieuwende of innovatieve karakter van het project van doorslaggevend belang.

##### **1. Diagnose/visie**

Het project mag geen losstaande ontwikkeling zijn. Er moet een heldere symbiose zijn tussen het project en de lokale beleidsvisie op stadsontwikkeling in het algemeen en op zachte mobiliteit en multimodaliteit in het bijzonder. Tussen project, visie en beleid ontstaat er een constructieve

wisselwerking. Het project concretiseert de visie en het beleid, en slaagt er bovendien in om aspecten ervan te verrijken, te stimuleren en bij te sturen.

*De samenhang tussen project, visie en beleid wordt o.m. op basis van volgende vragen beoordeeld:*

- ⇒ *Vertrekt het project van een stevige analyse en diagnose van de lokale omstandigheden inzake zachte mobiliteit en multimodaliteit?*
- ⇒ *Hangt het voorgestelde project samen met een lokale beleidsvisie op de ontwikkeling van de stad?*
- ⇒ *Heeft de stad een concreet beleid voor zachte mobiliteit of een fietsbeleid dat aangeeft welke de stappen zijn in de ontwikkeling van dat beleid, wat het groeimodel is en wat de noodzakelijke wisselwerking is tussen infrastructuur, verkeersreglementering, handhaving en campagnes?*
- ⇒ *Heeft de stad aandacht voor regionale samenwerking m.b.t. zachte mobiliteit?*
- ⇒ *Heeft de stad al concrete acties genomen om zachte mobiliteit en multimodaliteit te stimuleren?*
- ⇒ *Hoe volgt de stad de genomen acties op en hoe wordt het effect ervan gemeten?*
- ⇒ *Simuleert en verrijkt het project de stadsvisie en het stadsbeleid?*

## 2. Verwachtingen

Het project is belangrijk wegens de verwachte positieve impact op korte en middellange termijn. Het project genereert een duidelijke verbetering voor de gebruikers en stadsbewoners. Het gaat een zinvolle wisselwerking aan met zijn omgeving en speelt in op behoeften van inwoners en gebruikers.

*De impact van het project wordt o.m. beoordeeld op basis van volgende vragen:*

- ⇒ *Wat is de verwachte impact van het project op korte termijn op maatschappelijk, ecologisch, economisch vlak?*
- ⇒ *Heeft het project een reëel effect op het aantal gebruikers van zachte mobiliteit?*
- ⇒ *Kan het project een positieve omslag creëren voor woon-werkverkeer?*
- ⇒ *Welke meerwaarde zal het project genereren, voor de stad en voor Vlaanderen?*

## 3. Vernieuwend/innovatief karakter

De thematische oproep wil een innovatiesubsidie zijn. Het project is belangrijk wegens het vernieuwende karakter. Dat gaat verder dan wat een degelijke en courante zorg voor de stad veronderstelt. ‘Vernieuwend’ betekent meer dan ‘wat zich de eerste keer voordoet’ in een bepaalde stad of buurt. Een vernieuwend project draagt eveneens bij tot de praktijk van stadsvernieuwing in Vlaanderen. Het heeft een aantoonbaar **experimenteel en innovatief karakter**.

Het project is **zichtbaar** en heeft de intentie zich te manifesteren als **best practice** en probeert zo een voorbeeldfunctie uit te dragen naar andere Vlaamse steden.

*Het vernieuwende en innovatieve karakter van het project wordt beoordeeld op basis van o.m. de volgende vragen:*

- ⇒ *Op welke terreinen is het project vernieuwend voor de buurt of de stad?*
- ⇒ *Op welke terreinen draagt dit project bij tot innovaties m.b.t. het thema in Vlaanderen?*

- ⇒ *Kan het project fungeren als een ‘goede praktijk’ en op die manier een inspiratiebron vormen voor andere lokale besturen?*

#### 4. Integrale duurzaamheid

Belangrijk aan het project is de bijdrage die het levert aan ‘integrale duurzaamheid’. Het project speelt in op de **integraliteit van duurzaamheid** en heeft oog voor de onderlinge samenhang tussen de ecologische, sociale en economische aspecten.

Zo draagt het project bij tot ecologische duurzaamheid (klimaat, natuurherstel, biodiversiteit, gezonde leefomgeving,...), intelligente omgang met schaarse middelen (land, landschap, materialen, biodiversiteit,...), etc.

Daarnaast heeft het project ook aandacht voor **sociale leefbaarheid**. De stad krijgt vorm en inhoud voor en door iedereen, ongeacht herkomst, inkomen, geardeid,... Een project moet iedereen ten goede komen.

*Het aspect integrale duurzaamheid wordt o.m. beoordeeld aan de hand van volgende vragen:*

- ⇒ *Op welke aspecten van ecologische duurzaamheid focust het project?*
- ⇒ *Hoe draagt het project bij tot economische duurzaamheid?*
- ⇒ *Hoe springt het project om met schaarse middelen (land, landschap, materialen, geld,...)?*
- ⇒ *Hoe draagt het project bij tot sociale leefbaarheid?*

#### 5. Coproductie

Bij coproductie wordt meerwaarde gecreëerd waar alle deelnemers beter van worden. Hoewel de lokale overheid als regie-voerende partij het meest evidente aanspreekpunt is in het lokale beleid m.b.t. zachte mobiliteit, beschikt zij lang niet over een monopolie rond het ontwikkelen van een lokaal beleid terzake. Steeds meer burgerinitiatieven positioneren zich binnen de ontwikkeling van o.m. een lokaal fietsbeleid, naast meer traditionele actoren zoals mobiliteitsorganisaties, wegbeheerders en openbaar vervoersmaatschappijen. Ook coproductie met de stadsregio is hier van belang. Coproductie draagt bij tot draagvlakontwikkeling voor een kwaliteitsvol beleid inzake zachte mobiliteit.

Coproductie houdt in dat de deelnemers aan het project evolueren van solisten naar coauteurs van de projectopzet en de realisatie ervan. **Partnerschap** impliceert het delen van verantwoordelijkheden, lasten en lusten. Zo is coproductie tezelfdertijd een bijdrage tot stedelijke synergie, inclusieve ontwikkeling en integrale duurzaamheid. Er zijn drie domeinen waarin op verschillende manieren kan worden gewerkt aan coproductie: **participatie en samenlevingsopbouw, publiek-publieke samenwerking en publiek-private samenwerking.**

Coproductie kan tevens **cofinanciering** inhouden. Hoewel cofinanciering geen noodzakelijke voorwaarde is, zal dit de impact van het project versterken.

*Het aspect coproductie wordt o.m. beoordeeld op basis van volgende vragen:*

- ⇒ *Welke bijkomende middelen worden ingezet, bovenop de gevraagde subsidie? Is de subsidie een hefboom voor een meer omvattend project?*

- ⇒ *Hoe wordt voorzien in een betere communicatie, samenspraak, samenwerking tussen naburige lokale besturen, publieke sectoren, bevoegdheden en bestuursniveaus?*
- ⇒ *In welke mate worden andere bevoegde overheden en publieke sectoren door het project veeleer aangesproken als ‘coproducten’, d.w.z. als verantwoordelijke partners, dan als controleurs?*
- ⇒ *Maakt de projectopzet een werkbare en evenwichtige publiek-private samenwerking mogelijk?*
- ⇒ *Hoe wordt in elke projectfase een efficiënte communicatie georganiseerd naar alle betrokkenen? Welke methoden en media worden daarvoor aangesproken?*
- ⇒ *Hoe wordt aanwezige sociale kennis ontgonnen en gevaloriseerd?*
- ⇒ *Hoe wordt, op basis van efficiënte communicatie, samenspraak georganiseerd met diverse betrokkenen?*
- ⇒ *Werkt het project aan de herwaardering van participatie in de richting van coproductie? In welke mate worden participanten ook coproducten?*

## 6. Realiseerbaarheid/haalbaarheid

Het project is ambitieus maar tevens realiseerbaar. Garanties voor de realiseerbaarheid zijn een goede projectorganisatie en een goede projectplanning met een onderbouwde financiële planning.

### 6.1. Projectorganisatie

Het project voorziet in **een performante projectorganisatie, een competente stedelijke regie, en een krachtdadige sturing**. Het uitwerken van een efficiënte projectorganisatie die kan inspelen op wisselende omstandigheden en diverse projectfasen, is een vitale voorwaarde voor de realiseerbaarheid van het project. Daarbij moet worden gedacht aan een degelijk projectteam met voldoende bevoegdheden en een heldere taakverdeling, een krachtige projectomkadering en competente projectregie, een transparante en soepele werkwijze, een gerichte projectondersteuning, een voldoende inbedding in het lokale bestuur en beleid, een degelijke communicatie. En bovenal blijven het engagement en het stuurmanschap van de stedelijke overheid de alfa en de omega van een ambitieus maar toch haalbaar project.

Een project kan rekenen op **inzet en engagement**. Op de eerste plaats komt de bijzondere inzet van de stad, dat wil zeggen: de bereidheid om prioriteit, tijd, mensen en middelen te besteden aan het welslagen van het project. Ook het verkennen en het inschatten van de mogelijke inzet van andere overheden en van relevante civiele en private actoren hoort bij een goed projectvoorstel.

*De jury beoordeelt projectorganisatie, regie en sturing op basis van onder meer de volgende vragen:*

- ⇒ *Is de projectorganisatie voldoende onderbouwd en toch werkbaar?*
- ⇒ *Werden de belangrijke actoren op gepaste wijze ingeschakeld in het project en wat is hun rol of wat zal hun rol zijn?*
- ⇒ *Wordt het project voldoende omkaderd en ondersteund?*
- ⇒ *Wordt er gezorgd voor een regie die inzicht en competentie koppelt aan probleemoplossende creativiteit en motiverend vermogen?*
- ⇒ *Garandeert de stad een soepele maar krachtdadige sturing?*
- ⇒ *Worden alle geledingen van het stadsbestuur betrokken bij de projectorganisatie (gemeenteraad, schepencollege, stedelijke diensten)?*
- ⇒ *Op welke inzet vanwege de stad kan het project rekenen?*
- ⇒ *Hoe schat het project de bijdrage in van andere overheden?*

- ⇒ *Hoe schat het project het waarschijnlijke engagement in van relevante civiele en private partners?*
- ⇒ *Op welke inzet vanwege de stad kan het project rekenen?*

## 6.2. Projectplanning

Een belangrijke voorwaarde voor de realiseerbaarheid van het project is het vertalen van de projectopzet in een **realistische fasering**, die gekoppeld is aan een **haalbare timing**. Uit de projectplanning blijkt onomstotelijk dat het thematisch stadsvernieuwingsproject **binnen de 3 jaar volledig is afgewerkt**.

Haalbare fasering veronderstelt een realistische inschatting van de tijd die nodig is voor vergunningen, voor diverse financieringen en voor het aanspreken van eventuele sectorale programma's. Haalbare fasering gaat eveneens gepaard met realistische kostprijsraming, met voldoende investeringskomsten.

Een goede planning vergt tevens een **goede opvolging en bijsturing**. Daarbij moet het project stevig genoeg in de schoenen staan om structurele verworvenheden en basiskwaliteiten veilig te stellen, en moet het tegelijkertijd soepel genoeg zijn om creatief om te kunnen gaan met nieuwe omstandigheden.

*De jury beoordeelt de haalbaarheid van het voorgestelde project op basis van onder meer de volgende vragen:*

- ⇒ *Steunt het project op een intelligente fasering, realistische timing en dito kostprijsraming? Worden er voldoende **investeringskosten** ingebracht om het gevraagde subsidiebedrag te verantwoorden?*
- ⇒ *Voorziet het project in een realistische timing en een realistisch beheer van de nodige vergunningen, van diverse financieringsvoorwaarden, van noodzakelijke sectorale interventies? Welke financiële engagementen zijn er al en welke moeten nog worden geconcretiseerd? Is dat gegeven de ramingen en de timing realistisch?*
- ⇒ *Is het project ook haalbaar zonder of met lagere subsidie en welke meerwaarde zal de subsidie genereren?*
- ⇒ *Is de projectorganisatie stevig genoeg om de basiskwaliteit te garanderen en soepel genoeg om nieuwe ontwikkelingen op te vangen?*
- ⇒ *Voorziet het project in een goede opvolging en bijsturing?*