

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding – Jan Schreurs

Onze omgeving is een collectief werkstuk. Ze is het resultaat van zeer vele dagelijkse keuzes en gedragingen: ideeën lanceren, beslissingen nemen, ontwerpen maken, bouwen en wonen, evalueren... Keuzes en gedragingen worden sterk beïnvloed door gewoonteregels, socio-culturele *framing*, en (infra)structuren, maar worden er niet door bepaald. Gedrag kan wijzigingen door *reframing*. Stadmaken heeft behoefte aan zorgvuldige en bewuste omgang met collectieve her-kadering. Gedeelde verbeelding staat aan de wieg van gelijkgerichte keuzes en gedragingen. In de mate burgers, ontwikkelaars en bestuurders visies delen, wordt de kans op coherente en effectieve transformaties – zowel fysiek-ruimtelijk, als sociaal, als mentaal – groter. Denkbeelden – verbeelde voorstellingen van toekomsten – die de realiteit (mensen en hun omgeving) op een andere manier doen ‘zien’ kunnen gedragingen een nieuwe wending geven.

Aan de hand van de case Kolenspoor (te Genk, Belgisch Limburg) wordt getoond hoe collectieve verbeelding kan worden aangemaakt in participatieve processen aan de hand van diverse denkbeelden. Deze case hoort thuis in een reeks ‘conceptstudies’ die het Vlaams Stedenbeleid laat uitvoeren door multidisciplinaire teams, ter voorbereiding van complexe stadsprojecten en als strategie voor lokale *capacity building*. De capaciteit tot verbeelding van relevante voorstellen, maar ook de uitdrukkingswijze en het inbeddingsproces ervan, zijn daarbij cruciaal. In deze case zit collectieve verbeelding vervat in prikkelende ruimtelijke concepten, uitgebreid ontwerpend onderzoek, strategische coalities, innovatieve beleidsdocumenten, en collectieve realisaties.

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding

Conceptstudie voor het Genks 'Multiproductief Kolenspoor'

Jan Schreurs

Stellingen

Verbeelding doet haar werk in stadsvernieuwing 'beter' indien er sprake is van collectieve verbeelding.

Het 'plan' en de omgang ermee zijn, zoals overtuiging en gedrag, met elkaar verbonden, doch op een ingewikkelde manier, waarin 'denk-beelden' een belangrijke rol spelen.

Interdisciplinaire ondersteuning, gedragen door ontwerpend onderzoek, is een rijke basis om collectieve verbeelding te stimuleren, te schragen en te delen.

Stakeholders moeten overtuigd worden, maar moeten zich ook aangesproken/geraakt voelen, en zichzelf zien als deel van de wending.

Gedragsverandering door gedeelde verbeelding

Conceptstudie voor het Genks 'Multiproductief Kolenspoor'

Gedrag gedragen door verbeelding

Inspelen op keuzes en gedrag

'Ja, het is een goede zaak dat dieselbrandstof duurder wordt dan benzine. Dat zal de verkoop van dieselwagens remmen en ten goede komen van het milieu.' Zo ongeveer klonk de mening van een tankende autobestuurder op de dag dat de prijzencurven van benzine en diesel elkaar voor het eerst sneden. 'Maar je bent hier wel een dieselauto aan het voltanken!?' antwoordde de interviewende reporter. 'Tja ...'.

Tja, een overtuiging wordt niet altijd onmiddellijk of onverkort omgezet in gedrag. Diverse factoren nestelen zich tussen wat men wil doen en wat men doet. Bijvoorbeeld: noodzakelijke investeringen (mijn auto is nog niet afgeschreven...), regels (ik kan als salariswagen enkel een diesel kiezen...), infrastructuur (er is geen veilig fietspad naar de school, dus heb ik een auto nodig om de kinderen te brengen...), gewoonten (ik sta er niet bij stil dat ik ook de fiets kan nemen...), contextuele beperkingen (ik heb nog geen tijd gehad om een andere auto te kiezen...). In algemene termen kan gesteld worden dat culturen, (infra)structuren en routines in belangrijke mate bepalend zijn voor onze dagelijkse gedragingen (Coppens et al., 2014).

Wat geldt voor dit eenvoudige voorbeeld van de keuze tussen vervoersmodi, geldt a fortiori voor meer complexe situaties. Overtuigingen en gedragingen behoren tot twee verschillende systemen, met eigen wetmatigheden. Het ene volgt niet zonder meer uit het andere. In termen van de Plandag-agenda beamen we: "Vaak gaapt er een gat tussen 'het plan' en hoe mensen daadwerkelijk met de ruimte omgaan" (Plandag, 2018). Vrij vertaald: plan en omgang ermee, overtuiging en gedrag zijn met elkaar verbonden, doch op een ingewikkelde manier. Om die reden maken we een kanttekening bij de redenering achter het Plandag-thema. Dat keuzeprocessen van mensen bepalend kunnen zijn voor het slagen van ruimtelijke projecten en beleid onderschrijven we volgaarne, maar dat bewuste keuzen onverkort in gedrag terug te vinden zijn betwijfelen we. Niettemin blijft de nieuwsgierigheid naar hoe we beter kunnen inspelen op keuzes en gedrag pertinent en belangrijk. Het is dan ook onze kernvraag. Maar in plaats van ons oor te luisteren te leggen bij gedragswetenschappers als 'sociologen, antropologen, gedragseconomen, criminologen' en gedrag te analyseren, kijken we voor de gelegenheid liever naar hoe multidisciplinaire teams omgaan met 'sociale, emotionele en cognitieve factoren' om gedrag te beïnvloeden.

Stadsvernieuwing via project- en conceptsubsidies

Stadsvernieuwing is controversieel. De grootschalige, voorzieningen- en infrastructuurgerichte 'saneringen' van de jaren 60 -70 werden afgelost door kleinschalig-menselijk maatwerk in de jaren 70-80, op zijn beurt afgelost door sociaal-emancipatorische investeringen in de jaren 80-90, die een alternatief kregen in projectmatige coproductie sinds het begin van de eeuwwisseling. 'De eeuw van de stad' werd in 2003 afgekondigd in het Witboek met de ondertitel 'Over stadsrepublieken en rastersteden' (Boudry, et al., 2005). Stadsvernieuwing werd in Vlaanderen een zaak van de administratie Stedenbeleid. Multidisciplinaire reflectie leidde tot amendering van de projectmodus (Loeckx, 2009). Sindsdien zijn kwaliteitscriteria richtinggevend; vindt co-productie (stedelijk beleid, ontwerpers, stakeholders, private actoren) realiseerbare antwoorden; en voeren steden de regie over een groeiend aantal spraakmakende projecten en processen.

Een aantrekkelijke instrument daarvoor is de projectsubsidie. Op voorwaarde van kwaliteit, co-creatie en lokale regie kunnen 35 steden substantiële bedragen ontvangen van de Vlaamse overheid om stadsvernieuwingprojecten – “innoverende projecten die een hefboomfunctie vervullen voor een stadsdeel en de algemene leefkwaliteit van het stadsdeel wezenlijk verhogen” (Vlaams Stedenbeleid) – een goede kans op slagen te bieden. Kernaandachtspunten daarbij zijn: een scherpe projectdefinitie, de nodige capaciteiten om deze om te zetten in daadwerkelijke realisaties, en een relevante ontwikkelingscoalitie en –organisatie.

Om vernieuwende, maatschappelijk gedragen en duurzame antwoorden te vinden voor stedelijke vraagstukken, kent Stedenbeleid ook conceptsubsidies toe. Deze dienen als stimulans om steden een regierol te leren opnemen in de herkadering van nog zwak gearticuleerde stadsvernieuwingssituaties. Dergelijke situaties hebben nood aan innovatieve concepten aan de hand waarvan toekomstige mogelijkheden en de nodige middelen tegelijkertijd worden afgetast en ter discussie gesteld. Geholpen door deskundige begeleiding van een multidisciplinair team, en ondersteund door het Regieteam van Stedenbeleid, ontwikkelen steden een nieuwe kijk op toekomstige veranderingstrajecten. De contouren ervan worden naargelang het geval uitgetekend in een oriënterende projectdefinitie, een visionaire nota, een programma voor het stadsdebat, een set handleidingen... De historiek van conceptsubsidies toont een evolutie van ontwerpmatig aftasten van mogelijke ruimtelijke ingrepen naar vooral sociaal-ruimtelijk onderzoeken van mogelijke antwoorden op maatschappelijke uitdagingen, aan de hand van concrete plekken en cruciale coalities. De conceptstudies zijn zowel locus voor het bedenken van lokale stedelijke transformaties als broedplaats voor het continu herdenken van stedelijke vernieuwing.

Stadmaken is verbeelding delen

De stadsvernieuwingsinitiatieven waar Stedenbeleid de schouders mee onder zet laten diverse sporen na in het lokaal beleid. Conceptsubsidies helpen tot meer voldragen projectdefinities komen voor stadprojecten en helpen vermogens op te bouwen om deze uit te werken en te realiseren.

Stadsprojecten verrijken dank zij projectsubsidies het stedelijk weefsel met cruciale toevoegingen, katalysatoren en hefbomen voor ontwikkeling. Wie ter plaatse afstapt merkt echter ook dat de goede intenties niet altijd op overtuigende wijze zijn terug te vinden in de praktijk. Bestaan er kansen tot structurele verbetering?

Een conceptstudie, in regie van een stad en onder auspiciën van het Stedenbeleid, is geen routine-operatie. Drie processen moeten succesvol verstrengeld worden: kwalitatieve denksporen uitzetten voor een innovatieve transformatie van een cruciaal stedelijk onderdeel; deze herkadering (*reframing*) van een lokale situatie verankeren in een complex proces; op termijn tot realisaties komen die er toe doen, zowel voor de zich engagerende coalitie, als voor de stakeholders nu én later. In het zoeken naar geschikte aanpakken moet men zich vragen stellen. Hoe anticiperen op altijd dreigend kwaliteitsverval? Hoe beletten dat de initiële intenties verwateren in de – altijd lange – doorlooptijd van definitief ontwerp, uitvoeringsdossiers, en realisatie? Hoe het geheugen van het project intact houden bij vervanging van de oorspronkelijke projectleider? Hoe de geformuleerde ambities behoeden voor verschuivingen op het politieke toneel? Hoe afgesproken kwaliteitsstandaarden beschermen tegen winstbejag? ... Een effectieve standaardaanpak voor al deze dreigingen en drempels is onbestaande. Maar het is – gesteund door ervaring met meerdere conceptsubsidieprocessen en ondersteund door literatuur – onze overtuiging dat het cultiveren en inzetten van ‘collectieve verbeelding’ soelaas kan bieden.

Verbeelding wordt meestal in verband gebracht met creativiteit. Verbeelding staat daarbij voor het vermogen zich iets voor de geest te halen. Verbeelding is ook het proces van het (her)oproepen van indrukken. We zetten het begrip zowel in voor het zich voorstellen van afwezige of (nog) onbestaande

objecten, personen of situaties, als voor het representeren ervan. Innoverende stadsvernieuwingsprojecten en conceptstudies hebben er bijgevolg sowieso mee te maken in het bedenken en voorstellen van nieuwe toekomsten. Ons standpunt is dat die verbeelding haar werk in stadsvernieuwing ‘beter’ doet in de mate er sprake is van collectieve verbeelding. Stadsvernieuwing is ‘stadmaken’. Drie vragen zijn daarbij cruciaal: Wat willen we? Wat kunnen we willen? Wat gaan we doen? Die vragen hingen respectievelijk naar culturele verbeeldingskracht, onderzoekende ontwerpkracht en politieke besluitkracht (Brugmans, 2016). Die krachten drijven herkerende – want vernieuwende – ideeën aan, geproduceerd bij gratie van verbeelding van vele en diverse actoren. Met het oog op potentiële transformaties spelen in die her-kadering “*imaginaries* – verbeelde voorstellingen van de toekomst” een cruciale rol (Hajer, 2016: 78). Zowel de overtuiging dat verbetering mogelijk is, als het engagement om daarop in te zetten moeten bij velen ingang vinden, want transitie vergt een daadwerkelijke koersverandering van velen. Lokale actoren mentaal in beweging krijgen is één zaak; hen vanuit verschillende perspectieven in dezelfde richting doen kijken is vervolgens een moeilijker opdracht. Vermits de manier waarop we onze omgeving verbeelden bepaalt hoe we de realiteit zien, conceptualiseren en maken (Corner, (1999) 2014) is het belangrijk aandacht te hebben voor die verbeelding. Ze kan immers individuen verbinden met collectiviteiten en hen oriënteren naar een ruimer milieu. *Imaginaries* (Hajer, 2016), *eidetic operations* (Corner, 1999), *technographies* (Frascati, 1990) staan voor benaderingen met vergelijkbare doelen: een verbindende dimensie verlenen aan en door collectieve verbeelding van denken, voelen en maken. Met andere woorden: indien we in het kader van een conceptstudie nieuwe kaders aanmaken, zouden die best zorgen voor een gedeelde visie, “een gemeenschappelijke kijk op de wereld die gemeenschappelijke praktijken en een breed gedragen gevoel van rechtmatigheid en doelgerichtheid mogelijk maakt”, een “denk-beeld” (Hajer, 2016: 78).

Welke actoren kunnen dergelijke alternatieven verbeelden? Welke voorstellingswijze is bij machte de betekenis en de ambitie van de gewenste veranderingen klaar uit te drukken? Welk beeldend vermogen kan helpen om die ideeën voor verbetering om te zetten in effectieve realisaties?

Van ijzeren weg naar multiproductief spoorⁱ

Behoeft, vraag, verlangen

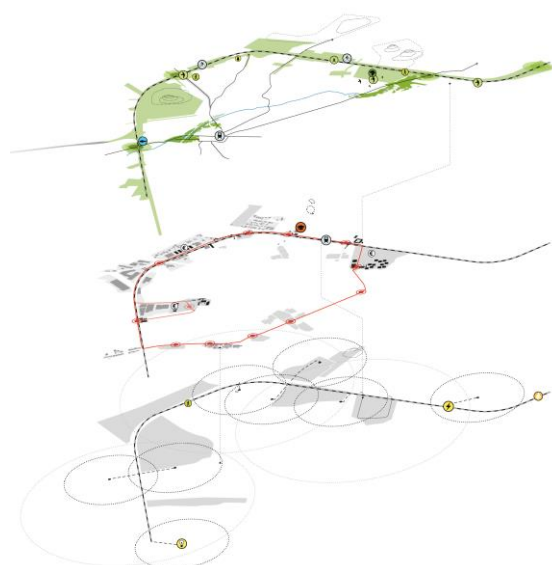
De vorig jaar afgeronde conceptstudie ‘Multiproductief Netwerk Kolenspoor’ vertrekt van een *objet trouvé* – een oud treinspoor – en gaat op zoek naar nieuwe toekomsten. Die toekomsten zouden best direct inzetbaar zijn voor die oude infrastructuur, want deze is versleten en grotendeels in onbruik; ze moeten vooral ten dienste staan van de gehele stad, die in crisis verkeert door de dubbele sluiting van de steenkoolmijnen (1987) en van Ford Genk (2014) en behoefte heeft aan nieuwe ontwikkelingsperspectieven.

Bedenken wat een ‘multiproductief netwerk’ is of kan zijn – dat is de opdracht – is het antwoord geven op een nog niet gestelde vraag. De vraag welke toekomst bij Genk-in-crisis past kan op het ogenblik van de conceptstudie-formulering nog niet (duidelijk) worden gearticuleerd. Er lijken eigenlijke minder vragen te zijn dan antwoorden. Immers: ‘iedereen Genkt’ (dat is het lokale beleidsleitmotief) en dus blijft Genk tot nader order ‘typisch Genk’ (dat is voor inwoners een kwaliteitslabel). Het traject naar een pertinent gearticuleerde vraag, en vandaar naar een heldere projectdefinitie voor *the nex city* Genk, verloopt in dergelijke omstandigheden noodgedwongen via experimenteren op basis van intuïtieve *what if*-concepten. Beeldt je deze ijzeren weg eens in als lineair park; of als mobiliteitslabo; of als warmtewisselaar, of als.... De te stellen vraag – hoe kunnen we de toekomst van Genk denken, ontwikkelen en veilig stellen? – werd door het stadsbestuur verwoord als hoop: “Het kolenspoor [...] met de oude mijnsites die er langs liggen, lijkt capaciteit te hebben als

structurele drager voor toekomstige stedelijke ontwikkeling” (Genk, 2014). Die hoop is de uiting van een verlangen, dat ontstaat door de implosie van de mijnnijverheid en door de extractie van de Fordfabrieken. Zoals we weten is ieder verlangen sowieso moeilijk onder woorden te brengen. De verwachting dat een ver-beeldende conceptstudie daar betekenisvol toe kan bijdragen – zowel inhoudelijk als procesmatig – is dus op zijn plaats.ⁱⁱ

Verbinden, verplaatsen, verzamelen

Inhoudelijk levert het aftandse spoor dat de steenkoolmijnen onderling én met de haven verbond een prachtige opportuniteit voor veerkrachtverhogende principes zoals herbruik, connectiviteit en circulariteit. Hergebruik kan het golvende beekvalleiënlandschap recreatief ontsluiten. Zachte vervoersmodi inzetten op het bestaande traject kan de overmatige automobiliteit helpen bijstellen. Het teloorgegangene energielandschap heruitvinden kan de gedecimeerde economie ten goede komen. Die herconceptualisering van de bestaande kolenspoorruimte vormt de kern van diverse onderzoeken, in de conceptstudie uitgevoerd door het multidisciplinaire team ‘plusoffice – DELVA – Social Spaces’ (plusofficearchitects, et al., 2016). Die *reframing* leidt tot het formuleren van drie thematische trajecten: ‘landschapsbelevingspark’, ‘productielus’ en ‘kringloopmachine’. Voor alle drie is het Kolenspoor de katalysator, de drager en de uitdrukking. Aan het kolenspoor ontspringt de suggestie van trajecten, de herinnering aan beweging, de hint naar economie. Zonder de spoorruimte zijn een verbinding tussen belevingsplekken, een veelzijdige collector, en een korte connector tussen productie en consumptie onmogelijk. Als belichaming van verbinding, verplaatsing en verzameling is het spoor ook een krachtig teken van een multiproductief netwerk.

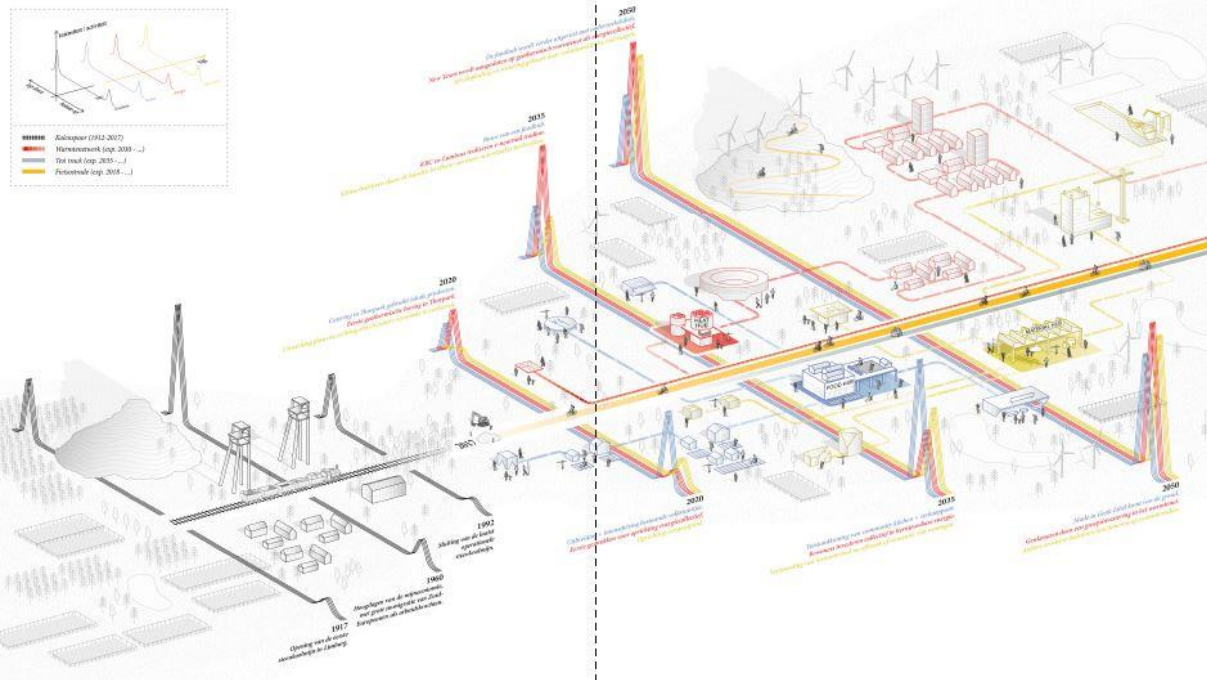


Drie thematische trajecten vertellen elk een eigen verhaal (met een eigen klemtoon) vanuit karakteristieke ruimtelijke en productief-economische processen en voegen op die manier een concrete laag toe aan het toekomstverhaal van het kolenspoor. (Einddossier conceptstudie, 2016: 29)

© plusoffice-DELVA-UHasselt

Voortbouwend op het onderzoek naar nieuwe ‘trajecten’ die aan de oude infrastructuur kunnen gekoppeld worden, wordt de metafoor van het spoor met stations ingezet als kapstok voor verdere uitwerking. Het aangezette ‘multiproductief netwerk’ krijgt werkstations op de trajecten, met name voor voedsel, materialen en energie. Naar analogie met stations die overstappen mogelijk maken van spoor naar omgeving, zijn werkstations bedoeld als hubs die ontsluiten, verbinden en op elkaar betrekken: producten met producenten en consumenten, kleine en beginnende ondernemers met grote, gevestigde spelers, plekken met stromen, maar vooral ook de drie trajecten onderling.

Van monofunctioneel tot multiproductief



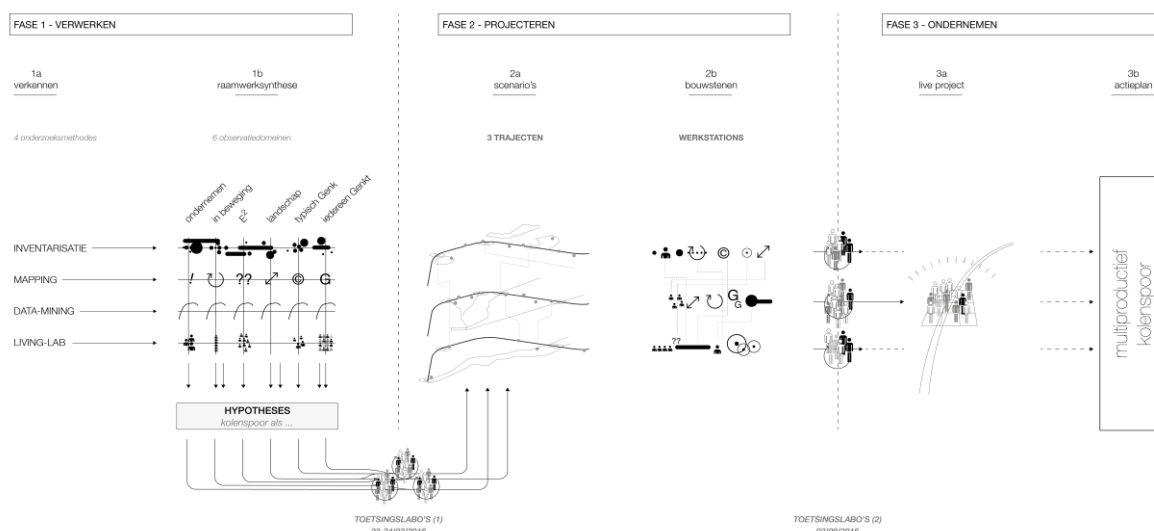
© plusoffice-DELVA-UHasselt

Werkstations zijn productieve plaatsen waar kleine en grote initiatieven samenvloeien tot een nieuw project dat enkel kan bestaan door de som van de verschillende delen. De werkstations zitten zo in elkaar dat ze kunnen beginnen als klein initiatief, enkele partijen die op een stukje grond iets gaan doen. Na verloop van tijd vormen zij steeds meer een cruciale schakel in de relatie tussen Kolenspoor en stad, en tegelijkertijd een poort tussen stad en buitengebied. Het zijn in die zin ook letterlijk 'stations'. (Einddossier conceptstudie, 2016: 57)

Verbeelden, ontwikkelen, testen

Gedirigeerde grootschalige monocultuur (steenkoolmijnen) en plaatsgebonden gesloten productielijnen (Fordfabrieken) deden het Genkse economische en sociale weefsel twee maal de das om. Het multiproductief netwerk beoogt het tegendeel. Ieder thematisch traject zet spelers in uit meerdere registers. Het traject Landschapsbelevingspark zet bijvoorbeeld in op fietsinfrastructuur, transversale mobiliteitsstructuur, recreatieve infrastructuur, groene structuur, voedselinfrastructuur. Dat trekt een bonte verzameling aan, van amateurs en professionals, uit diverse sectoren en met uiteenlopende expertises, in verschillende coalities, met vele onderlinge knopen en verbindingen, die dankzij de experimenteerruimte van dit onderzoeksproces ook concreter werden.

De aanpak van de conceptstudie is gestructureerd in drie fasen. Het start met de gedelibereerde verwerking van meersoortige gegevens (inventarisatie en analyse van bestaande studies, mapping van fysische en sociale fenomenen, data-mining met nadruk op productiestructuren en explorerend living lab) tot zes voorlopige hypothesen. Dan volgt de kritische decompositie en ontwerpende hercombinatie ervan, en selectie van 3 synthetische hypothesen met hun projectie op trajecten (thema's als scenario's) en werkstations (als bouwstenen). Tenslotte volgt de ondernemende uitwerking daarvan tot live projecten en actieplannen.



© plusoffice-DELVA-UHasselt

De drie fasen worden aan elkaar geschakeld door twee reeksen ‘Toetsingslabo’s’ waarin de hypothesen worden samengelegd (ook letterlijk, als deelprojecten op een collectief tapijt), besproken en hersmeed, en afgetoetst met betrokken of te betrekken stakeholders. In de eerste reeks toetsingslabo’s zijn de geformuleerde en met de stuurgroep besproken hypothesen gesynthetiseerd tot drie integrerende scenario’s. De verbeelding ervan in termen van trajecten met werkstations is een uitnodiging om een diversiteit aan initiatieven te projecteren op en rond het spoor, en bijgevolg om vele verschillende stakeholders aan te spreken en met elkaar in contact te brengen, en samen te laten denken en ontwerpen. De tweede toetsingslabo’s ontwikkelden de werkstations als concretisering van alternatieve sociaal-ruimtelijke toekomsten voor het kolenspoor. Mensen uit het Genkse productieve veld herdachten, verwerkten en testten deze hypothesen samen. Met het oog op het bouwen van een robuust draagvlak voor concrete acties, waren combinaties van diverse spelers en initiatieven het streefdoel. Acties vond men nodig om tot beleid te komen, maar vooral ook om lokale initiatiefnemers te inspireren en te prikkelen.



© boumediene belbachir

Actieplannen voor de drie werkstations bieden handvatten voor de realisatie van deze stations, en wat de te nemen stappen zijn doorheen de tijd om de initiatieven realiteit te laten worden, en de nieuwe coalities die gesmeed zijn tijdens dit project bijeen te houden. Op deze manier ontstaat een methodiek die ook toepasbaar is voor toekomstige – wellicht nu nog onbekende – initiatieven of thema’s. (Eindossier conceptstudie, 2016: 67)

Verbeeld, gedeeld, gedragen

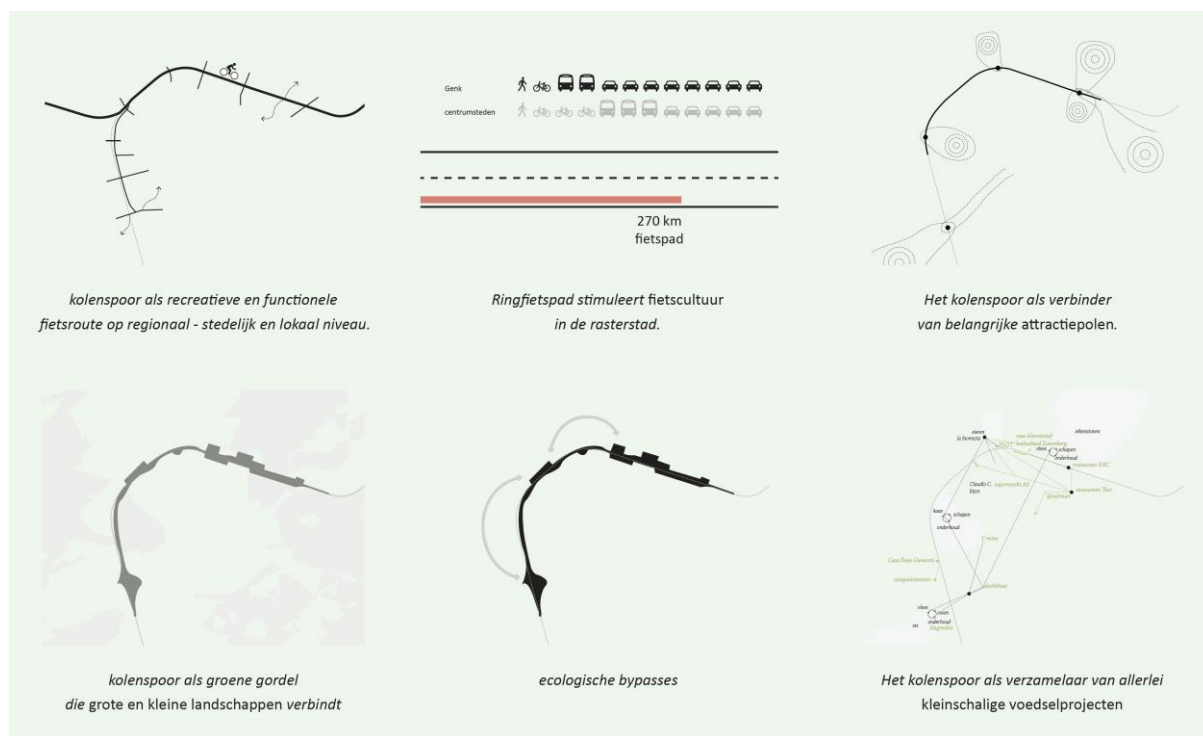
Inscriptio, pictura, subscriptio

De drie voorgestelde thematische trajecten her-kaderen de bestaande, versleten en verlaten infrastructuur. Ieder thema houdt een scenario in. Stel: we willen het spoor als belevingsroute (of verbindingstraject, of verzameltraject), hoe kunnen we dat bereiken? Op die wijze zijn de trajecten

evenveel uitnodigingen om mee in te stappen voor een collectieve denkoefening. Samen denken en her-denken gebeurde op herhaalde ogenblikken, op verschillende locaties (stadhuis, living lab De Ander Markt, te velde, ...), met onderscheiden groepen. De werk- en stuurgroepen enerzijds, de toetsingslabo's anderzijds, vormden de structurerende agenda voor dit co-creatie proces.

De trajecten & werkstations worden op meervoudige wijze verbeeld tot 'denk-beelden'. De titel (het thema) trekt de aandacht want verbeeldt een mogelijke toekomst, met actuele kwesties als inzet, met het verleden als aanzet. De namen 'landschapsbelevingspark', 'productielus' en 'kringloopmachine' klinken tegelijkertijd vertrouwd en vreemd in de gegeven context. Ze bieden aldus houvast voor ideeën en reacties maar blijven open voor (her-)interpretatie. Ze openen daardoor een arena voor suggestie, reflectie, discussie, overweging... en organiseren groepsgesprekken.

Grafisch is iedere geschematiseerd thema een kapstok voor een facetachtige uitbeelding van verschillende aspecten. Bijvoorbeeld kunnen de 6 schematische tekeningen die verwijzen naar het traject Landschapsbelevingspark gelezen worden als verschillende verhalen die het raamverhaal van het traject opladen. Ze verbeelden dat ieder traject mogelijks vele trajecten is of kan worden, en actualiseren daardoor het multiproductieve aspect opnieuw. Die veelvuldigheid kent samenhang én diversiteit. De 6 verhalen uit deze 'groene ringfiguur' klitten gevoelsmatig en functioneel samen tot een cluster 'recreatie, fiets, groen, ecologisch, kleinschalig'. Echter, 'attractiepolen, landschap, ringfietspad, projecten' houden elkaar eerder op sectorale afstand, maar zetten zich tevens meteen klaar om aan andere trajecten te worden aangehaakt, hetgeen de multiproductiviteit weer versterkt...

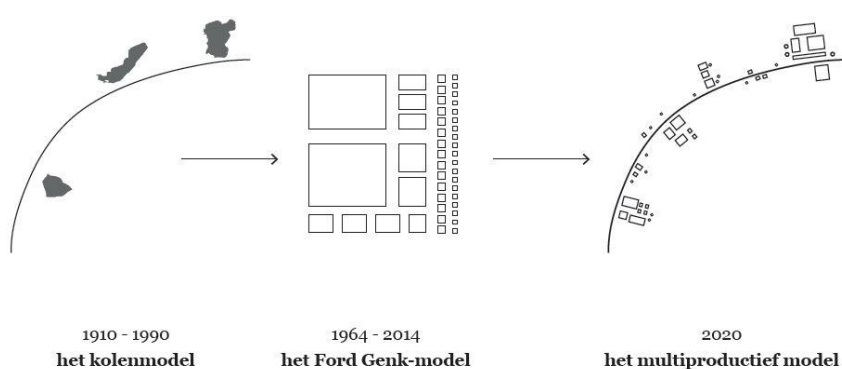


© plusoffice-DELVA-UHasselt

Het uitzonderlijke karakter en rijke geschiedenis van het kolenspoor als kans voor een fascinerende en betekenisvolle groene ringfiguur die de belevingswaarde van Genk versterkt en grote en kleine productieve initiatieven met elkaar verbindt. (Einddossier conceptstudie, 2016: 31)

Samen produceren de 3 trajecten en hun werkstations een veelheid aan beeldende ideeën. De combinatie van intrigerende benamingen, relatief eenvoudige schema's en bondige bijschriften maakt de denk-beelden toegankelijk en memoriseerbaar, en bijgevolg makkelijk deelbaar en verspreidbaar. Deze vorm helpt telkens ook om een essentiële betekenis te vatten, zonder die expliciet te benoemen.

De ideeën en hun voorstellingswijzen produceren een ‘esthetiek van onzichtbaarheid’, een ‘zien’ van het wezenlijke (Corner, 1999: 247). De focus op het spoor als publiek domein dat verzamelt en verbindt spreekt vele en diverse stakeholders aan. De overlapping van meerdere ‘trajecten’ op één spoor voegt daaraan argumenten toe zoals efficiëntie, slaagkans, samenwerking, intensiteit, en is aantrekkelijk voor uiteenlopende maak-actoren. De thematische verwijzingen naar het bucolische Limburgse landschap, de heroïsche historische productiecapaciteit, en de hoopgevende nieuwe kringloopmachine werken bovendien op het gemoed en dus op de actiebereidheid.



Het Genk van de grote spelers: na de mijnen [links] en de auto-industrie [midden] als hoofdactiviteit zou Genk een nieuwe invulling voor de ‘grote speler’ kunnen bedenken. Het kolenspoor als katalysator [kiest echter] voor nieuwe kleinschaligere bedrijvigheid met onderlinge wisselwerking en sterke verbondenheid met het woonweefsel [rechts].

(Einddossier conceptstudie, 2016: 16)

© plusoffice-DELVA-UHasselt

Het multi-traject, multi-sector, multi-actor voorstel, waarin het samenbrengen van verschillen dominant is levert bovendien onverholen kritiek op de eerdere, monofunctionele productiestructuren en –culturen die Genk in verlegenheid brachten. De beeldende uitwerking van deze kritische gedachte suggereert de mogelijke transitie naar een multiproductieve constellatie, waarin samenbrengen, meervoudig verbinden en onderling versterken de belangrijkste modi zijn van een veerkrachtige ontwikkeling. Het is een cruciaal denk-beeld (cfr. Hajer, 2016: 78) voor de wending.

Denk-beelden delen

De genoemde karakteristieken helpen om de denk-beelden te delen: gelede vorm, aanspreken van zowel ratio als affect, en kritische attitude prikkelen velen. Het feit dat het College van Burgemeester en Schepenen de opdrachtgever van de conceptstudie de bijkomende opdracht gaf om een ‘liftnota’ aan te leveren is een sterke indicatie dat het stadsbestuur het delen van de denk-beelden meer dan genegen is. Concreter gelegenheden tot delen van meningen liggen in het proces van de conceptstudie. Idee-ontwikkeling en –toetsing gebeurden in nauwe samenwerking met het Living Lab De Andere Markt, dat over een langere periode diverse groepen aanspreekt, activeert en verbindt (waarbinnen bijvoorbeeld een tapijt werd gemaakt als verbeelding van het nieuwe Kolenspoor). Het multiproductief netwerk concretiseert verbindingen tussen knopen van de Rasterstad, het overkoepelend concept voor de stadsontwikkeling, en nodigt bijgevolg uit tot debat over dit pregnant toekomstbeeld. Meer aanleidingen om de ontwikkelde denkbeelden te (helpen) delen is de band van de conceptstudie met ruimere initiatieven zoals: de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) gestart in november 2014, waarbij de conceptstudie naadloos aansloot; de selectie voor de Internationale Architectuurbiennale Rotterdam (IABR 2016) waar het vooral peers bereikte; de activering van coördinerende werking binnen het strategisch project Kolenspoor dat volgde op de conceptstudie, tevens in het zog van het territoriaal ontwikkelingsprogramma T.OP Limburg, enzovoort.

Gedrag verwacht

Het zou arrogant zijn om te beweren dat nieuwe keuzes definitief verankerd zijn en gedragsveranderingen een feit. Anderzijds kan men vaststellen dat velen niet onberoerd bleven: dat de burgemeester een korte overtuigende nota vroeg om de kernideeën effectief te kunnen delen, dat de

schepenen inter-sectoraal mee debatteerden, dat mogelijke coalities zichtbaar werden in de toetsingslabs, dat nieuwe contacten werden aangezet en gesprekken over samenwerking werden gevoerd, dat sommige coalities reeds de handen uit de mouwen staken om voedselcoöperatieven op te starten of testbouwsels te maken als voorafbeelding van de werkstations... Velen 'zien' dus iets in de voorgestelde trajecten. Ze zien een gezamenlijke her-kadering van de mogelijkheden van een unieke publieke ruimte. Ze voelen dat nieuwe samenwerkingsvormen effectieve verandering vermogen. Ze verwachten een breed gedragen andere toekomst. Ze incorporeerden de aanmaak van denk-beelden. Of de denk-beelden zullen blijven enthousiasmeren, of meer stakeholders zich zullen engageren, of ze allen zin zullen hebben om in dezelfde richting te evolueren, of de spanning het zal blijven halen van de inspanning ... is niet zeker, maar het verlangen om te handelen heeft duidelijker contouren gekregen! Gedragsverandering vaart er zeker wel bij.

Referenties

- Boudry, L., et.al. eds., 2005. De eeuw van de stad. Over stadsrepublieken en rastersteden. Witboek. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.
- Brugmans, G., 2016. It's the Culture, Stupid! In: G. Brugmans, J. van Dinderen, and M. Hajer eds., 2016. IABR-2016-The Next Economy. Rotterdam: Internationale Architectuur Biennale Rotterdam, pp. 113-123.
- Corner, J., 1990. Eidetic Operations and New Landscapes. In: J. Corner and B. Hirsch, eds., 2014. The Landscape Imagination: Collected Essays of James Corner 1990-2010. New York: Princeton Architectural Press, pp. 241-255.
- Coppens, T. et al., 2014. Strategische allianties en territoriale pacten voor een duurzame Vlaamse ruimte: visie van het expertenforum Ruimte Vlaanderen. Gent: Academia Press.
- Frascari, M., 1990. A New Angel/Angle in Architectural Research: The Ideas of Demonstration. Journal of Architectural Education 44(1), pp. 11-18.
- Genk, 2014. Aanvraagformulier voor een Conceptsubsidie, ingediend door stad Genk, 26 maart 2014
- Hajer, M., 2016. Overstag: denk-beelden van de stad en de veranderende rol van het ontwerp. In: G. Brugmans, J. van Dinderen and M. Hajer eds., 2016. IABR-2016-The Next Economy. Rotterdam: Internationale Architectuur Biennale Rotterdam, pp. 76-82.
- Loeckx, A. ed., 2009. Stadsvernieuwingprojecten in Vlaanderen. Ontwerpend onderzoek en capacity building. Amsterdam: SUN.
- Plandag 2018. <http://plandag.net/thema/>
- plusofficearchitects, DELVA landscape architects, & LIVING LAB DE ANDERE MARKT, 2016. Multiproductief kolenspoor Genk. (Einddossier van conceptstudie, uitgevoerd i.s.m. Stad Genk, Stedenbeleid Vlaanderen).
- Vlaams Stedenbeleid. Over stadsvernieuwing.
- <http://stedenbeleid.vlaanderen.be/investeringsfonds/stadsvernieuwing/over-stadsvernieuwing>

ⁱ De besproken conceptsubsidiering voor het Kolenspoor in Genk bespreekt slechts een deel van complexere processen die ook andere schaal- en bestuurniveaus behelzen. Deze paper is gebaseerd op een afgerond deelproject, waaraan de auteur deelnam als lid van het Regieteam Vlaams Stedenbeleid.

ⁱⁱ De volgende beelden en bijhorende ingekaderde citaten zijn selecties uit het eindrapport, en vormen er een analogon voor vermits het grafisch aandeel overweegt ten opzichte van het tekstuele.