



## Terugblikken om vooruit te kijken,

Impressie PlanDag najaarsevent 2021

Veertig PlanDag boeken staan er ondertussen in de kast. Zo hebben we een rijk overzicht van de Nederlandse en Vlaamse ruimtelijke planning in handen. Het laat zien welke concepten, projecten, beleid en plannen typerend waren voor de inrichting aan beide kanten van de landsgrens.

Op dinsdag 5 oktober 2021, blikten we in vier themasessies (wonen, mobiliteit, landschap en energie) kort terug op deze 40 jaar geschiedenis. Maar keken we vooral naar wat de komende 40 jaar in petto heeft voor de ruimtelijke planner.

Bladerend door de PlanDag-boeken ontdekten we per thema meerdere terugkerende termen. Voor het thema *wonen* waren deze: stadsvernieuwing, compacte stad, stadsuitbreiding, woonmilieu en particulier opdrachtgeverschap. Bij het thema *mobiliteit* kwamen onderwerpen zoals de ruimtelijke structurerende werking van infrastructuur, de mobiliteitseffecten op ruimtelijke ontwikkeling, duurzame (stedelijke) mobiliteit of knooppuntontwikkeling terug. Het thema *landschap* ging voornamelijk in op de relatie verstedelijking-open ruimte-landbouw-natuur. Hier zijn de frequent benutte termen: planvorming voor natuur- en recreatiegebieden, milieuplanning, landinrichting, klimaat, platteland, stadsrand. Als laatste het thema *energie*. Schijnbaar een recent thema, echter al sinds de eerste boeken vinden we papers die ingaan op de ruimtelijke impact van energie projecten, transport, stromen in de stad, financiële en gebruikersaspecten en collectieve energieprojecten.

Een korte impressie van de vier themasessies.

## 1. wonen

De sessie had een evenwichtige vertegenwoordiging vanuit België en Nederland en uit het gesprek bleek dat er in beide landen andere woonopgaves liggen. Tegelijk werden ook gelijkaardige uitdagingen geduid, nu en voor de toekomst. De sessie eindigde met enkele thema's en vragen voor een toekomstig PlanDag.

Een belangrijk verschil tussen beide landen is te zien in de problematieken die spelen rondom het aanbod van woningen. In Nederland wordt er een enorm 'politiek' woontekort waargenomen. In de sessie werden hierbij wel enkele kritische vragen gesteld. Zo hoeft dit niet per se een ruimtelijk tekort aan ruimte voor wonen te betekenen. Er zijn gewoon veel plekken waar men wel of niet wil wonen (maar waar wel gewoond kan worden). Verder: is er echt een tekort aan woningen? Of is er eerder een probleem van woonruimteverdeling? En is er dan echt de noodzaak om al die extra woningen te bouwen of zijn er andere manieren om dit probleem op te lossen? Bijvoorbeeld door andere prikkels en stimulansen te kiezen zoals mensen meer stimuleren om passender te gaan wonen? In België wordt er cijfermatig geen probleem geconstateerd om de woonbehoefte te kunnen opvangen: het debat hierover is in België veel minder van kwantitatieve aard. De opgave zit hier veel meer in het snoeien in een overbodig aanbod en tegelijk de betaalbaarheid onder controle houden. Men wil meer op de rem kunnen staan in het 'buitengebied' en juist in de steden meer intensiveren.

Een verschuiving binnen het thema 'wonen' die beide landen herkennen is dat wonen in 'de stad' vroeger als een 'probleem' werd ervaren terwijl dit nu anders. Tegelijkertijd brengt dit 'succes' van de stad ook nieuwe uitdagingen met zich mee, dit zowel voor de steden als in het buitengebied. Een stedelijke uitdaging die over tafel ging, is de groeiende segregatie. Volgens sommigen aan tafel gaat het beleid in België onvoldoende mee met de segregatie die speelt in de steden. Anderen zag wel een groeiende beleidsaandacht voor sociale huisvesting en betaalbaarheid. Nederland kent een sterk liberale markt en daarmee kan er vanuit planologisch opzicht relatief weinig worden gestuurd. Volkshuisvesting zou hier weer veel dichterbij de ruimtelijke ordening moeten worden gebracht en het 'sociale programma' ook weer belangrijker worden gemaakt om segregatie te lijf te kunnen gaan. Hoewel België een sterk geprivatiseerde woningmarkt kent, wordt er de laatste jaren ook veel (meer dan nodig) woningen gebouwd, dit voor beleggers. Er wordt hierbij te weinig nagedacht over of er wel echt behoefte is aan dat woonproduct. Er zou veel meer aandacht moeten komen voor doelgroepen zoals ouderen en starters.

Een van de grote uitdagingen in het landelijk gebied is de opkomende vergrijzing, hoewel dit natuurlijk ook speelt in de steden. Specifiek in België vormt de vergrijzende bevolking, in grote villa verkavelingen op plekken die eigenlijk weinig voorzieningen in buurt kennen, een steeds groter probleem. Daarnaast zijn deze villa verkavelingen juist ook grote energieverbruikers. Deze woningen worden dus minder aantrekkelijk voor kopers en zullen naar verwachting dus steeds minder courant worden. Door vergrijzing ontstaat het risico dat je een verarming van de 'suburbs' gaat krijgen omdat men de woningen in de stad minder goed kan betalen. En juist op deze te verwachten goedkopere plekken in het buitengebied liggen weinig kansen voor voorzieningen en banen en ben je sterk afhankelijk van een auto.

# p l a n d a g 2 0 2 0

Met het vizier op de toekomst, kwamen twee vraagstukken naar boven, namelijk het sociale vraagstuk: voor wie bouwen we nu eigenlijk en is daar voldoende inzicht in? Zo zijn er in Vlaanderen nu veel steden en gemeenten die een 'pauzeknop' indrukken nu, die eerst een visie op wonen willen voordat ze nieuwe vergunningen gaan verlenen. Ten tweede is er het klimaat vraagstuk: hoe verduurzamen we het (ver)bouwen en gebruik van woningen? Vooral voor het tweede vraagstuk komt transformatie om de hoek kijken. Hoe wordt dat als een integrale opgave (inclusief klimaatadaptatie en -mitigatie) opgepakt? En hoe verplicht je de particuliere spelers (bouwers, ontwikkelaars, etc.) om ook rekening/risico te nemen hierbij? Een eerste reactie was dat je dit bijna niet aan particulieren kunt vragen, maar dat hier net een rol ligt voor planologen om dat vooraf beter te regelen.

Als laatste onderdeel van het gesprek werden nog enkele thema's of vragen geopperd voor een PlanDag in de komende jaren. Thema's waren de betaalbaarheid van de woningmarkt en vergrijzing. Vragen waren: Wat is de lange termijn blik van planologen op de woningmarkt en gerelateerde thema's? Hoe laten we de particuliere partijen de markt meer bedienen? Hoe maken we de omslag naar klimaat adaptief en energieneutraal? Hoe past wonen in een integraal beleid (want wonen staat niet op zich)? Welke sturingsmodellen zijn in te zetten om ruimtelijk in te grijpen om doelstellingen op de woningmarkt, maar ook woningmarktoverstijgend, te kunnen bereiken? Wat kan België leren van stedelijke verdichting in Nederland? En wat kan Nederland leren van ontwikkeling in het buitengebied in België?

*Deelnemers aan het gesprek:*

*Anita Bijvoet - Ministerie van BZK (NL)*

*Martijn van den Bosch - PlanDag - Notulist (NL)*

*Pascal de Decker - KU Leuven (BE)*

*David Dooghe - PlanDag - Moderator (NL)*

*David Evers - PBL (NL)*

*Marc Hanou - PBL (NL)*

*Isabelle Loris - Vlaams Planbureau voor Omgeving (BE)*

*Arjan Smits - Vereniging Deltametropool (NL)*

*Evy de Wilde - Antea Group (BE)*

## 2. mobiliteit

Terugkijkend: mobiliteit en ruimte meer en meer onderling verbonden ten dienste van mensen

Het voorstelrondje van de deelnemers aan de deelsessie gaat de hand een reflectie op de 'word-cloud' die opdoemt uit de titels van 40-jaar PlanDag papers over mobiliteit. Het valt de deelnemers op dat de auto en de fiets beiden niet voorkomen. Dit lijkt vreemd want deze twee modaliteiten hebben beiden een flinke impact maar ook heel verschillende wisselwerking met de ruimtelijke planning. Wellicht is er toch nog een (te) grote scheiding tussen de domeinen en de opleidingen van enerzijds de verkeerskunde en anderzijds de ruimtelijke planning...?

De vraag wordt gesteld of de autodominantie in Nederland net zo hoog is als in Vlaanderen. De uitdagingen naar een meer duurzame mobiliteit lijken zowel in Vlaanderen als Nederland al 30 jaar bekend en de urgentie is gegroeid. In Vlaanderen heeft de 'steenwegplanologie' concurrentie gekregen van het denken in knooppunt ontwikkelingen en hubs. In Nederland is er een analogie van de concepten van 'transit oriented development' via het 'ABC-beleid' naar de huidige ontwikkeling naar knooppunten en hubs.

Vooruitkijkend: van infrastructuur en files via innovaties naar meer nabijheid?

Na de pauze volgt een levendige discussie over waar we naar toe gaan. Wat willen we onze komende generaties nalaten? Zijn dat veel infrastructuren en files? Of willen we nabijheid creëren?

Zowel in Vlaanderen als in Nederland ziet men deelmodaliteiten zoals deelfietsen en –scooters en zogenaamde 'light electronic vehicles (LEF's)' zoals e-stepjes opkomen. Nog verder naar de toekomst wordt ook gefilosofeerd over de mogelijkheden van drones en drone-taxi's etc. Vooral jongeren lijken deze innovaties snel te omarmen en benutten wat weer bij lijkt te dragen aan de observatie dat ze minder waarde lijken te hechten aan een rijbewijs en eigen auto. Dat deze concepten toegevoegd worden aan bijvoorbeeld een 'NS-Businesscard' lijkt ook bij te dragen aan een steeds bredere acceptatie en gebruik.

Er wordt door gediscussieerd wat nu de cruciale randvoorwaarden zijn om de toekomst ook concreet handen en voeten te geven. Regelluwe zones en 'pilots' lijken in Nederland een veelgebruikt instrument. Het biedt een veilige omgeving om te experimenteren en om via trial en error te ontdekken wat wel en wat niet werkt.

De vergrijzing lijkt een verhuispotentie in zich heeft waarbij ouderen hun eengezinswoning of vrijstaande villa willen verkopen om te verhuizen naar appartementen nabij goede voorzieningen. Verrassend genoeg lijken ouderen precies dezelfde mobiliteitsbehoeften te hebben als kinderen: zonder de (fysieke) mogelijkheid om een auto te besturen ben je afhankelijk van fietsen en lopen en voorzieningen in de nabije omgeving.

# p l a n d a g 2 0 2 0

Het is niet voor niets dat in Vlaanderen het concept van 'nabijheid' meer en meer in de belangstelling staat. Hierbij wordt zowel de ruimte als ook de mobiliteit in onderlinge samenhang gezien. In Nederland staat deze samenhang ook in de belangstelling al wordt dit vaak onder de term 'bereikbaarheid' benoemd.

Slotbetoog: deelnemen aan de samenleving als opperste goed van mobiliteit en ruimte

Een belangrijke (slot)constatering is dat de ruimtelijke planning en verkeerskunde uiteindelijk geen doel op zich zijn maar dat zij uiteindelijk hogere publieke waarden dienen. Zoals een publieke waarde dat ieder mens in beginsel zo mobiel als nodig kan zijn om deel te kunnen nemen aan de samenleving.

*Deelnemers aan het gesprek:*

*Gulay Aydogan - Provincie Limburg (BE)*

*Geiske Bouma - PlanDag - Moderator (NL)*

*Kobe Boussauw - Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research (BE)*

*Erik van den Eijnden - PlanDag - Notulist (NL)*

*Sonja Jacobs - provincie Limburg - dienst Ruimtelijke Planning (BE)*

*Eveline Kokx - gemeente Den Haag (NL)*

*Mario Matthys - Universiteit Gent, Vakgroep Geografie (BE)*

*Geert Mertens - Departement Omgeving - Vlaamse overheid (BE)*

*Hilde De Ridder - Provincie Antwerpen (BE)*

*Katrien Schelfhout - Arcadis Belgium (BE)*

*Gerard Stalenhoef - departement Omgeving, afd. GOP (BE)*

*Hans Tindemans - VRRP, Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (BE)*

## 3. landschap

### Lessen van de afgelopen 40 jaar

Landschap was veertig jaar geleden een verhaal van het buitengebied, van platteland, ruilverkavelingen, landbouw en milieu. Het Europa van na de oorlog had de nadruk gelegd op ‘nooit meer honger’ en pompte geld in een doorgedreven rationalisering, professionalisering en schaalvergroting van het boerenbedrijf. Het landschap in dit buitengebied was begin jaren tachtig als gevolg van ruilverkaveling behoorlijk verschaald. Nog meer in Nederland dan in Vlaanderen kreeg de boerenbuiten door grootschalige serrecomplexen en intensieve veehouderij op sommige plekken stilaan een bijna industriële aanblik. Dat vertaalt zich duidelijk in de paperonderwerpen van PlanDag-deelnemers doorheen de afgelopen 40 jaar: van ROM-planning over landinrichting tot typologieën van landbouwlandschappen en landschapsecologische karteringen in de jaren 80; naar sessies over het landelijk gebied en de stadsrand in de jaren 90; tot afbakeningsverhalen en papers over het Europese landbouw- en plattelandsbeleid in de jaren 2000.

De deelnemers stellen vast dat de teloorgang van de landschappelijke kwaliteit ruimtelijke professionals begin jaren tachtig duidelijk zorgen baarden. Dat uitte zich op meerdere manieren. Zo werd landinrichting als een nieuw instrument op de kaart gezet naast de ruilverkaveling om meer landschappelijke noden te kunnen meenemen. De ruimtelijke professionals in Vlaanderen ontwikkelden ideeën voor structuurplanning die een halt zou moeten roepen aan de ongebreidelde verstedelijking. Omdat een omslag in het beleid pas eind jaren negentig kwam, zorgen nieuwe woonlinten en andere vormen van verspreide bebouwing tot een steeds verdergaande fragmentering van het landschap. De collega's in Nederland maakten gebruik van de gevestigde planningscultuur en voorzagen een aanpak die de ontwikkeling van harde recreatie tegen de stad mogelijk maakte. In het verder gelegen ommeland moest via het concept van recreatief medegebruik vooral de belevingswaarde terug opgekrikt worden. Hier ontstond een multifunctionaliteit van fietsroutes, picknickplaatsen en kijknatuur.

Het was stilaan duidelijk dat de ontwikkeling van het openruimtelandschap niet los kon worden gezien van het rode planningsverhaal. Vlaanderen heeft (noodgedwongen?) haar openruimtebeleid verruimt van enkel landbouw en natuur naar ‘meer’. Multifunctionaliteit is het devies. Kleinschalige landbouwgronden maken rendabel boeren moeilijk. Onder impuls van het (Vlaamse) decreet zonevremde functiewijzigingen opent zich een wereld van mogelijkheden tot functieverbreiding in het buitengebied. Meerdere landbouwers die met pensioen gaan, kapitaliseren hun eigendom waardoor hoevertoerisme en andere bouwprojecten het leven zien. Zaken als erfgoed en cultuurhistorische beleving zijn hierbij op dat moment van ondergeschikt belang. Waar medegebruik en plattelandstoerisme aanvankelijk een kwaliteitsimpuls gaven, lijken we inmiddels in een doorgeslagen toestand beland. Een gelijkaardige trend zet zich in Nederland later in. In mondiaal perspectief raken ook hier landbouwgronden steeds meer versnipperd, zeker in vergelijking met terreinen in Latijns Amerika, de Verenigde Staten of zelfs Polen. De Nederlandse mondiale voedselproductie is de afgelopen decennia steeds meer naar de periferie verschoven. Vlaamse ruimtelijke professionals

# p l a n d a g 2 0 2 1

gaven waarschuwingen over de limieten van functiemenging aan hun collega's uit het noorden. In het verstedelijkte Noordwest-Europa is grond intussen een schaars en duur goed geworden. De landbouwsector moet veelal concurreren op deze grondmarkt. Zeker in Vlaanderen is er geen systeem waarbij limieten worden gelegd aan wie gronden kan aankopen in het buitengebied. Heel wat nieuwe actoren presenteren zich als kopers, veelal met meer kapitaalcracht dan de gemiddelde landbouwer. Welgestelden kopen zich een paardenweide en investeerders wagen hun kans om gronden aan te kopen in de hoop op een dag een golfterrein, vakantiepark, luxe villa's of iets anders te ontwikkelen.

De deelnemers zijn van oordeel dat de multifunctionaliteit op haar grenzen botst. Het landschap kan de combinatie van verstedelijking en grootschalige en/of industriële landbouw niet langer dragen. De waterhuishouding is teveel verstoord om met de klimaatverandering om te gaan. In periodes van droogte staat de voedsel- en watervoorziening stevig onder druk. En de polders in Nederland verzakken door inklinking. De biodiversiteit gaat al decennia achteruit. Zowel Nederland als Vlaanderen slaagden er jarenlang maar niet in om hun natuurdoelen te halen. De gerechtelijke uitspraken in beide jurisdicties rond stikstof zijn een symptoom van de bereikte grenzen. Moet het zachte ruimtelijk vocabulaire van de jaren tachtig met begrippen als kwaliteit, beleving en functiemenging de kast in? Inmiddels woedt de discussie over hoeveel plaats grootschalige landbouw nog heeft in onze beider lage landen.

De deelnemers voelen vandaag een behoefte aan een nieuwe visie op duurzame voedselproductie waarin kleinschalige en stads(nabije)landbouw een plaats hebben. Een visie die een integraal antwoord geeft op belangen van de landbouwsector, de ecologische noden en de verstedelijkte bevolking (zowel binnen als buiten de stad). Een antwoord zonder (gewijzigd) economisch perspectief voor de landbouwsector zal gedoemd zijn om te mislukken.

## Lessen voor de komende 40 jaar

De uitdagingen voor het landschap van morgen zijn groot. Ruimtelijke professionals moeten de veranderingen duiden en de maatschappelijke keuzes inzichtelijk en bespreekbaar maken. De klimaatverandering kan verstrekkende gevolgen hebben. En ook de keuzes die we maken in de energietransitie. Daarnaast moeten we ook op zoek naar nieuwe evenwichten. Hoe koppelen we uitdagingen rond water en natuur aan die rond voedselproductie? En hoe zorgen we ervoor dat de open ruimte zowel betekenis krijgt voor bewoners van stadskernen als voor de bewoners van het platteland?

De deelnemers geven aan dat het traject voorafgaand aan inzet van (juridische) instrumenten meer serieus genomen moet worden. Er bestaat vandaag een kloof tussen grote doelstellingen en de betekenis van kleine ingrepen. De deelnemers twifelen of de soms zeer vergaande scenario's van ontwerpers het juiste middel zijn om de maatschappelijke discussie aan te gaan. Ruimtelijke professionals hebben een rol burgers bewust maken waarom (veel) kleine bijdragen belangrijk zijn in het effectief bereiken van grotere doelstellingen. Planners moeten verhaal achter het instrument blijven vertellen: communicatief, educatief, ... Ze moeten een podium geven aan goede initiatieven: gerealiseerde projecten tonen: inspireren, duiden dat het kan en hoe je er toe raakt, met welk goed proces. De deelnemers zien ook veel kansen in burgerwetenschap. De kennis van gebruikers van de open ruimte wordt nog te weinig gebruikt. Burgerwetenschap is bovendien een hefboom voor betrokkenheid.

# p l a n d a g 2 0 2 0



De deelnemers zijn echter ook akkoord dat je het met kleine initiatieven van onderuit alleen niet redt. De uitdagingen voor het landschap zijn simpelweg te groot. Het Vlaams ruimtelijk beleid sleept nog altijd de gewestplannen mee die achterhaald zijn en een hypotheek leggen op de toekomst. Het is hoogste tijd hier komaf mee te maken. Zowel in Vlaanderen als Nederland zal ook de overheid zal middelen op tafel moeten leggen. Ze kan hiermee welwillende partners financieren en ondersteunen. Maar ook de (landbouw)sector en burgers zelf zullen een deel van de kosten moeten dragen, of anders geformuleerd: hebben een waardevolle bijdrage te leveren die nu nog onderbenut wordt. Ruimtelijke professionals hebben hiervoor tools in handen maar zullen ook voorbij de gebande paden moeten durven kijken. Ze kunnen hiervoor bijvoorbeeld andere organisatievormen zoals private trusts exploreren.

*Deelnemers aan het gesprek:*

*Tristan Claus - KU Leuven (BE)*

*René van der Lecq - PlanDag - Notulist (BE)*

*Hans Leinfelder - KU Leuven-Faculteit/Departement Architectuur (BE)*

*Merten Nefs - Vereniging Deltametropool (NL)*

*Anne van Kuijk - Provincie Noord-Brabant (NL)*

*Elke Vanempten - PlanDag - Moderator (BE)*

*Cedric Vervaet - Antea Group (BE)*



## 4. energie

De deelnemers aan de sessie zijn overwegend werkzaam in Vlaanderen. Op de vraag welk onderwerpen uit de PlanDag-bijdragen in relatie tot energie de grootste affiniteit en/of interesse bij de deelnemers oproepen, worden vooral het 'collectieve' en in mindere mate het 'ruimtelijke', 'participatie' en 'impact' genoemd. De zoektocht naar collectieve oplossingen is urgent voor betaalbaarheid en succesvolle uitvoering van de energietransitie. Dit knoopt aan bij het debat rond 'energiedemocratie' in de jaren 1970 en 1980. De ruimtelijke dimensie van de transitie wordt vaak over het hoofd gezien; het thema wordt meestal als een technische opgave benaderd.

Lieve Custers schetst op hoofdlijnen hoe het thema energie in veertig jaar PlanDag in bijdragen aan bod is gekomen. In de beginjaren is een aantal papers aan het thema energie gewijd, ingegeven door de energiecrises van de jaren 1970. In de jaren 1990 en 2000 is het onderwerp weggeëbd: de ruimtelijke planning was hier niet mee bezig. In het voorbije decennium heeft de klimaatopgave energie opnieuw hoog op de agenda geplaatst.

Er wordt in zowel Nederland als Vlaanderen van lokale besturen verwacht dat zij de transitie in gang zetten, maar de capaciteit ontbreekt vaak nog voor deze complexe uitdaging. Samenwerking op of ondersteuning vanuit de regio (vb. Metropoolregio Amsterdam) of de provincie (cf. Provincie Limburg) biedt met name kleinere gemeenten de noodzakelijke kennis en kunde. De grotere steden moeten een voortrekkersrol spelen... en doen dat vaak ook, cf. de klimaatwijken in Mechelen, Leuven en Kortrijk. Hier is een coördinerende cel actief die over de gemeentelijke diensten heen verbindingen tussen projecten kan maken. Een helikopterblik is essentieel. In Vlaanderen stelt men echter vast dat het steeds dezelfde grotere steden zijn die op projectoproepen ingaan. Wat nodig is om de kleine, landelijke gemeenten mee te nemen, blijft een open vraag. Misschien kunnen de intercommunales hierin een rol spelen en moet het instrumentarium hiervoor worden bijgesteld?

In het tweede deel van de sessie gaat het gesprek over wat ons de komende veertig jaar te doen staat op gebied van energie. De energietransitie moet, voorbij generieke doelstellingen, gaan landen in de ruimte. En daarbij is het zaak te 'durven kiezen'. Soms kan je combineren, maar meestal zal het ruimtelijk schuren. Het is dus zaak om integraal te denken. Hier komt het 'collectieve' opnieuw om de hoek kijken: het samenbrengen van actoren, het bouwen van coalities, het op elkaar afstemmen van portefeuilles. De ruimtelijke planner moet dit debat faciliteren en coördineren.

De energietransitie zal dwingen om energie leidend te maken in bepaalde ruimtelijke keuzes. Dat biedt de kans om discussies over de locatie van (in grids met elkaar te verbinden) bedrijventerreinen en woonwijken te vereenvoudigen. Kernversterking en verdichting zijn ook in energieopzicht de voor de hand liggende recepten. Drijven we de redenering verder, is dan een oriëntatie van het Vlaamse woonbeleid richting de vandaag dunbevolkte Kempen denkbaar? Daar is de potentie voor geothermie immers het grootst. Nederland toont echter dat de keuze voor compacte verstedelijking en knooppuntontwikkeling het energievraagstuk er niet eenvoudiger op maakt. Met name de

# planDag 202



hindercontouren spelen een beperkende rol. Het debat over vermindering van het energieverbruik lijkt tot op heden niet gevoerd te worden – de olifant in de kamer?

Ook deze discussie onder ruimtelijke professionals neigt opnieuw sterk naar de technische aspecten. De sociale dimensie blijft onderbelicht. Misschien moeten we als planologen en stedenbouwkundigen durven toegeven dat ook wij onvoldoende kennis hebben om de techniek van energieopwekking, -opslag en -transport ter verbinden met vraagstukken rond beheersvormen, inclusiviteit en energiearmoede. Bogend op de specialismen van anderen, heeft de ruimtelijke professional dan als taak te integreren, het maatschappelijk potentieel invulling te geven, oplossingen aan de hand van ontwerp ruimtelijk te verbeelden en de knelpunten bloot te leggen.

Liggen er tenslotte kansen voor Nederland en Vlaanderen om zaken gezamenlijk op te pakken? Hier wordt gezegd dat de transitie naar duurzame energie toch vooral op lokale en regionale schaal tot uitvoering moet komen. Waar regio's in hun functioneren grensoverschrijdend zijn, ligt de opgave om ook over energie over de grens heen te denken. Transport van energie stopt natuurlijk niet aan de grens. In North Sea Port wordt heden bijvoorbeeld bestudeerd hoe de productie en consumptie van waterstof in grensoverschrijdend verband een plek kan vinden. Maar het is toch vooral door het delen van kennis en ervaringen dat Nederland en Vlaanderen samen stappen kunnen zetten in de energietransitie.

*Deelnemers aan het gesprek:*

*Xavier Buijs - Vvsg (BE)*

*Lieve Custers - PlanDag - Moderator (BE)*

*Griet Juwet - Cosmopolis, VUB (BE)*

*Griet Maes - Provincie Limburg (BE)*

*Anneloes van Noordt - Departement Omgeving (BE)*

*Mirte Rozemond - gemeente Zaanstad (NL)*

*Igor Struyf - Vlaams Planbureau voor Omgeving (Departement Omgeving) (BE)*

*Peter Vleugels - Vlaamse Landmaatschappij (BE)*

*Rien van de Wall - - PlanDag - Notulist (NL)*