

Wij delen de straat.

*Hoe een platform-methodiek vaardigheden
aanscherpt voor ruimtelijk ontwerp in een
toenemende onzekere wereld.*

Hannelore Goyens, Liesbeth Huybrechts en Davy Janssens¹

Stellingen

In een toenemende onzekere wereld, moet een ruimtelijk participatief proces een “platform” bieden waar hechtere, meer zorgende banden kunnen gesmeed worden tussen deelnemers.

Als we mobiliteit benaderen als een thema dat we delen, opent het een nieuwe dimensie van samenleven.

De platform-methodiek die we in deze paper naar voren schuiven biedt zowel methodisch en thematisch houvast in het samen vormgeven van de ruimte in toenemende onzekere omstandigheden.

1 Universiteit Hasselt

Faculteit Architectuur en Kunst: Campus Diepenbeek, Agoralaan gebouw E, 3590 Diepenbeek

Faculteit Mobiliteitswetenschappen: Campus Diepenbeek, Agoralaan gebouw D, 3590 Diepenbeek

Hannelore.goyens@uhasselt.be, Liesbeth.huybrechts@uhasselt.be, Davy.janssens@uhasselt.be

Wij delen de straat.

Hoe een platform-methodiek vaardigheden aanscherpt voor ruimtelijk ontwerp in een toenemende onzekere wereld.

Hannelore Goyens, Liesbeth Huybrechts en Davy Janssens

1. Context: De straat

De publieke ruimte – de straat – is van ons allemaal. In de loop van vorige eeuw heeft het zich uitbreidende mobiliteitssysteem, meer bepaald de dominantie van de auto, deze ruimte geleidelijk aan letterlijk verdeeld. Maar ook figuurlijk draagt de toenemende drukte van wegen bij aan **onzekerheid** en onenigheid over hoe met de complexe problematiek van steeds meer drukke wegen om te gaan: hun economische en functionele noodzaak wordt afgewogen ten opzichte van hun nadelen voor sociale cohesie en ecologisch evenwicht.

Binnen de context van het complex project Noord-Zuid Limburg (Studio NZL, 2019), dat focust op een zeer drukke en belangrijke regionale verbinding, stellen we het huidige mobiliteitssysteem als iets dat al jaren de gemeenschap en de politiek “verdeelt” in vraag door ze als gedeelde ruimte te herontdekken. De drukke weg verdeelt woonkernen, doorsnijdt groene ruimte en veroorzaakt mobiliteitsproblemen. De Noord-Zuidverbinding **verdeelt** de mensen die er wonen en werken letterlijk, maar ook inhoudelijk: mensen zijn het niet eens over de vraag welke positie deze weg moet nemen in de ruimte en hoe ze moet ingevuld worden. Het project raakt daarom aan fundamentele vragen over ons mobiliteits-systeem. Ivan Illich stelde al in 1974 in zijn boek “Energy and equity” het mobiliteits-systeem in vraag. In een eerste lezing handelt zijn pleidooi over auto’s en fietsen, in een tweede lezing over energie en sociale rechtvaardigheid. Recent omschreef Thalia Verkade dit nog als volgt in haar boek “Het recht van de snelste” (2020): “Voor welk voertuig kies je als maatschappij, en voor welke maatschappij kies je, bij het bepalen welk voertuig het meeste voorrang krijgt?”.

De **geschiedenis** van de Noord-Zuidverbinding in Limburg wordt mede getekend door die vraag. Voor de 18e eeuw was deze verbinding hoogstwaarschijnlijk slechts een zandweg. In de tweede helft van deze eeuw werd het een geplaveide stenen weg die van Luik over Hasselt naar ’s Hertogenbosch liep. Twee eeuwen lang was deze weg de belangrijkste handelsverbinding in het oosten van België, maar zag hij eruit als een groene laan met aan weerszijden bomen. Tot de jaren twintig woonden er maar weinig mensen langs deze hoofdweg. Na de bouw van de steenkoolmijnen namen de woningen en de bedrijven langs deze groene laan geleidelijk toe en vanaf de jaren vijftig volgden ook de eerste auto’s (Geschied- en Heemkundige Kring De Klonkviool, 2018). Deze opkomende verkeersstroom had een ruimtelijke en sociale impact op het karakter van de publieke ruimte en daarbij ook op het gebruik van deze ruimte. Wegen werden meer en meer ontworpen op een manier zodat auto’s zich zoveel mogelijk aan een constante snelheid konden voortbewegen (Blomkvist, 2004). Zo werd de tot dan nog groene verbinding geasfalteerd en verdeeld in twee rijstroken. Al snel bereikte ook deze infrastructuur in de jaren zestig haar verzadigingspunt en werd de bestaande infrastructuur van twee rijstroken uitgebreid tot vier rijstroken. De weg verloor zijn karakter als groene laan voorgoed. In de jaren zeventig moest opnieuw een uitbreiding worden overwogen, waarmee het project rond de Noord-Zuidverbinding werd opgestart, voornamelijk om de toegang tot de Noord-Limburgse gemeenten en bedrijven te verbeteren. In 1971 werd een eerste voorstel gedaan om de verbinding te versterken. Het plan was om de snelweg A-24 aan te leggen als verbinding tussen Eindhoven en

Hoei. Deze afslag is het startpunt van een lange weg van debat en onenigheid over de toekomst van de weg (Geschied- en Heemkundige Kring De Klonkvool, 2018). Tekenend voor dat debat was dat de Noord-Zuidverbinding al die jaren voornamelijk benaderd werd vanuit een autologica. Eind 2018, met de opstart van het complex project Noord-Zuid Limburg, vormt zich het interdisciplinaire onderzoeks- en ontwerpteam Studio Noord-Zuid Limburg – waarvan de auteurs van deze tekst deel van uitmaken – om deze focus op een autoverbinding actief te verbreden. Ze trekken het ontwerp van de verbinding open in relatie tot meerdere dimensies van onze gedeelde ruimte, zoals wonen, werken, open ruimte, bedrijvigheid en ook mobiliteit in al zijn aspecten.

Om deze brede visie op de verbinding te ondersteunen, ontwikkelden we een “**platform-methodiek**” die optimaal aandacht kon geven aan wat ons verbindt als basis voor deze duurzame mobiliteitstransitie. Om deze methodiek toe te lichten, belicht deze paper een deel-case binnen Noord-Zuid waarin we leerlingen samenbrachten in het Platform Mobiliteit als “ontwerpers van de straat”. In deze paper reflecteren we op hoe we in deze case de platform-methodiek uitbouwen die het mogelijk maakte om te werken aan een gedeelde ruimte. We bespreken de vaardigheden die tijdens dit proces ontwikkeld werden en de tools die het bouwen van die vaardigheden ondersteunden. De paper roept tenslotte vragen op over hoe deze methodiek jonge mensen, maar ook de betrokken ruimtelijk ontwerpers, houvast kan bieden om met ruimtelijke vraagstukken om te gaan in een toenemende onzekere wereld.

2. Benadering: De platform-methodiek

Met het uitwerken van de platform-methodiek besluit het team om niet van het “verdelen” te vertrekken, maar onderzoeken ze het “delen” als opstap voor een duurzame mobiliteits-transitie. Door samen te onderzoeken naar wat ons verbindt, “**wat we delen**” (Huybrechts, Palmieri en Devisch, 2018), leren we mobiliteit terug positief op de agenda te zetten. We ontwikkelen daartoe twee strategieën:

1. We brachten de bestaande deelvragen en praktijken rond de Noord-Zuidverbinding in beeld in het veld tijdens een **participatietraject bestaande uit 250 observaties en interviews** met bewoners, bedrijven, beleidsmakers, professionele experts, etc. Deze interviews vertaalden we dan naar tekeningen op een groeiende geïllustreerde kaart. Deze kaart vertelt het verhaal van de mensen die leven, wonen en werken in en rond de Noord-Zuidverbinding, net als de niet menselijke bewoners zoals natuurelementen, gebouwen, diersoorten enzovoort.
2. We bouwen voort op onze verzamelde inzichten vanuit het veld door samen vorm te geven aan **platformen** die deze bestaande deelpraktijken via een leertraject kunnen versterken en richten op zelforganiserende initiatieven die bijdragen kunnen leveren aan een duurzame mobiliteitstransitie. Vanuit het complex project hebben we vier platformen opgericht: één over open ruimte, over wonen en werken en één – hier zullen we in de paper op inzoomen – over mobiliteit.

Als één van de conclusies viel op dat er slechts beperkt gefietst wordt in de omgeving van de Noord-Zuid, ook door kinderen en jongeren. We ontdekten tegelijk een groeiend aantal gedeelde initiatieven binnen de wijken en de scholen om veilig (leren) fietsen en goed openbaar vervoer op de agenda te zetten. In de lijn van het inzicht dat er een gedeelde vraag is naar meer kwalitatief gebruik van fiets en openbaar vervoer door kinderen en jongeren, binnen de context van hun scholen en wijken, worden kinderen en jongeren een van de centrale doelgroepen in onze activiteiten om ze mee actieve deelnemers te maken in

een **duurzame mobiliteitscultuurverandering**. Zij kunnen zo ook hun ouders, grootouders, enzovoort betrekken in dit proces. Zo brachten we leerlingen van secundaire en lagere scholen in de regio van Houthalen-Helchteren samen als “**ontwerpers van de straat**”.

3. Inzicht: Een collectief leertraject begeleidt de transitie van verdelen naar delen

Uit veel interviews en observaties blijkt dat kinderen en jongeren de eerste zijn om te profiteren van een straat als publieke ruimte. Ze zijn ook het eerste slachtoffer van een straat die verdeelt. Om de baan als gedeelde ruimte te onderzoeken, doorlopen we een aantal acties en zetten we een reeks **tools** in. We bespreken deze tools hier achtereenvolgens om later te evalueren hoe zij het **collectieve leertraject** die een transitie van een baan die verdeelt, naar een baan die we delen, mogelijk te maken.

3.1 Collectief positioneren – van individueel naar gedeelde ervaringen van de ruimte

3.1.1 Tool “collectieve ervaringen delen in de ruimte” – interventie op straat

De eerste en meest indrukwekkende tool die ingezet werd tijdens het traject, was een **interventie** die als doel had het verkeer op de Grote Baan gedurende een dag stil te leggen en de baan terug te geven aan voetgangers, fietsers en verblijvers. In september ‘19 organiseerde Studio NZL op autoloze zondag het “Festival van de Grote Baan”. Tijdens dit feestervaarden de leerlingen van het Inspirocollege voor het eerst dat diezelfde baan, die Houthalen-Helchteren vandaag in twee verdeelt, in de toekomst ook verbindend kan werken, een kwaliteitsvolle publieke verblijfsruimte waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Deze interventie maakt dat de leerlingen samen met hun leerkracht ervoor kiezen om de toekomst van de Grote Baan zelf in handen te nemen. Hiervoor gaan ze aan de slag als ontwerpers. De leerlingen vertellen dat voor hen de Grote Baan symbool staat voor druk verkeer, onveilige verkeerssituaties, slechte luchtkwaliteit en veel lawaai en dat ze de baan daarom het liefst zoveel mogelijk mijden (team BIT, 2020). Toch is dit niet altijd mogelijk omdat velen verplicht zijn om deze drukke baan bijna dagelijks over te steken om naar school te gaan. De leerlingen delen deze ruimte, of ze willen of niet. Dit leidt in het begin van schooljaar ‘19-’20 tot een eerste **leercase** die voortvloeit uit het “Platform Mobiliteit”: een pilootproject in samenwerking met leerlingen van het Inspirocollege en Route2school (R2S). De leerkracht ziet de wedstrijd “First Lego League” (FLL) als een mogelijk pilootproject waarin de leerlingen kunnen leren werken als “**ontwerpers van de gedeelde straat**”. Hier start onze samenwerking. Vanuit Studio NZL maken we de leerlingen wegwijs in de uitdagingen van het complex project Noord-Zuid Limburg. Om een collectief leerproces rond de Grote baan op te starten, vormt een groep van tien leerlingen van de eerste graad samen met hun leerkracht – net zoals het ontwerpteam Studio NZL – een interdisciplinair ontwerpteam. Ze noemen zich **team BIT** (2020). Het eerste doel is de regiofinale van de Lego League in november ‘19 in Hasselt. Wanneer de leerlingen dit goed doen, kunnen ze een plekje veroveren in de Benelux finale in februari ‘20 en zelfs naar Amerika gaan, waar de wereldfinale wordt georganiseerd.

3.1.2 Tool “collectieve creativiteit opbouwen door expertise te delen” – spelen met rollen

Om met team BIT zo ver mogelijk in de wedstrijd te geraken, starten we samen met het ontdekken en trainen van **ontwerpende of toekomstgerichte vaardigheden**, omdat het ontwerpen van publieke ruimte, de straat, zich altijd in een verdere toekomst bevindt. We geven samen vorm aan een **inspirerende leeromgeving** waarin elk lid van het team wordt aangemoedigd om zijn talenten zoveel mogelijk te ontdekken en te ontplooiën.

Om de leerlingen te laten ondervinden waar hun talenten liggen, kunnen ze alvast kiezen uit een aantal rollen: de interviewer interviewt, de fotograaf neemt geregeld foto's, de videast filmt op belangrijke momenten, de technisch tekenaar tekent plannen op basis van individuele en gedeelde ervaringen, de onderzoeker analyseert het geheel en probeert een aantal conclusies te trekken uit het verzamelde materiaal als basis voor een collectieve reflectie. Verder behoudt de groepscoördinator het overzicht, regelt de producer alles wat met logistiek te maken heeft en zorgt de sfeermaker ervoor dat het gezellig is. Deze rolverdeling zorgt er voor dat elk teamlid vanaf de start van het project intensief betrokken is in het gehele ontwerpproces en vanuit zijn specifieke talent een verantwoordelijke positie inneemt binnen het team. Zo groeit een inspirerende leeromgeving waar elk teamlid uitgenodigd wordt om **in dialoog** te gaan en om **van elkaar te leren**.

3.2 Collectief interpreteren - samen ontdekken, aanvoelen, ontwerpen en bouwen

Na het opzetten van deze lerende omgeving door de gedeelde ruimte en de eigen rol daarin te verkennen, organiseren we twee workshops om gebruik te maken van tools die wij met meerdere groepen in het complex project inzetten om samen **toekomstbeelden** te bouwen van Noord-Zuid Limburg. Vanuit het ontwerpteam Studio NZL reiken we team BIT alvast een toolbox aan om hen op weg te helpen als startende ontwerpers: een “kaart met verhalen” en een “set van bouwstenen”. Door middel van die tools maken de leerlingen samen een **eigen interpretatie** van de Noord-Zuidverbinding als gedeelde ruimte. Dit proces vormde de aanloop van de regiofinale in Hasselt in november '19.

3.2.1 Tool “collectieve kennis opbouwen rond het nu” – kaart met verhalen

In een eerste workshop maakt team BIT actief kennis met de **eigen leefwereld**. Door middel van de tool “kaart met verhalen” leert het team om zich in de eigen leefruimte te **oriënteren**. In een uitgebreid participatietraject verzamelden de onderzoekers van de UHasselt verhalen die ze illustreerden op een veldkaart (afb.1). We nodigden team BIT uit om met een nieuwsgierige blik en met behulp van deze geïllustreerde veldkaart hun eigen leefomgeving (opnieuw) te ontdekken door de ogen van de vele mensen die we spraken in de omgeving van de Noord-Zuidverbinding. Om team BIT ook zelf actief aan te zetten tot ontdekking voorziet Studio NZL een veldkaart met veldtoolbox, een set van hulpmiddelen die het team kan gebruiken om hun verhaal op de kaart te visualiseren, bestaande uit route-rollers en vlaggetjes (afb.2). Aan de hand van een aantal vragen deelt elk teamlid zijn of haar verhaal vanuit de eigen specifieke leefwereld: waar woon je? Hoe kom je naar school? Word je gebracht met de auto, neem je de bus, kom je met de fiets of te voet? En welke route volg je dan? Wat is er goed aan deze route en wat kan er volgens jou beter? Terwijl de teamleden om beurten de route van hun thuis naar de school op de kaart rollen, delen ze tegelijkertijd hun ervaringen met de rest van het team. Met behulp van deze kaart bouwt het team **collectief kennis**. De teamleden leren via elkaars leefwereld ook de eigen leefwereld beter kennen. **De voeling die de teamleden zowel met de ruimte als met elkaar opbouwen geeft hen vertrouwen** om in een tweede workshop als ontwerpers aan de slag te gaan rond het thema mobiliteit en de toekomst van de Grote Baan.

3.2.2 Tool “collectieve ruimte bouwen voor de toekomst” – set van bouwstenen

In een tweede workshop ontwerpt team BIT via de tool “set van bouwstenen” een **eigen toekomstbeeld** waar het via het complex project niet alleen kennis maakt met mobiliteit als belangrijk thema, maar ook met andere belangrijke – en voor team BIT nieuwe – thema's zoals wonen, open ruimte en bedrijvigheid. Binnen het complex project staat het ontwerpteam Studio NZL voor een aantal belangrijke keuzes. Om een duurzame en een

breed gedragen keuze te kunnen vormgeven, heeft Studio NZL een eigen toolkit ontworpen. Een set van bouwstenen (afb.3) (Studio NZL, 2019) helpt het team om de complexiteit van het project te vereenvoudigen door de opgave op te delen in een aantal behapbare onderdelen. Tijdens het Feest van de Grote Baan en de tweede cocreatieweek in september '19 heeft het team deze set en een aantal op voorhand gebouwde “radicale” toekomstbeelden gebruikt om samen met bewoners en belanghebbenden in dialoog te gaan en zo nieuwe toekomstbeelden voor de regio te bouwen. De inzichten hiervan werden vertaald in de Alternatievenonderzoeksnota (AON) (Studio NZL, 2020).

Ook team BIT gaat aan de slag met deze set van bouwstenen en bouwt samen een eigen toekomstbeeld. Door te experimenteren met de verschillende bouwstenen ervaart team BIT dat het complex project niet enkel en alleen een mobiliteitsvraagstuk is: “Na deze twee workshops stelden we vast dat duurzame ingrepen gericht op mobiliteit gevolgen hebben op heel wat andere ruimtelijke en sociale thema's in Houthalen-Helchteren zoals wonen, natuur en landbouw, recreatie, bedrijvigheid, enzovoort. “Het toekomstbeeld dat we zullen voorstellen aan de jury tijdens de regiofinale in Hasselt zal niet alleen focussen op de ruimte rond de Grote Baan, het zal **een toekomstbeeld op maat van de hele gemeente Houthalen-Helchteren** zijn.”, vertelt team BIT (2020). Met trots meldt team BIT dat ze tijdens de regiofinale van de First Lego League de titel voor beste innovatieproject gewonnen hebben en ze verdienen een ticket voor de Benelux finale in Breda.



Afbeelding 1. Veldkaart, 2. Veldtoolbox, 3. Set van bouwstenen

3.3 Collectief interveniëren – samen verbanden aangaan via actie

Team BIT zet in kader van de Benelux finale in Breda van maart '20 twee concrete **acties** op: “samen vormgeven aan duurzame routes m.b.v. Route2school” en “samen maquettes en films maken van de toekomst”. Team BIT hoopt via deze twee acties een eerste aanzet te introduceren tot een nieuwe gedeelde mobiliteitscultuur. Dit doet het team door zoveel mogelijk medeleerlingen, ouders en grootouders, maar ook scholen, buurtorganisaties, de gemeente, ruimtelijke professionals te **inspireren** om meer de fiets te nemen en zo samen de kansen en de uitdagingen te **ontdekken** die deze publieke ruimte te bieden heeft.

3.3.1 Tool “kennis verzamelen en bundelen in continue wisselwerking met het veld” – samen vormgeven aan duurzame routes m.b.v. Route2school (R2S)

“Bekijk het door de ogen van leerlingen”. Dat is de leuze van R2S. Het project werd opgestart in 2009 en is vandaag een samenwerking met het Instituut voor Mobiliteit (UHasselt) en ABEONA Consult. Het R2S-team deelt ervaringen van leerlingen op weg naar en van school als waardevolle informatie voor een stad of gemeente. Hoe komen leerlingen naar school? Welke route nemen ze dan? Hoe ervaren ze deze route? Welke knelpunten

komen ze onderweg tegen? Welke oplossing stellen ze voor? Deze gegevens giet het R2S-team in een digitale schoolroutekaart, waarmee steden en gemeenten, politie en scholen samen op zoek kunnen gaan naar passende oplossingen. Team BIT besloot samen met Studio NZL en de gemeente om de R2S-tool in te zetten op het delen van ervaringen met oog op het uitwerken van hun toekomstbeeld voor de Benelux finale. Tegelijkertijd wilde team BIT via deze tool ook **zoveel mogelijk medeleerlingen inspireren** om in de toekomst meer de fiets of het openbaar vervoer te nemen. Daarom ging team BIT begin februari '20 op bezoek bij leerlingen van het vijfde en het zesde leerjaar van een aantal omliggende lagere scholen alsook bij leerlingen van het vijfde en zesde middelbaar van het Inspirocollege zelf. Het is team BIT (2020) gelukt om op korte tijd de stem van kinderen en jongeren op de kaart te zetten, in totaal verzamelden ze zo'n 455 routes. Met behulp van de R2S-tool deelden leerlingen hun (school)routes met elkaar en met Studio NZL en gebruikte team BIT vervolgens die routes om samen vorm te geven aan meer duurzame (scholen)routes. Iedereen is het eens over de mogelijkheden van dit pilootproject. Daarom zal vanaf september '20 dit project worden opengetrokken op schaal van de gemeente Houthalen-Helchteren en zullen omliggende scholen samenwerken aan een "gemeentebreed (school)mobiliteitsplan voor en door kinderen en jongeren".

3.3.2 Tool "kennis delen in continue wisselwerking met het veld – samen maquettes en films maken van de toekomst

Tenslotte zoekt team BIT naar een manier om naast kinderen en jongeren ook **zoveel mogelijk andere mensen die wonen en werken in de omgeving van Noord-Zuid te inspireren** om in de toekomst meer de fiets of het openbaar vervoer te nemen. Ze starten met de bouw van een grote lego-maquette. Om hen hiermee op weg helpen nodigen ze de opa van teamlid Milan uit, een ingenieur-architect met pensioen. Hij leert hen werken op schaal en helpt hen met de eerste stapjes die essentieel zijn bij het opzetten van zo'n grote maquette. Met behulp van de maquette en stop-motion brengt team BIT vervolgens de toekomst van Houthalen-Helchteren tot leven in de film "Noord-Zuid 3530". In deze film worden alle leden van team BIT de "Helden van de Noord-Zuid" en nemen zij de kijkers mee in hun droomwereld. Om het team BIT op weg te helpen, vroegen we de hulp van Sam, een specialist in animatiefilmpjes. Sam leerde het team gedurende twee workshops de kneepjes van het vak en ondersteunde hen bij het nemen van foto's. Met veel geduld en precisie namen de leerlingen honderden foto's en na elke genomen foto verplaatsen ze de lego-mannetjes, autootjes, busjes, vrachtwagentjes of treintjes telkens een beetje meer. "Het maken van de foto's heeft heel lang geduurd, wel twee dagen, maar het was wel zeer leuk. We zijn fier op het resultaat!", vertelt Ivan van team BIT (2020) tevreden. Uiteindelijk heeft Sam het team ook geholpen om al die afzonderlijke foto's te monteren tot één film. Die film heeft het team dan gebruikt om hun project voor te stellen aan de jury van de Benelux finale.

De Helden van de Noord-Zuid hebben uiteindelijk de tweede plaats behaald op de Benelux finale. Mien van team BIT (2020) vertelt trots, in naam van alle Helden van de Noord-Zuid, dat de samenwerking met het ontwerpteam van de Noord-Zuid hier niet zal eindigen: "We hebben elkaar beloofd om met Studio NZL te blijven samenwerken. Zo zorgen we ervoor dat wij, jongeren, ook echt inspraak zullen hebben in de uiteindelijke keuze en dat er geen kostbare tijd meer verloren zal gaan!".



4. Discussie

Om als ruimtelijke planners en ontwerpers samen met verschillende belanghebbenden met een toenemende onzekere omgeving om te gaan, besloten wij om, in plaats van te spreken over en te werken rond onderwerpen die verdelen en dus meer onzekerheden genereren, wat mensen al delen als opstap te gebruiken voor het meer duurzaam delen van de straat. Om dit mogelijk te maken hebben we een **“platform”-methodiek** uitgewerkt die ondersteund wordt door een aantal tools. Deze methodiek wou een **omgeving** tot stand brengen - we noemen dit het “platform mobiliteit” (van Dijck, Poell, & de Waal, 2018) - waarin mensen zich veilig voelden om in een onzekere wereld toch de stappen te kunnen nemen om samen met ons de straat als gedeelde ruimte te onderzoeken en zo samen de toekomst voor deze gedeelde ruimte te kunnen vormgeven. Een opvallende en kritische succesfactor voor dit platform was het tot stand brengen van een omgeving waar er met zorg met elkaar en met de ruimte werd omgegaan. Het platform is dus meer dan de klassieke workshops die we vandaag kennen binnen participatief ruimtelijk ontwerp en die vooral een ruimte scheppen waar mensen tijdelijk samenkomen en discussiëren. Hier brachten we een plek tot stand waar mensen over de tijd heen **samen leren**: over wie en wat betrokken spelers zijn, wat duurzaam ruimte delen voor hen betekent, en hoe je dat tot uitvoering brengt. Doorheen de tijd ontstond een collectief leerproject waarin leerlingen, scholen, buurtorganisaties, de gemeente, ruimtelijke professionals van elkaar leerden hoe een verschuiving naar een meer gedeelde mobiliteitscultuur kan plaatsvinden. Het type platform dat we hiermee creëerden was geen die een economische of functionele uitwisseling beoogde over een specifiek thema, maar een die **zorg voor elkaar en voor de gemeenschap** langzaam ontrafelde en opnieuw verweefde.

Verschillende **tools** begeleiden ons als ontwerpers in het mee ontwikkelen van verschillende **“toekomstgerichte vaardigheden”** van deelnemers in de ondersteuning van de vorming van een lerende omgeving. We zetten in dat proces maximaal in op bestaande vaardigheden van leerlingen en andere partijen, maar tegelijk werden ook heel wat nieuwe vaardigheden ontwikkeld omdat deze vandaag niet worden getraind thuis of op school. Scholen zetten vooral in op vaardigheden die de leerlingen nodig hebben om te kunnen leven in het eigen stukje wereld van vandaag, terwijl er heel veel nood is - zeker in ruimtelijk ontwerp - aan zorg voor wat we delen en voor de toekomst. We zetten dus maximaal in op het uitwerken van vaardigheden die gericht zijn op het zorg dragen voor wat we delen. Dit bouwden we stapsgewijs op. De leerlingen starten lokaal in hun eigen kleine leefwereld via een concrete collectieve leercase en leren zo samen stap voor stap hun eigen leefwereld te verbreden naar de gedeelde wereld. In de opbouw van het platform liepen er **drie trajecten** parallel waarin **drie types – eerder ontwerpende – vaardigheden** ontwikkeld werden:

a. Collectief positioneren – van individuele naar gedeelde ervaringen van de ruimte:

Het opwekken van de juiste motivatie is een belangrijke stap in de vorming van een gedeelde leeromgeving om te kunnen overgaan tot actie. Dit doen we door **mensen eerst aan te spreken rond hun eigen individuele doelen en vaardigheden** en geleidelijk de aandacht te richten - zonder het individuele uit het oog te verliezen – op wat ze delen en op vaardigheden die het gedeelde kunnen ondersteunen. Twee tools maakten deze gedeelde verschuiving van vaardigheden mogelijk.

– Tool 1 “collectieve ervaringen delen in de ruimte”- interventie op straat:

Om binnen het platform het individueel ervaren van ruimte te verschuiven naar gedeelde ruimte, gingen we op zoek naar tools die het mogelijk maakten collectieve ervaringen te delen in de ruimte. Wij werkten dat uit via een interventie die de Noord-Zuidverbinding

afsloot en zo opeens transformeerde tot gedeelde ruimte. Deze actie verlegde de focus van het probleem van vandaag naar een perspectief op een gedeelde toekomst. We verbonden zo individuen in de tijd (van vandaag naar de toekomst) en in de ruimte.

- *Tool 2 “collectieve creativiteit opbouwen door expertise te delen” – spelen met rollen:* Om iets met deze ervaring van de gedeelde ruimte te kunnen doen, vond er binnen het platform ook een verschuiving plaats van individuele vaardigheden naar collectieve creativiteit door expertise te erkennen en te delen. Hier experimenteerden we met rollen. Mensen konden een keuze uitdrukken voor een rol om zichzelf te profileren binnen het team zodat andere teamleden weten wie je bent en waar je interesses en/of capaciteiten liggen. Vervolgens konden ze via trainingen in die rol verder groeien in hun interesse.

b. Collectief interpreteren – samen ontdekken, aanvoelen, ontwerpen en bouwen:

In de opbouw van het platform bleek er evenveel nood aan het zich kunnen positioneren in deze “nieuw” gedeelde wereld, als er zich kritisch in kunnen voortbewegen. Door binnen ons “veilig” platform de schaal van de gedeelde wereld stap voor stap te vergroten, leerden we **nadenken op meta-niveau**. We starten klein in de eigen leefwereld (heel concreet), we verbreden onze eigen leefwereld tot de context van de leercase door in groep gemeenschappelijke ervaringen te delen, vaardigheden te ontwikkelen en doelen te stellen (meer abstract). De leercase rond Noord-Zuid in de vertrouwde context stelt leerlingen in staat om ook de uitdagingen voor de toekomst zoals bv. klimaatverandering beter te interpreteren, zonder dat de vele onzekerheden die gepaard gaan met het thema verlamd werken.

- *Tool 3 “collectieve kennis opbouwen rond het nu” – kaart met verhalen:* Binnen het platform besteedden we expliciete aandacht aan het samen kennis opbouwen: individuele kennis werd aangevuld met andermans kennis alsook met kennis die opgedaan werd tijdens het onderzoeksproces van Noord-Zuid Limburg. De kennis werd op die manier verschaald: kennis van het individu werd kennis van de groep, en later ook deel van de kennis van het hele Noord-Zuid Limburg project. In ons geval was de verhalenkaart een manier om die kennis te verzamelen, zichtbaar te maken en te delen.
- *Tool 4 “collectieve ruimte bouwen voor de toekomst” – set van bouwstenen:* Binnen het platform werd dan ook geleidelijk de overgang gemaakt van het samen kennis opbouwen rond het nu naar het samen de toekomstige gedeelde ruimte ontwerpen en bouwen. In deze case vormde een aantal visuele bouwstenen de basis voor deze toekomstverkenning: zij bieden houvast, maar tegelijk ook voorstellingsvermogen.

c. Collectief interveniëren – samen verbanden aangaan via actie:

Tenslotte kreeg het platform vorm door voortdurend **nieuwe allianties** aan te gaan: sommigen waren tijdelijk van aard en reisden even mee, anderen traden duurzaam met elkaar in verband. De continue wisselwerking van het aangaan van nieuwe allianties en het verspreiden van kennis vormden de basis voor een duurzaam proces gericht op de toekomst.

- *Tool 5 “kennis verzamelen en bundelen in continue wisselwerking met het veld” – samen vormgeven aan duurzame routes m.b.v. R2S:*

Om deze verbanden aan te gaan, traden we buiten de muren van de scholen. Zo maakten de leerlingen eerder de stap van eigen naar gedeelde kennis van het team en Studio NZL. Nu gingen ze via R2S verbanden aan met kennis die opgedaan kon worden

in de wereld en gebruikten ze tools om deze kennis uit de wereld te verzamelen en te bundelen.

- *Tool 6 “kennis delen in continue wisselwerking met het veld” – samen maquettes en films maken van de toekomst:*

Door de kennis die we uit de wereld halen telkens opnieuw te delen, zetten we een proces op waarin coaches in en uit het veld deze kennisdeling kunnen ondersteunen. Zo hielp de opa van een van de leerlingen het team op weg met de grote maquette en kregen ze ook hulp van een specialist in animatiefilmpjes bij de montage van de film. De maquette en de film hielpen dan weer om de kennis die aanwezig was te verspreiden om zo weer nieuwe allianties aan te gaan in de nabije toekomst.

De bovenstaande drie vaardigheden ondersteunden de leerlingen en andere deelnemers om een vertrouwd platform rond een gedeelde ruimte op te bouwen. Deze vaardigheden werden bovendien ondersteund door vier vaardigheden op een ander niveau – een soort “**transferable skills**” – die het vooral mogelijk maakten om de onzekerheden in het proces te erkennen en een plek te geven:

a. Begeleiden: Alle werkwijzen werden voortdurend begeleid, maar niet noodzakelijk door ruimtelijke planners en ontwerpers, of zelfs participatie-experten. De sterkte van het platform is dat de coaches van de verschillende projecten zich in het sociale weefsel zelf bevonden en gaandeweg een nieuw weefsel vormden dat ondersteunend werkt voor het platform. Er waren types begeleiders: de participatieprofessional, de ontwerper, de communicatie-expert, de maatschappelijke professionals (de scholen, de vakbonden), de familie en vrienden. De scholen zochten naar projecten die hun studenten maatschappelijk leerden denken en communiceren, de vakbonden die op zoek waren naar partners om hun sociale bewegingen te vernieuwen en de ontwerpers die op zoek waren naar een grotere betrokkenheid van kinderen en jongeren etc.

b. Communiceren: Er werd voortdurend over gewaakt dat de verschillende acties en stappen gecommuniceerd werden zowel met elkaar als met Studio NZL en ook met de buitenwereld. Zo werd de meerwaarde van het ontwerpproces van een meer duurzame gedeelde ruimte transparant voor zij die eraan werkten (leerlingen) en zij die ervan konden meegenieten (Studio NZL, gemeente, bewoners rond Noord-Zuid etc). **c.**

Netwerken: In het proces van verdeelde naar gedeelde ruimte werden voortdurend netwerken aangegaan, uitgebreid en verscherpt. Zo ontstond geleidelijk een weefsel dat allesbehalve stabiel was, maar wel voldoende veerkracht had om een complexe uitdaging inzichtelijk te maken (in dit geval voor jongeren, vaak uit kwetsbare milieus) en aan te gaan. **d. Verschalen:** In het hele proces werd voortdurend de stap begeleid van de eigen persoonlijke leefwereld naar de complexe onzekere wereld. Tools zoals kaarten en bouwstenen hielpen om die verschaling geleidelijk aan te laten verlopen of om er alleszins handvaten voor te bieden.

5. Conclusie

Deze conclusie bespreekt de bijdragen van dit onderzoek op twee niveaus: het niveau van de methodiek en het niveau van de thematiek.

Allereerst, op **methodisch niveau** kunnen we zeggen dat deze paper de idee dat participatietrajecten louter “afstemmings- en kennisuitwisselingsmomenten” zijn die in afgebakende workshops plaatsvinden een stukje ontkracht. In een toenemende onzekere wereld moet een ruimtelijk participatief proces meer doen. Het moet een huis bieden – een “platform” – waar hechtere, meer zorgende banden kunnen gesmeed worden tussen mensen, die bereid zijn elkaar in hun eigenheden te erkennen, elkaar iets bij te brengen over hoe zij in het leven

staan, om zo sterkere en lerende gemeenschappen te creëren. Wij ontdekten bepaalde ontwerp-specifieke en overdraagbare vaardigheden die de motoren zijn van dit uitwisselingsproces.

Ten tweede, op **thematisch niveau** kunnen we stellen dat zolang we mobiliteit blijven benaderen als een thema dat ons verdeelt, we ons onzeker blijven voelen over mogelijke uitkomsten van participatieve processen in de publieke ruimte. Als we mobiliteit en de straat benaderen als een thema dat we delen, opent dit een nieuwe dimensie van samenleven: Wat delen we in de discussie, hoe kunnen we daar kennis rond verzamelen en toekomst rond bouwen? En hoe kunnen we dat doen in een omgeving die we samen opgebouwd hebben? De platform-methodiek die we in deze paper naar voren schuiven vergt nog veel onderzoek en experiment. Toch bood het in de case van Noord-Zuid Limburg zowel methodisch en thematisch houvast in het samen vormgeven van de ruimte in toenemende onzekere omstandigheden.

6. Referenties

- Blomkvist, P. (2004).** Transferring technology – shaping ideology. American traffic engineering and commercial interests in the establishment of a Swedish car society, 1945-1965. *Comparative technology transfer and society* 2 (3), pp. 273-302. <http://dx.doi.org/10.1353/ctt.2005.0001>
- Geschied- en Heemkundige Kring De Klonkviool. (2018).** *De Noord-Zuidkeuze in Houthalen-Helchteren*. Houthalen-Helchteren: Geschied- en Heemkundige Kring De Klonkviool.
- Huybrechts, L., Yevchenko, Y. & Palmieri, T. (2018).** *In Hasselt, everyone shares. An exploration of sustainability in Hasselt*. Hasselt: the School, City of Hasselt.
- Illich, I. (1974).** *Energy and equity*. London: Marion Boyars.
- Studio NZL (2020).** *Alternatievenonderzoeksnota Noord-Zuid Limburg*. Brussel: Werkvennootschap.
- Studio NZL (2019).** *Ambitienota Noord-Zuid Limburg*. Brussel: Werkvennootschap.
- Team BIT. (2020).** *Rapport Inspirocollege: Helden van de Noord-Zuid*. Houthalen-Helchteren: Team BIT.
- te Brömmelstroet, M., Verkade, T. (2020).** *Het recht van de snelste: hoe ons verkeer steeds asociaal werd*. Amsterdam: De Correspondent.
- van Dijck, José, Poell, Thomas & de Waal, Martijn (2018).** *The platform society: Public values in a connective world*. Oxford: Oxford University Press, 226.