

Steden wijzen de weg

Dirk Holemans

Een inleiding op wielen

Een zomerse vooravond in juli. Ik fiets vanuit Drogen naar het Gentse centrum om mij onder te dompelen in de Gentse Feesten. Toegekomen kamp ik met een onverwacht maar reëel probleem: ik vind gewoon, straat na straat, geen plek om mijn tweewieler te stallen. Elke fietsenstalling – en er staan er veel – elk nadarbekken en elke paal is al ingenomen als fietsplek. Gelukkig heb ik me ingehouden en ben ik de fietsen niet beginnen te tellen, of ik had elk optreden gemist.

Deze anekdote toont hoezeer de mobiliteit in Gent is veranderd, en dat in het land van de salariswagens waar ‘Koning Auto’ nog altijd regeert (en vooral stilstaat). De fiets is op twee decennia het dominante Gentse vervoersmiddel geworden, in deze stad zit de fiets nu op de troon. Dat tonen ook de harde cijfers van de zogenaamde *modal split*. Deden de Gentenaars in 2001 amper 14 procent van hun verplaatsingen met de fiets, dan steeg dat in 2012 tot 22 procent, in 2015 tot dertig procent en ondertussen zitten we aan meer dan een derde. Uiteraard is dit geen verhaal dat enkel gaat over fietsers: de stad Gent is er in geslaagd heel haar mobiliteitssysteem in duurzame richting om te buigen. Op zich een hoopvol verhaal dat toont dat transities niet alleen nodig maar ook haalbaar zijn. Dat het Gentse Mobiliteitsbeleid goede cijfers krijgt —zelfs het tijdschrift *De Autogids* schreef op zijn website ‘Autoluw mobiliteitsplan in Gent: het werkt’¹— heeft niet alleen te maken met de gewijzigde *modal split*. De levenskwaliteit in de stad is ook toegenomen met stillere straten, betere luchtkwaliteit en meer openbare ruimte voor bewoners om elkaar te ontmoeten of zaken te organiseren.

Transities komen echter niet uit de lucht vallen.² Ze zijn het

resultaat van langdurig consequent en moedig beleid, in interactie met een krachtige civiele samenleving, op tal van beleidsdomeinen. Transitie staat dan ook voor *systeemverandering*, wat dus begint met de verstoring van het bestaande systeem — denk aan het mobiliteitssysteem gedomineerd door auto's. Een systeem is hierbij een samenhangend regime van structuren, instituties, routines, machtsverhoudingen en culturele praktijken. Wetenschappers noemen het ook een socio-technisch complex, waarbij ze zowel op de structurele als de menselijke dimensie wijzen. Een systeem verander je niet zomaar. Om bijvoorbeeld Koning Auto van zijn troon te stoten is er meer nodig dan enkele loshangende maatregelen, een fietspad hier en een extra bushalte daar. Het vergt een ambitieuze toekomstvisie en een pakket aan samenhangende beleidsmaatregelen. Het lukt enkel met een actieve betrokkenheid en participatie van de bevolking, waarbij het beleid op slimme wijze ook initiatieven van burgergroepen zelf ondersteunt. Om bij het deelsysteem mobiliteit te blijven: wat baat het als je als stadsbestuur extra nachtbussen inzet, als niemand ze neemt? En als burgers een coöperatie voor het delen van elektrische auto's opzetten, kan je dat als stadsbestuur slim ondersteunen door te zorgen voor gratis voorbehouden parkeerplaatsen. Als je dan de andere parkeerplaatsen duurder maakt, stimuleer je weer meer mensen om de bus te nemen. Een voorbeeld van systeemdenken waar ik op het einde van dit hoofdstuk op terugkom.

In wat volgt schetsen we eerst waarom steden een cruciale rol kunnen spelen in de transitie naar een sociaalecologische samenleving. Ze zijn de ideale schaal en broedplaats voor nieuwe voorbeelden van een postkapitalistische economie, gebaseerd op lokale kringlopen, samenwerking en innovatieve governance modellen. Dat maken we duidelijk door vervolgens te bespreken hoe steden via de *commons*, de levenseconomie en de sociale kringloopeconomie die transitie kunnen vormgeven. Tot slot staan we stil bij de beperkingen van steden, en geven we aan hoe steden zich moeten verenigen in stedelijke netwerken om op politiek én economisch

vlak echt het verschil te maken. Dat betekent het bouwen van stedelijke coalities met een duidelijke politieke agenda gericht op de noodzakelijke sociaalecologische transitie.

Hoopvolle steden in verscheurde landen

Wie de politiek volgt in de Europese Unie en haar lidstaten —we zwijgen nog over de Verenigde Staten of Brazilië— krijgt niet elke dag goed nieuws voorgeschoteld. Regeringen die het klimaatbeleid aan hun laars lappen en vrijhandel belangrijker vinden dan sociaalecologische bescherming, populistische en extreemrechtse partijen die aan populariteit winnen. Je kan Europa zonder overdrijven een verscheurd continent noemen, met tal van breuklijnen. Tegelijk is er een ander, veel hoopvoller beeld mogelijk: dat van een continent vol steden die inzetten op een sociaalecologische transitie. En daarbij gaat het niet alleen om recente voorbeelden. Neem het Zuid-Duitse Freiburg: dat was in de jaren 1960 een conservatieve, ingedommelde stad. Dat veranderde volledig in de jaren 1970, toen stedelijke bewoners zich samen met de omringende wijnboeren verenigden in de strijd tegen de plannen voor kerncentrales in hun streek. Als dat verzet succesvol blijkt, zetten ze hun 'Atoomenergie, nee' om in 'Alternatieve Energie, ja' en komt er een coalitie waarin ook de stedelijke kenniscentra zich inzetten voor de ontwikkeling van positieve alternatieven. Daaruit volgt ook een stedelijk klimaatplan en het ecologische stadsdeel Vauban. Al deze volgehouden inspanningen lonen ook op economisch vlak. Freiburg herbergt heel wat leidinggevende energie-onderzoeksinstituten en kmo's in de energiesector.

Je kan een gelijkaardig verhaal vertellen over bijvoorbeeld Kopenhagen. Dat daar meer mensen met de fiets dan met de auto naar het werk gaan – een mooi streefcijfer voor onze hoofdstad – komt ook niet uit de lucht vallen. Het is opnieuw het resultaat van decennialang consequent sleutelen aan het mobiliteitssysteem, in samenhang met een doordachte ruimtelijke ordening.

Het interessante is dat als dergelijke steden een zeker kantelpunt overschreden hebben, het duurzame systeem het nieuwe normaal wordt en een groot draagvlak krijgt onder de bevolking. Dat betekent niet dat er geen weerstand is, integendeel. Elke verandering schuurt. Maar zoals de invoering van de congestietaks in Stockholm en Londen toont, kan dat snel veranderen in grote publieke steun. Drie jaar nadat de taks in Londen in 2003 was ingevoerd onder hevig protest, bleken er twee keer zoveel voorstanders als tegenstanders. In Stockholm was, voor de invoering van de congestietaks in 2006, ongeveer tachtig procent van de inwoners ertegen gekant. Maar na een testperiode van amper zeven maanden, stemde 53 procent van de inwoners voor het behoud van het stedelijke systeem van fileheffing.³

Om een ander voorbeeld te nemen: ook Helsinki, hoofdstad van Finland, zet zwaar in op duurzaamheid wat zich onder meer uit in een hoog ambitieniveau op vlak van het energiesysteem. De gemeenteraad keurde er in 2017 niet alleen een nieuwe strategische nota goed die onder meer de doelstelling inhoudt om de stad koolstofneutraal te maken tegen 2035, het plan werd ook unaniem, over alle partijgrenzen heen, goedgekeurd.

Het is een opvallend gegeven: het zijn vooral steden die koploper willen zijn om sociaalecologische transities door te voeren. Daar zijn een aantal redenen voor. Ten eerste, zoals we ook al aangaven in de Oikos-publicatie 'Mensen Maken de Stad', is er de evidente densiteit aan mensen, gecombineerd met een diversiteit aan achtergronden, competenties en ervaringen.⁴ Dat maakt de stad tot proefbuis en broedplaats voor experimenten en radicale veranderingen. De stad is ook een interessante schaal. Ze is groot genoeg om de capaciteit in huis te hebben om transformatieve acties op te zetten, en klein genoeg om de verschillende groepen samen te brengen, om collectieve plannen te smeden en uit te voeren. *Last but not least* zitten steden niet in het neoliberale keurslijf dat vooral aanstuurt op vrije bewegingsruimte

voor financiële actoren en multinationals, deregulering en nationaal besparingsbeleid. Neem daarbij dat het voor grote bedrijven ondoenbaar is om elk van de honderden steden te bewerken met lobbyisten – dat gebeurt zeker wel in de grootste steden – en je ziet een grotere bewegingsvrijheid.

Daar komt bij dat regeringen en hun administraties dikwijls vastzitten in beleidsconcepten van de vorige eeuw. Dat betekent in eigen land bijvoorbeeld dat terwijl meer en meer steden auto's weren en inzetten op de aanleg van stadsbossen, de Vlaamse regering inzet op meer autowegen en achteloos kapvergunningen voor bossen geeft, terwijl de federale regering haar handen afhoudt van salariswagens en er niet in slaagt om een nieuw beheersplan voor de spoorwegen te ontwikkelen.

Dat geeft meteen ook aan dat er grenzen zijn aan hoe ver stedelijke transities kunnen reiken. Zo wil de stad Amsterdam inzetten op meer betaalbare huurwoningen, terwijl de Nederlandse regering vooral de markt wil laten spelen die mikt op dure koopappartementen. Ook de wettelijke en fiscale architectuur bepaalt de mogelijke actieradius van stedelijke ambities. Terwijl bijvoorbeeld in Denemarken steden en gemeenten over grote autonomie en over een belangrijk deel van de fiscale ontvangsten beschikken, is dit net een van de grote struikelblokken in België. Misschien dat er wel een nieuwe staats hervorming nodig is, die steden en gemeenten versterkt en middelen weghaalt bij keizer-koster Vlaanderen.

In wat volgt zal ik vanuit drie perspectieven —de *commons*, de levenseconomie en de sociale kringlooeconomie— tonen hoe steden vorm kunnen geven aan de sociaalecologische transitie. Het zijn drie complementaire benaderingen die met slim beleid elkaar kunnen versterken.

Stedelingen aan het werk: *urban commons*

Hoger werd verwezen naar ambitieus stedelijk beleid met het stadsbestuur in een hoofdrol, meestal aangevuurd door een kritisch stedelijk middenveld. Dat is echter maar de helft van het verhaal. Burgers nemen ook zelf initiatieven, van onderuit. Dat hebben ze steeds gedaan, maar sinds het begin van deze eeuw zien we echt een echte nieuwe golf aan zogenaamde *commons* waarin burgers zich collectief organiseren. Deze *commons* kunnen we omschrijven als instituties voor collectieve actie, waarbij een groep mensen op zorgzame wijze een goed of dienst produceren of beheren, op basis van zelfbepaalde regels. In deze omschrijving zitten de drie bouwstenen van elke *commons*: een gemeenschap, een gemeenschappelijk goed, en een set aan zelfbepaalde regels (inzake toegang tot het gemeengoed, het beheer maar ook de conflictbehandeling).⁵ Denk aan 'De Buren van de Abdij' in Gent, die de oude Sint-Baafsabdij beheren alsook een eigen cultureel centrum runnen in het nabijgelegen poortgebouw. Of de mensen van 'Klimaan' in Mechelen, die eraan dachten om een energicoöperatie op te richten, maar op basis van gesprekken erachter zijn gekomen dat er nog wel andere gemeenschappelijke zaken, zoals grond, om aandacht, inzet en beheer vragen.

De meeste van deze *commons*-initiatieven ontstaan omdat mensen het gevoel hebben dat overheden en bedrijven falen in de transitie naar een sociaalecologische samenleving. Ze zijn het beu om louter consument of passieve burger te zijn. Maar in plaats van te zeuren of bij de pakken te blijven zitten, steken ze vol goesting en energie op gestructureerde wijze de handen uit de mouwen. Stuurt het landbouwbeleid vooral aan op industriële monoculturen en biedt de supermarkt geen duurzaam alternatief, dan zetten ze bijvoorbeeld samen met een lokale bioboer een *community supported agriculture* (csa) boerderij op. Hier verbinden burgers zich met de boer, betalen ze bijvoorbeeld al in januari voor een heel jaar zodat de boer een gegarandeerd inkomen heeft,

oogsten ze zelf wat ze nodig hebben, etc. En kan het elektriciteitsbedrijf geen groene stroom garanderen, dan zetten burgers zelf een energiecoöperatie op. Wat opvalt maar niet verrast in onze hooggeschoolde samenleving: als tien burgers zich verenigen in een collectief, heb je een grote kans om meteen veel expertise rond de tafel te hebben. Voor je het weet heb je mensen bij elkaar met kennis en kunde op vlak van techniek, recht, communicatie, zorg, ... die vooral vol passie willen samenwerken.

Het gaat hard in ons land op *commons*-vlak. Onderzoek van denktank Oikos toont dat er in 2014 meer dan tien keer meer *commons* werden opgericht dan tien jaar ervoor. En nadien ging het gewoon verder in stijgende lijn.⁶ In ons land heeft vooral de financieel-economische crisis in 2008 burgers wakker geschud. In Nederland was dat bijvoorbeeld al vanaf 2003 door het harde besparingsbeleid van de neoliberale regering. Om het concreet te maken: de eerste csa-boerderij werd in Vlaanderen opgericht in Leuven in 1997, de tweede volgde in Gent in 1999. Ondertussen zijn het er vijftig geworden, elke stad of regio telt er nu minstens een. Hetzelfde geldt voor energiecoöperaties, en ook de alternatieve woonvormen zoals *cobousing* schieten als paddenstoelen uit de grond. Uiteraard is dit geen exclusief stedelijk fenomeen, Oikos-onderzoek toont dat het evengoed plaatsvindt buiten de stad. Maar in de stedelijke context is er door de densiteit van de bevolking en de nabijheid —veel volk en veel ideeën dicht bij elkaar— meer kans op kruisbestuiving en synergie.⁷

Het is intrigerend hoe dergelijke *commons* dikwijls de kiemen in zich dragen van hoe een maatschappelijk systeem er kan uitzien na de noodzakelijke transitie. Draait bijvoorbeeld het huidige energiesysteem op fossiele brandstoffen en kernenergie en hebben burgers er niets te zeggen, dan zorgen energiecoöperaties voor hernieuwbare energie én participatieve besluitvorming. Dat is trouwens een punt dat dikwijls wordt vergeten: de naoorlogse ecologische beweging die onder meer in Freiburg maar ook in

eigen land vocht tegen de komst van kerncentrales, deed dat niet alleen vanwege milieuoverwegingen. Ze beseften evengoed dat omwille van de veiligheid een kerncentrale op militaire wijze *top-down* moet worden beheerd, wat de democratie niet ten goede komt. Burgers kunnen samen een windmolen beheren, een kerncentrale niet.⁸

Nieuwe bestuursmodellen voor de stedelijke transitie

De sterke groei aan stedelijke *commons* doet vooruitstrevende stadsbesturen nadenken over hun relatie met deze ondernemende burgers, de nieuwe civiele ondernemers. Deze steden ontwikkelen nieuwe structuren en instituties gericht op synergieën tussen het publieke en het *commons*-domein. Daarbij transformeren ze tot een zogenaamde Partnerstaat, waarbij de stad niet wordt opgevat als een te managen gebied, maar vooral als een gemeenschap van burgers vol ervaring en creativiteit. Deze omslag is onderdeel van een meer omvattende politieke visie die ik heb uitgewerkt in *Vrijheid & Zekerheid*, waarbij de democratische staat van de 21ste eeuw een gemengde economie stuurt, markten opnieuw inbedt in sociale normen en alternatieve economische instituties zoals *commons* en coöperaties stimuleert.⁹

De Italiaanse stad Bologna was koploper bij de uitwerking van dit nieuwe model, het keurde in 2014 de ‘*Bologna Regulation on Public Collaboration for Urban Commons*’ goed. Hierbij omschrijven ze stedelijke *commons* als de goederen — tastbaar, niet-tastbaar en digitaal — die burgers en de administratie, op basis van participatieve en deliberatieve procedures, erkennen als functioneel voor het individuele en het collectieve welzijn, zodat ze de verantwoordelijkheid voor de zorg en regeneratie ervan samen kunnen opnemen met het oog op het verbeteren van het collectieve vreugdevol gebruik ervan.

Voor de Stad Gent vertaalde Michel Bauwens deze aanpak in 2017 in een ‘Strategisch Commons Transitieplan’. Daarin pleit

hij voor het installeren van een ondersteunende relatie tussen de stedelijke overheid en de *commoners*. Dat kan door de oprichting van een *CityLab* dat mensen ondersteunt bij de uitwerking van hun ideeën en Commons Overeenkomsten voorbereidt, net zoals in Bologna. Tevens moeten *commoners* een stem krijgen in het stadsdebat, dat kan door de oprichting van een ‘Kamer van de *Commons*’, analoog naar de bestaande Kamer van Koophandel. Parallel is er nood aan een ‘Staten-Generaal van de *Commons*’, waarin *commoners* zichzelf verenigen op stadsniveau. *Last but not least* is het nodig dat mensen die *commons* willen opstarten dezelfde steun krijgen als de klassieke start-ups. Dat houdt de oprichting in van een incubator voor de *commons*-gebaseerde economie, nieuwe stedelijke financieringsmiddelen en gedeelde infrastructuren. Dat is noodzakelijk omdat de *commons*-initiatieven gestoeld zijn op andere principes dan de dominante economie, namelijk contributie en coöperatie: mensen leveren met plezier een bijdrage en willen vooral samenwerken. Een aantal van deze zaken staan in het Gentse bestuursakkoord van 2019, het zal nu kwestie zijn van ze ook in de praktijk te realiseren.

Het Italiaanse onderzoekscentrum LabGov dat het model voor Bologna ontwikkelde, werkte dit verder uit in hun *Co-City* model. Daarin pleiten ze voor het delen van infrastructuren en hulpbronnen en samenwerking tussen: (1) sociale innovatoren (bijvoorbeeld actieve burgers, makers, etc.), (2) overheidsinstanties, (3) bedrijven, (4) middenveldorganisaties, en (5) kennisinstellingen zoals scholen en universiteiten. Overheidsinstanties spelen een belangrijke stimulerende rol in het opzetten en ondersteunen van de *Co-City* met het doel om haar meer democratisch, duurzaam en rechtvaardig te maken.

Hierbij is specifieke aandacht nodig voor kortopgeleiden. Uit het Oikos-onderzoek naar nieuw opgerichte *commons* in België in 2015-2016 blijkt immers dat vooral hogeropgeleiden actief zijn in *commons*.¹⁰ Een mogelijk antwoord hierop is een sterkere

samenwerking tussen bestaande middenveldorganisaties met expertise rond inclusief werken en nieuwe *commons*.

De levenseconomie

In het vorige deel hebben we de rol van *commons* benadrukt in de stedelijke transitie. Het geeft meteen aan dat we noch geloven in de aanpak die alle heil verwacht van de overheid en publieke diensten, noch van een vrije markt en ondernemers. Veel sterker is te vertrekken vanuit het concept van ‘institutionele diversiteit’, waarbij elk van de drie actoren —burgers, overheid en bedrijven— hun rol spelen, en waarbij de democratisch verkozenen toezien dat de grondrechten van alle burgers maximaal gerealiseerd worden. En uiteraard zijn er bepaalde zaken die je nooit uit overheidshanden geeft (denk aan politie en gerecht).¹¹

De bekende voorbeelden van stedelijke transities spelen zich vooral af in domeinen als mobiliteit, energie of voedsel, waarbij de economie in zijn geheel vaak buiten beeld blijft. Net daarom willen we in wat volgt, aan de hand van twee complementaire perspectieven, een blik werpen op hoe de economie van de toekomst eruit kan zien in het kader van een succesvolle stedelijke transitie. In dit onderdeel van het hoofdstuk introduceren we het concept ‘levenseconomie’, in het volgende deel bespreken we de sociale kringlooeconomie.

Levenseconomie is een vertaling van het Engelse concept van de *Foundational Economy*. Deze nieuwe zienswijze op economie is de laatste jaren door een groep onderzoekers ontwikkeld omdat ze vinden dat de focus in het dominante economisch discours te hard ligt op minder kosten en maximale winst, terwijl nationale, regionale en lokale economische veiligheid en duurzaamheid verwaarloosd worden.¹² In ons land is het begrip nog relatief onbekend, terwijl het ondertussen al de basis vormt voor debatten in het regionaal parlement van Wales met het oog op een alternatieve regionale economische ontwikkeling.

De levenseconomie laat zich niet in één zin definiëren: het gaat zowel over concrete fysieke infrastructuren en essentiële diensten, als over een alternatieve visie op economie en hoe die laatste verweven is met sociale netwerken en waarden. Een goed startpunt is de levenseconomie omschrijven als de materiële infrastructuur van burgerschap, de 'civiele structuur' van de stad. Het gaat om de basisgoederen en -diensten die het fundament vormen van een goed leven, zoals gezondheidszorg, onderwijs, huisvesting, nutsvoorzieningen en voedselvoorziening.

Onderzoek in de *Foundational Economy* toont bijvoorbeeld hoe stijgende woonprijzen het leven van steeds meer mensen bemoeilijken, en de nodige ruimte om deel te nemen aan de sociaalecologische transitie beperken. Daarom zijn bijvoorbeeld de wooncoöperaties in Zürich zo'n sterk voorbeeld. Ze laten je toe ecologisch te wonen ver onder de gangbare marktprijs, wat een meer ontspannen levensstijl vergemakkelijkt, met misschien een dag minder werken op je job en een dag 'bevrijde tijd' om te besteden aan je naasten, je buurt en je stad.¹³ Het concept van een wooncoöperatie past dus binnen de levenseconomie omdat het kwalitatief wonen verzekert als alternatief voor de projectontwikkelaars, die enkel dure lofts willen bouwen om hun investeerders minstens tien procent rendement op hun investeringen te kunnen geven. Een coöperatie, waarvan de aandeelhouders tevreden zijn met de combinatie van maatschappelijke meerwaarde en bijvoorbeeld een *return on investment* van drie procent, kan heel andere en inclusieve woonmodellen uitbouwen. Dat betekent niet dat privébedrijven niet meer kunnen bouwen, noch dat de overheid moet stoppen met sociale woningbouw. Het gaat om het herstellen van evenwichten binnen de visie van een gemengde economie. Het is bijvoorbeeld niet aan de private bouwsector om de toekomst van de woonmarkt te bepalen.

De levenseconomie vertrekt van de economische structuren die mensen nodig hebben om zich te ontwikkelen, om hun capa-

citeiten te ontplooiën (in de termen van Amartya Sen). Daarbij zijn deze economische structuren verweven met politieke instituties en de civiele samenleving. Zo waren de vakbonden de gangmakers van de Zwitserse wooncoöperaties, door hun pensioenfondsen hiervoor aan te wenden in plaats van ze blind toe te vertrouwen aan private banken. En als Wenen jaar na jaar bovenaan staat in lijstjes van ‘meest leefbare stad’, heeft dat alles te maken met een eeuw lang investeren in publieke huisvesting of *Gemeindebau*. Een op de vier inwoners van Wenen woont op deze wijze goed en betaalbaar.¹⁴

Ook op andere domeinen bestaan er concrete voorbeelden. Zo liet de stad Gent recent in het kader van haar lokaal voedselbeleid een digitaal platform ontwikkelen dat korteketenlandbouw stimuleert, door directe banden tussen lokale producenten en de horeca te ontwikkelen. Als je heel concreet op het menu van een restaurant leest “Hier serveren we met plezier producten van lokale boeren”, dan weet je dat er een voorbeeld van de levenseconomie op je bord ligt.

De levenseconomie draait in sommige gevallen ook rond het terug in handen krijgen van geprivatiseerde basisdiensten. Zo stemde de bevolking van Hamburg in 2013 in een referendum voor het opnieuw municipaliseren van het energiedistributienetwerk in de stad. Het geeft de stad terug alle hefboomen in handen om werk te maken van de noodzakelijke energietransitie.

De levenseconomie vertrekt van een pluralistische kijk op het economisch leven waarbij onder meer, geïnspireerd door Karl Polanyi, in vraag wordt gesteld of de markt de enige wijze van integratie is van de economie in de sociale sfeer. Het ziet *herverdeling* en publieke dienstverlening, alsook *wederkerigheid* (een kerneigenschap van *commons*) als even belangrijke vormen van integratie. In Polanyi’s termen gaat het om de herbedding van de economie in sociale relaties. Niet alles hoeft zich trouwens op

de schaal van de stad af te spelen, er kunnen evengoed regulaties op hogere schalen een rol spelen. Concreet, zoals het voorbeeld van de wooncoöperaties toont, gaat het om het ontwerpen van nieuwe businessmodellen die adequaat voorzien in goederen en diensten essentieel voor het leven. Het erkent het belang van zowel persoonlijke initiatieven als collectieve infrastructuren die iedereen toebehoren voor het floreren van de stedelijke samenleving.

Het gaat er finaal ook om dat mensen, die samen vorm geven aan een dergelijke levenseconomie en zo een gemeenschappelijke visie op de toekomst uitbouwen, een collectieve identiteit ontwikkelen die ook de individuele identiteit vorm geeft. Dat gebeurt door gezamenlijke narratieven (sterke verhalen) en nieuwe sociale praktijken. Meer concreet gaat het om het mogelijk maken van levensstijlen waarin consumeren niet langer centraal staat en waarin mensen niet langer opgedeeld zijn in functie van hun koopkracht. De wereld is dan geen plek meer om op te souperen, de stad niet langer een leuk decor om te consumeren. Als stedelingen bijvoorbeeld elkaar voorzien in diensten en goederen via LETS-groepen en deelcollectieven, ontstaan er nieuwe verenigingen waar mensen los van hun inkomen aan kunnen deelnemen.¹⁵ Zo ontstaan alternatieven voor de huidige dominante vorm van identiteitsvorming gebaseerd op expressief consumentisme: ik ben wat ik koop, of nog beter, waarmee ik te koop loop.

Het perspectief van de levenseconomie past mooi binnen het ecologisch denken. Want vanuit ecologisch oogpunt schrijven transitities zich in binnen de zoektocht naar het goede leven, naar een samenleving waarin iedereen zich kan ontplooien binnen de grenzen van de planeet. En de focus ligt op structurele maatregelen in plaats van op individueel gedrag. Dat betekent dat mensen het recht hebben op degelijke basisinfrastructuur die hen toelaat een ecologische levensstijl te ontwikkelen, met onder

meer goed onderwijs dat jongeren opleidt tot kritische burgers, waardige jobs die vlot bereikbaar zijn, en betaalbare en energiezuinige woningen voor iedereen.

De sociale kringlooeconomie

Geeft het concept van de levenseconomie al goed richting aan een sociaalecologische economie, dan omvat het nog niet alle economische activiteiten. Heel wat belangrijke consumptiegoederen, zoals de smartphone of kledij, vallen buiten het perspectief ervan. Zo blijven we nog veraf van een rechtvaardige klimaatneutrale stad. Want nog steeds blijft de doorsnee stadsbewoner goedkope kledij uit Bangladesh en dito 'smart' elektronica kopen uit China, gebaseerd op de uitputting van natuurlijke hulpbronnen en de uitbuiting van werknemers in het Zuiden. En stapelen de kleren zich op in de container terwijl ons elektronische afval de stranden en jonge levens in kustdorpen in Afrika vernietigt.

Dat heel wat nationale regeringen blijven vasthouden aan een neoliberal economisch beleid is geen reden voor steden om zelf niet de koers te verleggen in de richting die de ecologische uitdaging vereist. Tegelijk zijn steden de ideale broedplaats voor deze nieuwe ecologische economie, door de nabijheid en de grote nood aan het creëren van waardige jobs voor kortgeschoolden of technisch opgeleide mensen.

Zo komen we tot het tweede noodzakelijke perspectief op de economie: de noodzakelijke opbouw van een *sociale kringlooeconomie*, met minimale input van energie en dus onder meer zo weinig mogelijk transport, en maximaal hergebruik van grondstoffen. In deze postkapitalistische economie staat het welzijn van mensen binnen de grenzen van de planeet centraal. En die verschilt fundamenteel van onze huidige absurde groeiverslaafde economie waarbij we in België Italiaans bronwater drinken, terwijl je op een Toscaans terras weleens Chauffontaine of Spa krijgt voorgeschoteld. Of waarbij we garnalen uit de Noordzee

laten pellen in Noord-Afrika. Het gaat er dus om de kringlopen zo klein mogelijk te maken, en ze ook zo traag mogelijk te laten doorlopen. Hoe langer we bijvoorbeeld iets gebruiken of laten herstellen, hoe langer we de kringloop laten duren.

Het gaat om een radicale herconfiguratie waarbij, zoals bij elke sociaalecologische transitie, het structurele en het sociale in een nieuwe configuratie in elkaar vlechten op basis van nieuwe principes. Want zoals ik al eerder waarschuwde, kan een kringloop-economie, als je die enkel milieutechnisch opvat, perfect samengaan met asociale maatregelen, zoals de maximale uitbuiting van arbeiders hier en in het Zuiden.¹⁶

Deze nieuwe stedelijke economie vertrekt van enkele eenvoudige uitgangsprincipes, waarvoor de aanwezige kenniscentra de uitstekende partners zijn om ze uit te werken en aan de hand van prototypes uit te testen. Ik noem er slechts enkele: (1) alles wordt zo ontworpen dat het hersteld en uit elkaar gehaald kan worden; (2) in de stad is alle expertise aanwezig om alles te herstellen; (3) vanuit het concept van *urban mining* vormt de stad de mijn van de toekomst, in plaats van de natuur verder en vooral elders uit te putten. Het komt er dan op aan alles in de stad —gebouwen, voertuigen, apparaten, etc.— te beschouwen als de grondstoffen van morgen. Wat vandaag nog als uitzonderlijk wordt beschouwd —het Belgische bedrijf Umicore dat metalen uit elektronica zoals je smartphone recycleert— is dan de nieuwe norm. Het stedelijke metabolisme draait dan niet meer in hoofdzaak op het steeds maar opnieuw ontginnen van nieuwe grondstoffen, maar veeleer op gesloten kringlopen.¹⁷

Hierbij past de visie dat we alles wat zwaar is —grondstoffen, halffabricaten en eindproducten— nog zo weinig mogelijk over heel de wereld verplaatsen. Tegelijk is het zaak om wat niets weegt —ideeën en ontwerpen— wereldwijd te delen (in plaats van ze weg te stoppen achter patenten). Een voorbeeld maakt duidelijk

waar het om gaat: de Valori houten stoel. Deze is ontworpen door Denis Fuzii in São Paulo, en wordt verdeeld door Open Desk gevestigd in Londen. Als je de stoel wil kopen, zal Open Desk je helpen bij het vinden van een lokaal atelier of een microfabriek die het dicht bij je woonplaats zal produceren. De stoel is ondertussen meer dan tienduizend keer geproduceerd in meer dan de helft van alle landen wereldwijd. Deze *open design* netwerken kunnen het alternatief vormen voor het huidige dominante model van innovatie, gebaseerd op patenten en copyrights.

Het intrigerende aan dit voorbeeld is dat het een uitwerking is van de utopische visie die de ecologische denker van het eerste uur André Gorz al in de jaren 1980 uitwerkte: arbeiders die in productieateliers in hun wijken produceren wat ze nodig hebben, in plaats van te consumeren wat hen wordt aangepreut door de reclamemachine van de consumptiemaatschappij. In die tijd leek het onhaalbaar om te concurreren tegen de massaproductie in de fabrieken. Ondertussen is er de nieuwe technologische omwenteling, met krachtige computers, deelplatformen en nieuwe machines zoals lasercutters en 3D-printers. En heeft elke stad wel een of meerdere *fabrication laboratories*. In deze zogenaamde *fablabs* gaan kunstenaars, technici en geïnteresseerde burgers op creatieve wijze aan de slag, om zelf zaken te ontwerpen, te produceren of om spullen te herstellen. Ze kunnen uitgroeien tot microfabrieken, met kleinschalige productie verspreid over de stad in verschillende wijken. Tegelijk kunnen we de bestaande kringloopwinkels —die al veel ervaring hebben met hergebruik, herstel van apparaten en jobcreatie voor kortgeschoolden— ondersteunen om uit te groeien tot knooppunten van de sociale kringloopeconomie. In een ideaal scenario zou je zo op een plek een containerpark, een kringloopcentrum en een fablab op een geïntegreerde wijze laten samenwerken.

Ondertussen heeft Barcelona de potentie van deze nieuwe ontwikkelingen ingezien en lanceerde het in 2014 het *Fab City Global*

Initiative. Hierbij daagde de burgemeester steden uit om tegen 2054 de helft van alles wat ze consumeren zelf te maken. Het project wil de focus van het industriële paradigma, zeg maar de wegwerpmaatschappij, vervangen door een sociale kringloopeconomie, waarbij steden alle noodzakelijke data (informatie, kennis, design, code) digitaal delen. Het gaat dus om lokaal productieve en globaal verbonden steden en burgers. Bij de 28 steden in het netwerk horen Amsterdam, Shenzhen, Detroit, Parijs en Boston.

Verzet en vernieuw — de rol van politiserende samenwerking in stedelijke netwerken

Zoals we in het voorgaande beschreven, kunnen steden een cruciale rol spelen in de transitie naar een sociaalecologische samenleving. Ze zijn de ideale schaal en broedplaats voor nieuwe voorbeelden van een postkapitalistische economie, gebaseerd op lokale kringlopen, samenwerking, *commons*-initiatieven en beheerd via innovatieve *governance* modellen.

Dat er in sommige steden heel concrete en hoopvolle transities bezig zijn, leidt uiteraard niet tot de conclusie dat we als land of continent de koerswijziging naar een sociaalecologische samenleving hebben gerealiseerd. Je kan terecht kritisch opmerken: heel mooi van die koplopersteden, maar het zijn slechts druppels op een hete plaat. Welke druk kunnen zij uitoefenen op nationale regeringen en de Europese instellingen, laat staan op multinationals? Die kritiek is relevant, het zou dom zijn mochten steden, als geïsoleerde eilanden, elk hun eigen transitie nastreven, gefocust op een of meerdere deelsystemen. De realiteit ziet er gelukkig beter uit. Steden organiseren zich al geruime tijd in grensoverschrijdende netwerken. Dat leidt niet alleen tot kennisuitwisseling en het aanwakkeren van elkaars ambities, maar ook tot het zich politiek manifesteren op het bovenlokale niveau.

Een van de oudste en bekendste stedelijke netwerken is *Euro-cities*, opgericht in 1986 door de burgemeesters van Barcelona,

Birmingham, Frankfurt, Lyon, Milaan en Rotterdam. Vandaag brengt het bijna tweehonderd steden bij elkaar om ideeën uit te wisselen voor een groene en inclusieve stad. Daarnaast heb je *Energy Cities*, dat lokale besturen verenigt die inzetten op de energietransitie, met meer dan duizend gemeenten in dertig landen. Naast kennisdeling en transfer van knowhow, zet het bewust in op het beïnvloeden van de politiek van de Europese instellingen op vlak van energie, milieubescherming en stedelijk beleid. Tot slot is er *Fearless Cities*, een mondiale municipalistische beweging die opkomt voor de verdediging van mensenrechten, democratie en het algemeen belang. Het stelt zich met links-progressief beleid bewust op als alternatief voor autoritair en repressief nationaal beleid. Denk bijvoorbeeld op vlak van migratiebeleid aan een stad als Napels die zelfbewust communiceert dat ze bootvluchtelingen wil verwelkomen, als contrast met het inhumane beleid van de Italiaanse regering.

Dat steden zelfbewuster hun rol opnemen op het internationale toneel, toont tenslotte ook de brief waarin 210 burgemeesters en viceburgemeesters, naar aanleiding van de *Future of Europe* conferentie die plaatsvond in mei 2019, Europa oproepen tot meer klimaatambitie. Ze pleiten voor een rechtvaardige en inclusieve langetermijnstrategie die de uitstoot van broeikasgassen meer dan halveert tegen 2030. Daarbij willen de ondertekenende stadsbestuurders leiden ‘*by example*’.

Zijn deze stedelijke netwerken hoopgevend, dan is echt het verschil maken nog een ander paar mouwen. Dat lukt enkel door het bouwen van stedelijke coalities met een duidelijke politieke én economische agenda gericht op de noodzakelijke sociaalecologische transitie. Dat heeft ook te maken met de kansen en bedreigingen van de nieuwe digitale economie. Zo kan een stad investeren in betaalbare en energiezuinige woningen, als tegelijkertijd Airbnb de woonmarkt om zeep helpt, is het dweilen met de kraan open. Hetzelfde geldt voor andere hyperkapitalistische

platforms als Uber — waardoor er meer autoverkeer in de stad komt.

Het komt er niet alleen op aan deze streng te reguleren, waarbij het trouwens opvallend is dat het eerder steden zijn dan nationale regeringen die dit effectief doen. Nog veel meer ligt de uitdaging in het samen ontwikkelen en ontplooiën van gedeelde digitale know how en infrastructuur. Steden kunnen bijvoorbeeld gezamenlijk de ontwikkeling ondersteunen van open source software platformen die het opzetten van werkende *commons*-systemen mogelijk maken. Denk aan fiets- en autodelen, het uitgeven van lokale munten, het beheer van voedselproductie in korteketenlandbouw, ... Dit is geen fictie maar een reële mogelijkheid. Vandaag zijn *commoners* in een aantal steden al bezig met de ontwikkeling van een alternatief 'Fairbnb'. Als twintig Europese steden hier hun schouders onder zetten, hebben we morgen een duurzaam alternatief waarvan de meerwaarde niet afgeroomd wordt door investeerders in Silicon Valley, maar integendeel geherinvesteerd kan worden in de verdere uitbouw van de transitie, met bijvoorbeeld extra ondersteuning van stadsbewoners met een laag inkomen. Een ander sterk voorbeeld is de in Gent opgerichte coöperatie voor het delen van elektrische wagens Partago. Zij stellen onder-tussen hun digitaal platform voor autodelen ter beschikking via hun *Mobility Factory* aan elke geïnteresseerde stad in Europa. En de Britse *New Economics Foundation* (NEF) probeert met CabFair een taxicoöperatie als alternatief voor Uber op te starten.¹⁸

Dat is de echte strijd waar we voor staan en een les die we uit de jaren zeventig moeten trekken. In die dagen was er ook, vanuit de energie van wat we tegenwoordig 'mei 68' noemen, een breed spectrum van civiele acties en initiatieven, die meer ruimte claimden voor burgerautonomie in relatie tot de overheid en de economie. Als deze ruimte werd gewonnen op het gebied van bijvoorbeeld nieuwe rechten (homohuwelijk, flexibele loopbaan-opties, euthanasie ...) in een aantal landen, dan is op het gebied

van de economie het omgekeerde gebeurd: burgers hebben terrein verloren. Door zich wereldwijd te organiseren, is de kracht van het bedrijfsleven ver boven die van zowel de natiestaat als de zelf-organiserende burgers uitgegroeid. Als de nieuwe golf van diverse burgerbewegingen en progressieve stadsbesturen echte macht wil verwerven, moet het zich van meet af aan translokaal organiseren, waarbij coalities van steden met duidelijke politieke en economische doelstellingen het voortouw nemen.

Dit vereist bewustzijn en een helder handelingsmodel, dat ik in *Vrijheid & Zekerheid* heb omschreven als revolutionair reformisme.¹⁹ Het gaat om de bewuste aaneenschakeling van verregaande hervormingen die elkaar aanvullen en versterken en die tegelijkertijd het politieke bewustzijn verhogen. In termen van systeemtheorie: het komt erop aan hervormingen door te voeren die complementair zijn en elkaar versterken. Dan kan er synergie ontstaan en kan positieve terugkoppeling leiden tot een versneling in transities door de huidige vicieuze cirkel van ongelijkheid, ecologische crisis en maatschappelijk wantrouwen te vervangen door de *virtueuze* cirkel van groeiend vertrouwen en samenwerking, en een rijkelijke ontplooiing binnen de grenzen van de planeet.

Eindnoten

1. <https://www.autogids.be/autonieuws/mobiliteit/gent-mobiliteitsplan-werkt.html>
2. Zie bijvoorbeeld M. Lodder et al. (2017), *Staat van Transitie: patronen van opbouw en afbraak in vijf domeinen*. Rotterdam: DRIFT.
3. <https://nyc.streetsblog.org/2007/01/18/new-congestion-charging-survey-in-line-with-london-stockholm/>
4. Zie D. Holemans (red.) (2012), *De mensen maken de stad. Bouwstenen voor een sociaalecologische toekomst*. Berchem: EPO.
5. Voor een inleiding tot de *commons* in het Nederlands, zie S. Helfrich et al. (2012), *Gemeengoed — delen brengt welvaart*. Gent: Oikos.
6. Voor concrete cijfers van de groei van *commons* in België, zie D. Holemans et al. (2018), *Wanneer burgers samen het heft in handen*

- nemen: burgercollectieven opgericht in 2015 en 2016 van naderbij bekeken.* Brussel: Koning Boudewijnstichting.
7. Dit is geen waardeoordeel, de toekomst ligt trouwens ook deels in nieuwe vormen van stedelijke-rurale samenwerking.
 8. Voor de geschiedenis van de Belgische antikernenergie-beweging zie: G. Steenkiste (2011), 'We hadden Gelijk.' *Oikos* (57), juni 2011, p. 4-10.
 9. D. Holemans (2016), *Vrijheid & zekerheid. Naar een sociaal-ecologische samenleving.* Berchem: EPO.
 10. Voor een samenvatting van de studie met info over het profiel van *commoners*, zie: K. Van de Velde, D. Holemans & T. De Moor (2019), 'Wanneer burgers samen het heft in handen nemen (deel 1). Burgercollectieven opgericht in 2015-2016 van naderbij bekeken.' *Oikos* (90), juni 2019, p. 66-87.
 11. Voor meer duiding bij het begrip institutionele diversiteit: https://www.greeneuropeanjournal.eu/content/uploads/2016/11/GEJ_A5_NL_Holemans_PRINT.pdf.
 12. In dit manifest leggen de onderzoekers uit wat ze bedoelen met *Foundational Economy*: <https://foundationaleconomy.com.files.wordpress.com/2017/01/wp131.pdf>. Wat opvalt is dat in de tekst de ecologische dimensie onderbelicht blijft.
 13. Over de Zwitserse wooncoöperatie en andere alternatieve woonvormen vind je meer informatie in de *Oikos*-publicatie A. Kuhk, D. Holemans & P. Van den Broeck (red.) (2018), *Op Grond van Samenwerking. Woningen, voedsel en trage wegen als heruitgevonden commons.* Berchem: EPO.
 14. <https://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/municipal-housing-in-vienna.html>
 15. LETS staat voor *Local Exchange Trading System*, of in het Nederlands, Lokaal Uitwisseling- en RuilSysteem. Het doel van een LETS-groep is mensen met elkaar te verbinden en sociale contacten te stimuleren door de uitwisseling van diensten en goederen. Dit gebeurt in een systeem met een LETS-eenheid gebaseerd op tijd. Zo kan iedereen bijdragen zonder dat er een euro aan te pas komt.
 16. Zie D. Holemans (2014), 'De ecologische samenleving vorm geven.' In: S. Deckmyn et al. (red.), *Product <=> Dienst – Nieuwe businessmodellen in de circulaire economie.* Mechelen: Plan C.9, p. 20-21.
 17. <http://www.urbanmineplatform.eu/homepage>
 18. <https://neweconomics.org/2018/01/new-poll-82-uber-users-ready-quit-service>
 19. Deze term ontleen ik aan de Franse denker André Gorz die het introduceerde in de jaren 1960, maar past binnen een veel oudere

discussie over de vraag of we de transitie moeten of kunnen realiseren door een revolutie of een reeks hervormingen van de bestaande orde. 'Revolutionair reformisme' erkent de nadelen van deze beide uiterste keuzes, en kiest voor de middenweg van de radicale evolutie. Het boeiende is dat dit handelingsconcept ondertussen wordt bevestigd door inzichten uit de systeemtheorie.