

GENT IS NIET TE KOOP

VEROVER
DE STAD



gent.pvda.be



PVDA

SOCIAAL

RECHTVAARDIG

ACTIEF

13. STADSVERNIEUWING

Gent (ver)bouwen en vernieuwen op mensenmaat, daar willen wij werk van maken. Want het huis, de wijk en de stad waarin je woont, betekenen veel voor mensen. Betaalbare en goede woningen versterken hun bewoners. Hetzelfde geldt voor bereikbare wijken, met leuke plekken om elkaar te ontmoeten en goede scholen, diensten en winkels in de buurt. Wonen in de stad is duurzaam. Stadsbewoners hebben een kleinere ecologische voetafdruk, maken minder gebruik van de auto, gebruiken meer de fiets en het openbaar vervoer in hun dagelijkse verplaatsingen. Wonen er globaal meer mensen in de steden, dan zorgt dat voor minder versnippering, dan blijft er meer open ruimte en vermindert de verkeersstroom.

WAT WE WILLEN

EEN. EEN AMBITIEUS, WERVEND EN GLOBAAL GENTS STADSVERNIEUWINGSPLAN

- Ambitieuze stadsplannen - op lange termijn. Een stadsvernieuwingsplan zet als eerste stap de woonzones, het openbaar vervoer, de groene plekken en de publieke voorzieningen (zoals scholen, dokters, crèches, ...) op de kaart als stevige ruggengraat.
- Doordachte wijk- en buurtgerichte stadsvernieuwingsprojecten. Een wijk vernieuwen is geen werkje van een paar jaar. Het vergt blijvende inspanningen en boven alles aandacht voor de mensen die er al wonen. Buurtbewoners en buurtorganisaties moeten maximaal inspraak krijgen en meebeslissen over de belangrijkste punten.
- Flexibele plannen, op korte termijn. De beste stadsvernieuwingsplannen leggen niet alles op voorhand vast: het gaat ook over inspelen op tijdelijke en onvoorziene vragen, problemen en kansen. De Stad moet hier soepel mee omgaan en manieren voorzien om hier vlot op in te spelen.
- Niemand weet beter wat de stad of een buurt nodig heeft dan de Gentenaars zelf. Samen maken we de stad. We geven eerst inspraak aan de buurtbewoners en maken dan pas plannen.

TWEE. DE STAD ZELF ALS DE BELANGRIJKSTE ACTOR IN DE STADSVERNIEUWING

- De stad voert een actieve grondpolitiek. Ze verstevigt haar positie door systematisch zelf gronden te verwerven - in plaats van te verkopen - en wordt zo de belangrijkste speler in Gent.
- Nieuwe stadsdelen ontwikkelen begint met de aanleg van de gemeenschappelijke ruimte en de ontsluiting met openbaar vervoer. Investeren in aantrekkelijke stedelijke kwaliteiten zoals infrastructuur (openbaar vervoer, fietspaden...), groen en stedelijke dienstverlening zorgt voor een hogere grondwaarde. De opbrengst daarvan komt de stad zelf toe en niet de private ontwikkelaars.
- We voorzien in de wijken deeliniciatieven die blijvend een goede invloed hebben op de buurten: van woningen van de 'community land trust' (CLT), tot gedeelde stadslandbouw of volkstuinjes of allerhande uitleendienstes.
- De meerwaarde van private bouwprojecten moet naar de stad terugvloeien in de vorm van een heffing op deze meerwaarde. Met dat geld kan de stad zelf investeren. De stad kan niet langer plooiën voor private projectontwikkelaars, bijvoorbeeld door bouwrechten toe te staan in ruil voor beperkte gemeenschapsvoorzieningen.

- We hevelen de regie van het woonbeleid over van het bestaande stadsontwikkelingsbedrijf sogent naar de nieuw op te richten stedelijke wooncoöperatie. De bouw van scholen, parken, ... geven we terug in handen van de stad.

DRIE. PRINCIPES VOOR EEN LEEFBARE, LEVENDIGE, DIVERSE EN SAMENHANGENDE STAD

- Op de grond van het E17-viaduct boven Gentbrugge bouwen we een betaalbare en ecologische modelwijk voor de 21ste eeuw, met groen en woningen.
- We kiezen voor integrale wijken met een versterkt sociaal weefsel. We zorgen dat in alle wijken basisdiensten aanwezig zijn. Van een postkantoor, een bib, een zwembad, een bankautomaat tot een bakker en kapper.
- We gaan voor korte transportafstanden waarbij de focus ligt op het openbaar vervoer en de fiets.
- Grotere gemeenschappelijke ruimtes en gebouwen zoals scholen gebruik je het best op meer dan één manier. Deze stel je zo veel mogelijke open voor de buurt.
- We verzetten ons tegen nieuwe shoppingcentra en geven zuurstof aan kleine ondernemingen in het centrum van de stad.
- Gedaan met het privatiseren van publieke gronden.
- We gaan voor tijdelijk gemeenschapsgebruik van leegstaande terreinen en panden, met prioriteit voor cultuur in al haar diversiteit.
- We kiezen voor een gevarieerd woningaanbod in elke wijk, met duurzame materialen.
- We zorgen altijd voor groene ruimte, met zitbanken en speeltuigen, op maximaal 300 meter van je woning.
- We zetten in op buddyprojecten in nieuwe woonwijken. Voorbeelden hiervan zijn meter- en petersystemen voor vluchtelingen, kangoeroewonen voor senioren en studenten,...

VIJF. SAMEN MAKEN WE DE STAD: GEEN STADSVERNIEUWING ZONDER INSPRAAK

- Bij de opstart van nieuwe projecten hoort de stad echte inspraak te organiseren. Hierbij wordt extra aandacht besteed zodat ook moeilijk bereikbare groepen hun zegje kunnen doen.
- Het beleid moet de adviezen van de bevoegde diensten en raden, zoals de Gecoro of de woonraad, respecteren.
- Draai de volgorde om: eerst overleg met de buurt, daarna een ontwerp en een planning.
- Bottom-up, een belangrijke karakteristiek van onze stadsvernieuwing.

VIJF. SAMENLEVEN IN DIE NIEUWE STAD

- Heldere regels rond rust en lawaai. We willen dicht op elkaar wonen gemakkelijker en draaglijker maken.
- Extra basisvoorzieningen in buurten waar de problemen ophopen.
- We leiden jongeren op tot stewards voor parken en pleinen, naar het voorbeeld van de Pleinpatrons in Borgerhout.
- Wijkagenten nemen hun sociale taak in de gemeenschap op. Ze staan dicht bij de mensen en worden opgeleid om kleine conflicten op te lossen.
- We zorgen dat nieuwe woningen beter geïsoleerd zijn. Zo beperken we geluidshinder en kan iedereen genieten van rust in eigen woonst.

ZES. HET STADSBEELD

- Een echt ruimtelijk beleid gaat ook over de esthetische visie op de stad. Een zekere cohesie zorgt voor rust en samenhang in het stadsbeeld.

- Richtlijnen over nieuwe woningen en hun samenhang in het geheel van de stad kunnen rond bouwmaterialen gaan, rond stijl, rond kleur,...
- We kiezen niet voor eenheidsworst, maar voor samenhang en cohesie.

VISIE

Gent (ver)bouwen en vernieuwen op mensenmaat, daar willen wij werk van maken. Want het huis, de wijk en de stad waarin je woont, kunnen veel betekenen. Betaalbare en goede woningen versterken hun bewoners. Hetzelfde geldt voor bereikbare wijken, met leuke plekken om elkaar te ontmoeten: waar je kan zitten, rondhangen of spelen. En ten slotte zijn we allemaal beter af als er goede scholen, diensten en winkels zijn in de buurt. Alle Gentenaars hebben recht op al die puzzelstukjes. Of mensen nu wonen in het centrum, buurten rond het centrum of daarbuiten.

Daar komt nog iets bij: het klimaat. Wonen in de stad is duurzaam. Mensen hebben er een kleinere ecologische voetafdruk, maken minder gebruik van de auto en gebruiken meer de fiets en het openbaar vervoer. Een stad op mensenmaat is ook een stad op maat van de planeet.

In de vorige eeuw moedigde het beleid wonen buiten de stad aan. Kosten noch moeite werden gespaard om elk deel van Vlaanderen te ontsluiten. Tot in de kleinste uithoeken heeft de overheid voor nutsvoorzieningen gezorgd. Wie het zich kon veroorloven, ging buiten de stad wonen, in het groen. Wie niet de middelen had, bleef in de stad. De steden verloederden omdat er te weinig financiële draagkracht overbleef. Het platteland raakte volgebouwd. Vlaanderen werd één grote, warrige suburbane ruimte. Het resultaat was iets tussen stad en platteland, met de gekende lintbebouwing, verkavelingen en baanwinkels tot gevolg.

Vandaag spitst het ruimtelijk beleid in Vlaanderen zich toe op bestemmingen en zonerings. Het beleid voert een 'boekhouding' van de ruimte. Het probeert structuur te brengen in de ruimtelijke warboel en heeft de mond vol over de noodzakelijke inspanningen van iedereen om de overgang te maken naar een duurzaam en klimaatvriendelijk gebruik van de ruimte. Terug naar de stad dus. De glorie van vrijstaande verkavelingswoningen buiten de stad lijkt voorbij: ze zijn te groot, en te duur in onderhoud en qua energieverbruik. Bovendien is de afhankelijkheid van de auto veel te groot. Maar ook nu zit er een adder onder het gras.

De vastgoedsector herontdekt de stad en mikt op een nieuwe middenklasse van welgestelde gepensioneerden en van jonge tweeverdieners, die allemaal terug willen naar de stad. De nadruk ligt op de bouw van dure appartementen in nieuwbouw of op exclusieve lofts in vernieuwbouw. Uitsluitend voor verkoop. In de stadsdelen waar de vastgoedsector op die manier doende is, gaan de koop- en huurprijzen steevast omhoog. Wie zich dat niet meer kan permitteren, moet verkassen naar de meest dichtbevolkte wijken in de stad of zelfs verder, buiten de stad. Wie nooit de middelen had om naar een betere omgeving te trekken, is ook nu weer gezien.

Stad Gent houdt al sinds het begin van de jaren 2000 een indrukwekkend rondreizend stadsvernieuwingscircus aan de gang. Deze stadsontwikkelingsplannen proberen vooral kapitaalkrachtige bewoners terug te lokken. De aanvankelijke buurtbewoners kregen de stadsvernieuwingskrumels of verhuisden. De spreekwoordelijke 'verdringing' of gentrificatie. Het is tijd om dit een halt toe te roepen en werk te maken van een stad op maar van de mensen die er al wonen. En daar valt nu eenmaal minder aan te verdienen door private vastgoedbonzen.

Niet elke stadsbewoner komt met dezelfde kansen aan de startlijn. Stadsplanning wordt onvermijdelijk geconfronteerd met vraagstukken van verarming, sociale cohesie, ruimtelijke en sociale verdringing, verdeling van de ruimte ...

EEN. EEN AMBITIEUS, WERVEND EN GLOBAAL STADSVERNIEUWINGSPLAN

Bouwen is een kwestie van denken en doen. Van een plan over de bebouwde ruimte mag verwacht worden dat het discussie uitlokt aan de keukentafel, dat je het je concreet kan voorstellen, dat je goesting krijgt om mee te doen.

Zo'n stadsontwikkelingsplan hoeft geen dik boek te zijn. Dat van Kopenhagen bijvoorbeeld, een stad die groeit met 10 000 inwoners per jaar, telt 25 pagina's. Het bevat heldere principes die vele jaren meegaan. Die principes vertrekken van de woonnoden en de verwachtingen van de inwoners van Kopenhagen.

Het is maar logisch dat wat een stad leefbaar en aangenaam maakt, eerst op de plankaart wordt gezet. Geen stad die dichtslibt met auto's, maar een stad met een fijnmazig en stipt netwerk van openbaar vervoer. Een stad met degelijke fietsinfrastructuur en met mooi verspreide en bereikbare groene ruimtes. Dat komt op de eerste plaats.

Gent heeft een Ruimtelijk Structuurplan. Dat wordt momenteel herwerkt. Maar zal die update zorgen voor een volgehouden en samenhangend ruimtelijk beleid? Want dat is het grote gebrek: het voortdurend afwijken van het grote overkoepelende plan, de versplinterde aanpak met een rits mini-ontwikkelingsplannetjes, vaak à la tête du client: de projectontwikkelaar.

Kijk naar de Queen Towers, twee megalomane woontorens die Optima Global Estate samen met Eurostation mocht bouwen aan Gent-Sint-Pieters. Ook daar wordt het ruimtelijk plan gewijzigd in het voordeel van de projectontwikkelaars. Het 'ruimtelijk uitvoeringsplan' (RUP) voorzag één 'slanke toren'. Maar daar maakte het stadsbestuur er prompt twee van, 30 meter hoger bovendien dan wettelijk toegelaten. Conclusie van het buurtcomité: 'De stad pleziert Eurostation, Electrabel, Optima en wellicht nog ander groot kapitaal, maar niet de Gentenaars die in die buurt wonen. Het private belang van instanties met centen primeert.' De bouwvergunning van de Queen Towers werd uiteindelijk in hoger beroep definitief geschorst. Maar in heel wat andere dossiers zagen we dat de vastgoedconnecties in de Arteveldestad blijven bestaan.

Zonder een jarenlang volgehouden inspanning vanuit een vogelperspectief, met een evenwichtige verdeling van infrastructuur en voorzieningen, heb je geen leefbare en levendige stad. Kopenhagen volgt al sinds 1947 dezelfde planningsprincipes, en staat hoog in de top tien van de aangenaamste steden ter wereld. Voor alle duidelijkheid: daar zijn al die tijd ook voldoende centen voor voorzien.

Slow urbanism laat doordachte structurele ingrepen toe. Dat gebeurt dan vanuit een visie die gebaseerd is op een traject, waarin de stad samen met al haar bewoners op zoek gaat naar een aangename leefomgeving. Een leefomgeving die ook duidelijk geworteld is in de bestaande situatie; in het echte leven van de echte mensen in de buurten. We steunen daarbij op de expertise van de terreinwerkers, op het werk van stadsonderzoekers, op een gestage opbouw van inzicht en bewustzijn. Op die manier vermijden we overhaaste ingrepen die aangedreven worden door modes of de waan van de dag.

Maar *slow urbanism* mag geen voorwendsel zijn voor uitstel. Integendeel, het maakt op korte termijn allerlei dingen mogelijk. Zo kan een leegstaand kantoor- of bedrijfsgebouw in een wijk tijdelijk een andere missie krijgen, waar de buurt op dat moment nood aan heeft. En intussen zet die buurt met inspraak het ontwikkelingsplan verder op. Zo komen we tot ambitieuze stadsplannen, op lange termijn. Tot doordachte wijkplannen, op middellange termijn, die werken voor iedereen in de buurt. En tot slimme, flexibele plannen, op korte termijn, die buurtbewoners de kans geeft om zelf een steentje bij te dragen.

TWEE. DE STAD ZELF ALS DE BELANGRIJKSTE ACTOR IN DE STADSVERNIEUWING

De uitverkoop van allerlei ongebruikte publieke gronden verzwakt de greep van de stad op de stadsvernieuwing. Zo verkocht het Gentse OCMW 450 hectaren grond aan havenbaron Fernand Huts. De Stad verkoopt haar grondreserves omdat ze krap bij kas zit, maar in feite gaat het over een uitverkoop van publieke rijkdommen.

Steden als Amsterdam tonen dat het anders kan. Daar voert de stad een actieve grondpolitiek en koopt ze systematisch gronden op. De stad werkt er met erfpachten. Zo is de stad eigenaar van maar liefst 80 procent van het grondgebied en houdt zo de sleutels van stadsvernieuwing in handen. We hoeven er geen tekening bij te maken: in Amsterdam is de verhouding tussen stad en private projectontwikkelaars helemaal anders dan in Gent. De private projectontwikkelaar wil de maximale invulling van de bouwrechten op een perceel realiseren. Maar als dat botst met wat wenselijk is voor de omgeving, lopen projecten vast en wordt de stad geremd in haar ontwikkeling. Hele buurten worden soms jarenlang gegijzeld in afwachting van de beslissende veldslag.

Willen we de stad weer aan het stuur, dan moeten we de publieke eigendom van gronden uitbouwen in plaats van ze af te bouwen.

We hebben ook een andere visie nodig op de ruimte die we gemeenschappelijk gebruiken. Op twee manieren. Vandaag kennen we voornamelijk een model van afgebakend privébezit dat bediend wordt door publieke voorzieningen en openbare ruimte. Als we alles omkeren en afstappen van die 'bedieningslogica', wordt veel meer mogelijk. We kijken dan eerst naar wat we samen nodig hebben, zoals de aanleg van de gemeenschappelijke ruimte en de ontsluiting door het openbaar vervoer. Het komt er bij de planning vooral op aan de nieuwe wijk te bekijken vanuit het ruimere kader van de stad. Dus geen groen tussen de woningen en een boompje in de straat achteraf, maar goed geplande stukken groen. Hoe zullen de nieuwe bewoners er raken? Wordt het bestaande transportnetwerk niet overbelast? Zijn de nieuwe bewoners dan toch weer aangewezen op de auto? De stad die vanuit deze visie eerst investeert in aantrekkelijke stedelijke kwaliteiten zoals infrastructuur (openbaar vervoer, fietspaden...), openbare diensten en groen, realiseert zo een meerwaarde die nadien kan terugvloeiën naar de stad.

Bovendien stopt de gemeenschappelijkheid niet wanneer de plannen opgemaakt en uitgevoerd zijn. In alle wijken kan je deelinitiatieven inplanten, waar de mensen dan zelf verder mee aan de slag gaan. We denken dan aan de gemeenschappelijke, betaalbare woonoplossingen van de 'community land trust' (CLT), aan gedeelde stadslandbouwinitiatieven en volkstuintjes, aan door de buurt beheerde ontmoetingsruimtes of nuttige uitleendienstes (van kinderfietsen tot werkmateriaal).

Het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf sogent is verworden tot een ordinaire projectontwikkelaar waar zelfs de gemeenteraad nauwelijks nog greep op heeft. Het schepencollege geeft de teugels van het woonbeleid bewust uit handen aan sogent en bouwpromotoren. In ruil voor het includeren van een stadscrèche of een schooltje in hun plannen, krijgen deze private ontwikkelaars tal van megaprojecten toegewezen. De kost voor deze crèche of het schooltje valt uiteraard in het niks bij het rendement van de rest van het project - en voor je het weet komen er zestien verdiepingen op het schooltje in plaats van zes en worden de koop- of huurprijzen sterk opgetrokken. Niemand die nog weet waar de beslissingen écht genomen worden, en elke transparantie is zoek. Bouwpromotoren worden op hun wenken bediend, terwijl buurtcomités aan de kant geschoven worden.

In plaats van in te zetten op betaalbare woningen voor Gentse gezinnen, kiest sogent systematisch voor dure bouwprojecten en luxe-appartementen. Wij willen sogent omvormen van een ongeleid projectiel tot een Stedelijke Wooncoöperatie, transparant en onder democratische controle. En met een duidelijke missie: een betaalbaar woonbeleid ontwikkelen op maat van alle Gentenaars. In plaats van sloop te gaan met private projectontwikkelaars die enkel geïnteresseerd zijn in het dure marktsegment, moet het nieuwe

woonbedrijf werk maken van publieke investeringen in innovatieve ecologische wijken die voor iedereen toegankelijk zijn. Honderd procent betaalbaar, duurzaam wonen: dat is stadsontwikkeling op mensenmaat.

DRIE. PLANPRINCIPES VOOR EEN LEEFBARE, LEVENDIGE, DIVERSE EN SAMENHANGENDE STAD

Gent groeit. De stad leefbaar houden is een grote uitdaging. Elke vierkante meter ruimte is goud waard. De beste manier om die te laten renderen, is ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk mensen op zo veel mogelijk manieren ervan kunnen genieten.

De levendigste en aangenaamste buurten zijn die waar de mix van functies zo volledig mogelijk is. Dat bedoelen we met 'integrale wijken', die we ook in de inleiding van dit programma beschrijven. Nieuw te ontwikkelen wijken moeten deze mix van bij de planopzet voorzien: wonen, werken, winkelen, ontspannen, schoolgaan, zorg, cultuur, groen...

De nabijheid van alle basisfuncties heeft ook een impact op onze manier van verplaatsen. De auto is de meest ruimteverslindende manier van transport. We kunnen onze steden niet langer blijven inrichten op die maat, zelfs als we morgen allemaal elektrisch zouden rijden. We streven naar korte transportafstanden met focus op het openbaar vervoer en de fiets.

We plannen een meervoudig en breed gebruik in van de grotere gemeenschappelijke ruimtes en gebouwen: scholen, sporthallen, bibliotheken, culturele centra... zodat ze meer uren per dag in gebruik zijn en minder leegstaan. Breed gebruik zorgt voor levendige stedelijke ruimte door het komen en gaan van verschillende gebruikers op verschillende momenten van de dag.

Ondernemingen hebben een plaats in het centrum van de stad. Een korte woon-werkafstand gaat verkeerscongestie tegen. Maar grote kantoorprojecten (> 1500 m²) of functies met een groot aanzuigeffect op bezoekers, horen thuis in een zone rond een station (bus, tram, metro of trein).

Hoogbouw kan, als die kwalitatief wordt aangepakt. Compacter bouwen, op kleinere kavels, in het bestaande weefsel heeft voordelen. Zo verminderen we het ruimtegebruik en dus de verharding, maar ook de verplaatsingsbehoefte en het energieverbruik. Maar omwille van de leefbaarheid van de omgeving springen we toch spaarzaam om met hoogbouw. De locatie moet geschikt zijn en publieke functies komen eerder voor hoogbouw in aanmerking dan wonen. Financieel rendement per m² is geen criterium, meer open ruimte creëren wel.

We privatiseren niet-gebruikte publieke gronden niet langer, maar we geven ze een bestemming als ruimte voor gemeenschappelijk gebruik. Leegstaande publieke of private terreinen en panden nemen we in gemeenschapsbeheer. Zo houden we de stad levendig en gaan stadsdelen open waar mensen anders niet zouden komen.

De groeiende verscheidenheid van de gezinsvormen vereist een meer gevarieerd woningaanbod in elke buurt. We plannen een waaier van allerlei types van woningen aan gevarieerde prijsniveaus in elke wijk. Deze waaier fungeert als basis voor de diversiteit over de hele stad en als een demper op de woningprijzen.

Geen enkele woning mag verder dan 300 meter van een groene ruimte liggen, met zitbanken en speeltuigen. We ontwikkelen restruimtes in de stad tot pocketparkjes. Binnentuinen in een bouwblok voegen we samen tot een gemeenschappelijk parkje voor de bewoners van het blok, als privaat groen met publiek gebruik.

VIER. SAMEN STAD MAKEN: GEEN ONTWIKKELING ZONDER INSpraak

Echte inspraak geeft de bewoners en betrokkenen de kans om projecten aan te passen en laat nieuwe noden aan bod komen. Echte inspraak vertrekt van de behoeften in de stad en van de wensen en vragen van de inwoners. Hoe het niet moet? Eerst met de private ontwikkelaar het plan uitwerken en met dat bijna kant-en-klare project naar de bewoners gaan. Echte inspraak kan onder vele vormen. Het stadsbestuur moet daar creatief in zijn, zodat alle bewoners mee zijn en niet alleen de mondigen of de incrowd.

We willen de volgorde omdraaien: eerst overleg met de buurt en daarna een ontwerp en planning. Hoe gaat het nu? Op het puin van het legendarische Ottenstadion verschijnt straks een gloednieuwe ecologische woonwijk, een samenwerking tussen sogent en bouwbedrijf Bopro van AA Gent-voorzitter Ivan De Witte. Oorspronkelijk beloofde het stadsbestuur 'een ecologische en kindvriendelijke woonwijk met in totaal een 180 à 200 woningen, met nadruk op laagbouw.'

Maar bouwpromotor Bopro en sogent roken geld en gooiden het plan om, tégen de buurt in. In plaats van 180 komen er 300 woningen, waaronder appartementen tot vijf verdiepingen hoog en commerciële ruimtes. De beloofde sociale woningen worden doodleuk geschrapt. Gezinswoningen met 2 slaapkamers gaan voor meer dan 400.000 euro over de toonbank, onbetaalbaar voor de doorsnee Gentenaar. Maar liefst 550 (!) gezinnen dienden een bezwaarschrift in. 'Dit is geen Ecowijk, maar eerder een Eurowijk, gekaapt door projectontwikkelaars', aldus het buurtcomité. 'Wie beslist zoiets? Is Ivan De Witte plots baas in de stad? Wie doet wie hier een plezier?'

Een goed stadsvernieuwingsproject vertrekt vanuit een diagnose van de lokale problemen en noden. Samen met de bewoners, het stadsbestuur en de betrokken administraties wordt dan het plan voor de buurt uitgetekend. Zo creëer je een draagvlak. Alleen door de wijk te leren kennen van binnenuit weet je als stadsbestuur wat de draagkracht van die wijk is. Pas daarna kunnen ontwerpers en projectontwikkelaars een project uitwerken.

We willen dat de Gentse stadsontwikkeling bottom-up gaat werken. De tijd van de obligate informatiesessies met een eenrichtingsverkeer van bovenuit is voorbij. Het tijdperk van de wakkere burger en van burgerinitiatieven en burgerbewegingen is aangebroken. De protestacties, bottom-up, tegen stedenbouwkundige ingrepen van bovenaf en de initiatieven van alternatieve kleinschalige buurtontwikkeling zijn niet meer te tellen. Zulke lokale initiatieven van onderuit zorgen ervoor dat niet-gekende of miskende lokale noden en mogelijkheden op de agenda komen. Op eigen kracht een lokaal probleem aanpakken is ook een oefening in mondigheid, een vorm van empowerment. De stad is een laboratorium. Open ruimte wordt gemeenschappelijk gebruikt en plots hebben we een ander sociaal leven in de wijk. Dat is zo met de vele samentuinen en de zomerbars van de buurt op braakliggend terrein. Zulke initiatieven kunnen het lokale ook overstijgen. Zo heeft de vroegere luchthaven Tempelhof in Berlijn een nieuwe bestemming gekregen als recreatieruimte.

Ja, er is heel veel expertise en creativiteit aanwezig. Creëer daar ruimte voor, moedig zulke initiatieven aan en laat hen onafhankelijk en kritisch werken, in plaats van hen monddood te maken of in te kapselen in het stedelijke beleid.

VIJF. SAMENLEVEN IN EEN STAD

In een stad wonen mensen dicht bij elkaar. Dat zorgt soms voor problemen, omdat we nu eenmaal allemaal andere noden hebben. Kinderen willen ravotten en zouden daar alle kansen toe moeten krijgen. Oudere mensen hebben soms net meer behoefte aan wat rust van de alledaagse drukte. En ook zij zouden die nood moeten kunnen ingevuld zien.

Samenleven met zo weinig mogelijk frustraties en zoveel mogelijk samenhang, dat moet ons uitgangspunt zijn. Dat doen we door respect te hebben voor elkaar, maar ook door samen heldere regels aan te houden over waar er rust en waar er lawaai kan gemaakt worden. Zo zorgen we dat iedereen zich goed voelt in onze stad van de toekomst.

Het moeilijkst gaat het op de plekken waar de mensen met de meeste problemen het dichtst bij elkaar moeten leven zonder omkadering of begeleiding. Een stad als Gent kan dat niet toelaten. In moeilijke blokken en buurten heeft iedereen ondersteuning op maat nodig. De stad moet bovendien op al deze plekken inzetten op extra basisvoorzieningen. Op termijn is het zaak om er voor te zorgen dat problemen zich nergens in de stad zo kunnen opstapelen dat het samenleven onmogelijk wordt. Waar dit gebeurt, zijn individuele verantwoordelijkheid en oplossingen ondergeschikt aan de nood aan structurele ingrepen van de stad.

Zijn er mildere problemen, dan kunnen straathoekwerkers buurtwerkers, opbouwwerkers, brugfiguren, pleinpatrons of wijkagenten die de buurt goed kennen, brandjes proberen blussen en helpen om de buurtbewoners tot een compromis te laten komen waarbij ieder zich in zijn noden begrepen voelt.

In die optiek zijn gemeenschappelijke ruimtes een pluspunt. Je kan er met je burens in dialoog gaan of samen spelen. Je kan er de buurtwerkers en de pleinpatrons leren kennen. En ja, ook die gedeelde, gekende gezichten zijn van goudwaarde voor het samenleven. Werkers, vrijwilligers, buurtactoren en sleutelfiguren: ze zijn de menselijke pleintjes en bankjes van de buurt.

ZES. HET STADSBEELD

De stad is van iedereen. Ze is divers, en toch één. Zo willen we dat de stad er ook uitziet. Een esthetische visie op de stad mag niet ontbreken in ons plan voor de vernieuwde stad.

Waarom zijn mensen zo vol van Griekse dorpjes, van Zuid-Franse dorpjes, van middeleeuwse steden? Er heerst een zekere samenhang. Alle huisjes zijn wit en hebben een blauw dak, of de bouwstenen waarin de stad is opgetrokken zijn dezelfde, of er is een overheersende bouwstijl. Dat brengt een zekere rust in een stadsbeeld.

Er zijn heel wat manieren om voor cohesie in het stadsbeeld te zorgen. Een terugkomend kleur, een bepaalde bouwstijl, dezelfde bouwmaterialen. Zo is er ruimte voor heel wat eigenheid en identiteit, terwijl de samenhang toch bewaard blijft. Ook dat is ruimtelijke ordening.