

'Onze steden zijn niet klaar voor de toekomst'

Knack - 12 Sep. 2012
Knack Pagina 36

Onze steden hebben vaak wel een mooi heringericht centrum, maar *toch missen we de ecologische trein en blijven we onszelf vastrijden met de auto.* In *Mensen maken de stad* houdt Dirk Holemans een pleidooi voor een veel radicaler en ambitieuzer stedenbeleid.

Vlaanderen zal in 2050 naar schatting één miljoen mensen meer tellen dan vandaag. Vooral de steden zullen die toename moeten slikken. 'De komende tien jaar al stijgt het inwonersaantal van Antwerpen met 50.000 en dat van Gent met 20.000', zegt Dirk Holemans van de denktank Oikos. Samen met academici uit tal van disciplines schreef hij de pas verschenen turf *Mensen maken de stad*. De auteurs hopen een opvolger te hebben gemaakt voor het Vlaamse witboek voor stedenbeleid uit 2003. 'De centrale vraag is: blijven we onze steden op onze typisch Vlaamse, rommelige manier beheren en laten we de groeipolen gewoon daar ontstaan waar de projectontwikkelaars kansen zien? Of pakken we de files aan, creëren we open ruimtes en laten we de mensen daar wonen waar de voorzieningen zijn? In elk geval moeten we nu beslissen hoe we willen dat onze steden er in 2030 uitzien, niet alleen stedenbouwkundig, maar ook op politiek, sociaal en economisch vlak.'

Wie dacht dat de overheid er goed aan deed om zo veel mogelijk mensen te stimuleren een eigen woning te kopen, ziet de zaken te eenvoudig, volgens Holemans. In tijden van onzekere beleggingen, minuscule spaarrentes en kelderende aandelenmarkten geldt onroerend goed meer dan ooit als de veiligste appel voor de dorst. 'Maar het is een Belgische misvatting dat je eigenaar moet zijn om kwalitatief goed te wonen en om bestaanszekerheid te krijgen', stelt Holemans. 'In Zwitserland ligt het gemiddelde inkomen nog hoger en toch huurt meer dan de helft van de mensen daar een woning. In de landen waar de huizenprijs naar beneden getuimd is, denk ik niet dat je nog kunt spreken van een goede investering. Met betaalbare huurprijzen kun je ook gewoon huren en het geld dat je maandelijks overhoudt verstandig beleggen of sparen.'

Holemans heeft niets tegen eigendom, maar door de forse fiscale bonus voor hypothecaire leningen is de huurmarkt erg klein geworden. Zelfs de vastgoedsector slaakte daar vorige maand een noodkreet over. Op die krappe huurmarkt moeten de minder bemiddelden, die vaak ook het slachtoffer zijn van de hogere werkloosheid in de steden, zich tevredenstellen met een krot. Bovendien ontstaat er een opwaartse druk waardoor veel andere kandidaat-huurlers niet aan hun trekken komen. Alleenstaanden, ook hooggeschoolden, vinden geen huurwoning meer binnen hun budget. Een positieve evolutie, vooral in de universiteitssteden, is dan weer dat mensen steeds vaker een woning in de stad zoeken. Ze willen niet te ver van het centrum wonen en beschikken niet over het kapitaal om zich te vestigen in de chiquere wijken. 'Dat zijn mensen die zich engageren in hun nieuwe woonomgeving', zegt Holemans.

'Het probleem is echter dat de middenklasse gezinnen daar niet blijven wonen. Ze krijgen kinderen en na tien jaar verlaten ze de stad omdat er te weinig open ruimtes zijn of omdat ze het stadsverkeer te onveilig vinden.' Het is dus vooral door de instroom van migranten dat het aantal stedelingen blijft groeien. 'In dit eengemaakte Europa zullen de migranten blijven komen. Ze worden vooral aangetrokken tot de rijkere landen waartoe wij nog altijd behoren.' Omdat het gros van de migranten een lager dan gemiddeld inkomen heeft, dragen ze bij tot de verdere opdeling tussen de arme binnenstad en de residentiële randstad.

De fiscale bonus voor hypothecaire leningen neemt weliswaar een grote hap uit de federale schatkist, maar verandert niets aan de voortschrijdende verkaveling en rampzalige ruimtelijke ordening in Vlaanderen. 'Wie vandaag een villa bouwt in the middle of nowhere, tussen bossen of weiden, waar geen openbaar vervoer is en waar ook andere voorzieningen mijlenver vandaan liggen, krijgt net zo goed de fiscale bonus als iemand die kiest voor een energiezuinig koopappartement in de stad, op wandelafstand van het bureau waar hij werkt.'

Bijna alle Belgische centrumsteden - met uitzondering van Charleroi - hebben de voorbije vijftien jaar de overgang naar een postindustriële consumentenstad gemaakt. 'De nadruk ligt op kenniseconomie en cultuur', verduidelijkt Holemans. 'Elke stad mikt op toeristen. In het buitenland vallen onze steden in de prijzen voor het mooie heringerichte centrum, maar ondertussen missen we de ecologische trein en blijven we onszelf vastrijden met de auto.'

Steden als Leuven en Gent zijn nochtans al een tijdje geleden de uitdaging aangegaan om tegen 2050 een klimaatneutrale stad te worden. 'De maatregelen die ze daar nu nemen, zijn echter onvoldoende', aldus Holemans. Het moet veel ambitieuzer. Stedenbouwkundigen hebben vandaag allemaal de mond vol over de lobbenstad of het stermodel, waarbij groene zones, gedragen door een waterketen, vanuit de rand diep de stad binnendringen. Tussen die lobben vertrekken er vanuit het centrum tram- of buslijnen naar de rand van de agglomeratie. De compact gebouwde woonkernen en allerlei andere menselijke voorzieningen liggen rond die mobiliteitsassen. Daardoor woont iedereen op wandelafstand van het openbaar vervoer, maar ook in de directe omgeving van groene open ruimtes.

De vraag is of de Vlaamse steden klaar zijn voor zo'n facelift. Het lijkt een onbegonnen taak om daar binnen afzienbare tijd enig model in te krijgen. Tenzij je op grote schaal gaat onteigenen. 'Je moet het omdraaien', zegt Holemans. 'Net omdat het zo rommelig is, moeten we die keuze durven te maken. Vandaag kunnen we het ons misschien nog veroorloven om op een energieverblindende manier in verkavelingen te gaan wonen waar voor de rest weinig voorzieningen zijn, maar over twintig jaar gaat dat echt niet meer. Vanuit ecologisch én financieel oogpunt.'

Ook de Vlaamse bouwmeester Peter Swinnen deed al meermaals een oproep om op te houden met verkavelen. Maar aan de rand van veel centrumsteden hebben de mensen daar geen oren naar. 'Als we alle nog vrij beschikbare woonzones uit het ruimtelijk structuurplan ook daadwerkelijk gaan volbouwen, dan blijft er binnenkort in Vlaanderen geen enkele open ruimte over', zegt Holemans.

De Gentenaar ergert zich ook aan de negentiende-eeuwse stadsgordels, bijvoorbeeld in zijn thuisstad, waar huizen staan die daar al in 1860 door speculanten zijn gebouwd. 'Ze worden bewoond door de laagste sociale klassen en ze dragen bij tot de groeiende sociaaleconomische kloof in de stedelijke bevolking. De ramen bestaan nog uit enkel glas, de verwarmingsketels zijn verouderd en van behoorlijke dakisolatie is geen sprake. Op die manier betalen de armsten, zelfs in piepkleine woningen, de hoogste energierekening. Dat is sociaal én ecologisch onrechtvaardig.'

Het grootste probleem op de weg naar de klimaatneutrale stad blijft evenwel de mobiliteit. 'Terwijl de industrie en de huishoudens minder uitstoten dan vroeger, blijft de emissie van CO2 en andere schadelijke stoffen door voertuigen op fossiele brandstoffen toenemen', zegt Holemans. Volgens hem moeten we de lat véél hoger leggen en naar buitenlandse voorbeelden kijken. 'Kopenhagen wil dat de helft van de verplaatsingen binnenkort met de fiets gebeurt. In Groningen en Amsterdam is dat nu al het geval. We moeten dus niet enkele procenten verbeteren maar een heuse hink-stap-sprong maken, zodat we niet mikken op het niveau dat ze daar nu halen, maar op het niveau dat ze over tien jaar ambiëren. Vandaag zijn we tevreden met een verkeerslicht dat aangepast is aan een tram of met de aanleg van een fietspad. Bij elk stadsvernieuwingproject moet de kaart van de fiets en het openbaar vervoer getrokken worden. Maar onze stadsbestuurders willen altijd vriendelijk blijven voor de automobilist, ook al levert dat voortdurend files op. Ze vernieuwen een stationsomgeving met uitgebreide aandacht voor voetgangers, fietsers, bussen en trams. Maar toch moet daar altijd nog een gigantische ondergrondse parkeergarage bij. In Gent stopt het openbaar vervoer om 23 uur. Dat was dertig jaar geleden, toen ik hier kwam studeren, ook al zo.'

Grote infrastructuur- en innovatiewerken verlopen vandaag nog maar zelden probleemloos. Burgemeesters trekken met de regelmaat van de klok aan de alarmbel omdat hun projecten gedwarsboemd worden door actiegroepen of individuele bewoners die het niet eens zijn met de op stapel staande verandering. Steeds vaker slagen ze erin om de werken stil te leggen, door medestanders te mobiliseren of door naar de Raad van State te stappen. Holemans herinnert zich nog hoe de toenmalige Gentse VLD-schepen Sas Van Rouveroij in 1997 de discussie over de ondergrondse parking onder het Braunplein trachtte te beslechten met de slagzin: 'Een volksraadpleging is onzin. Ik ben verkozen voor zes jaar, dus ik beslis.'

Die tijden zijn al lang voorbij, aldus Holemans. 'Het is een illusie om te denken dat je een geschoolde en mondige stedelijke bevolking vandaag nog kunt negeren. Actiegroepen, denk maar aan het dossier van de Antwerpse Oosterweelverbinding of het Schipdonkkanaal, kunnen vandaag evenveel expertise mobiliseren als de overheid. En op het vlak van communicatie kunnen ze misschien nog net iets meer.'

Het klimaat voor een goed georganiseerde participatie is nochtans ongunstig, zo stelt hoogleraar bestuurskunde Filip De Rynck in het boek. 'Hij bedoelt daarmee dat er in de steden vandaag een slagkrachtig bestuur aan de macht is, dat kan buigen op uiterst professionele ambtenaren. Zij willen graag hun eigen plannen uitvoeren. Ze nemen een prestigieuze architect in de arm, maar vergeten dat die niet altijd oog heeft voor de noden van de omwonenden.'

Volgens Holemans zullen de plannen om de Raad van State te hervormen geen zoden aan de dijk zetten. 'Vergeet het dat dit iets zal oplossen. Burgers zetten desnoods alle middelen in om een project tegen te houden. En dat is logisch. De bestuurders zouden net blij moeten zijn met de visie en de expertise die de burgers aanbrengen.'

'Alles staat of valt met een open procedure. Hoeveel burgemeesters hebben de afgelopen jaren al niet verkondigd dat ze wel een windmolen willen plaatsen, maar dat een lokale actiegroep dat onmogelijk maakt? Ik geef dan altijd het voorbeeld van een van de eerste windmolenparken. In Eeklo is de milieuambtenaar eerst met alle omwonenden gaan praten. Vervolgens hebben ze daar een coöperatie opgericht en kon iedereen aandelen kopen, zodat ze mede-eigenaar konden worden. Toen het project er uiteindelijk kwam en de bouw aanvraag werd ingediend, is er geen enkel bezwaarschrift ingediend.'

Stedelijke activiteiten worden ook steeds meer in autonome gemeentebedrijven ondergebracht. Op zich hoeft dat niet altijd een probleem te zijn, ware het niet dat er in die raden van bestuur vaak enkel plaats is voor de meerderheidspartijen. Volgens Holemans kan dat deels opgelost worden door ook de oppositie een stem te geven. 'Maar dan nog blijft het een probleem dat de zittingen niet openbaar zijn, wat in de gemeenteraad natuurlijk wel het geval is.'

Ondanks de vele mankementen wordt de stad steeds vaker naar voren geschoven als het belangrijkste bestuursniveau. Niet alleen is er de nauwere betrokkenheid met de burger, ook op het vlak van efficiëntie halen veel steden betere scores dan de centrale overheden. Volgens de stadsdeskundigen kunnen de steden dus maar beter meer bevoegdheden krijgen. In gidsland Denemarken beschikken de steden ondertussen over de helft van de inkomsten en de bevoegdheden. In de huidige Belgische staatshervorming valt van die evolutie geen spoor te bekennen. 'Vlaanderen heeft alles naar zich toegehaald', zegt Holemans. 'Volgens de gigantische uitdagingen waar onze steden voor staan, hebben ze dringend meer centen en meer autonomie nodig.'

DIRK HOLEMANS (47) IS PUBLICIST, COÖRDINATOR VAN DE DENKTANK OIKOS EN OCMW-RAADSLID IN GENT VOOR GROEN. TOEN DIE PARTIJ IN 2003 NOG AGALEV HEETTE, WAS HIJ OOK KORTSTONDIG POLITIEK SECRETARIS.

MENSEN MAKEN DE STAD , RED. DIRK HOLEMANS, IS UITGEGEVEN BIJ EPO.

DOOR HANNES CATTEBEKE

Copyright © 2015 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden