

# Zoeken naar juiste evenwicht tussen wonen, werken en zijn

Gent en Oost-Vlaanderen hebben met het Project Gentse Kanaalzone een maatschappelijk draagvlak geschapen voor de verdere ontwikkeling van de haven. Daarmee zijn nog lang niet alle antwoorden op alle vragen die de stakeholders zich stellen, gegeven. Het zoeken naar het juiste evenwicht tussen wonen en werken, leven en bewegen, tussen zijn en doen in de kanaalzone is een continu proces waarbij inspraak en communicatie van doorslaggevend belang zijn, bleek op een studiedag in Mendonk.

Jean-Louis Vandevoorde

**D**e vzw Bewonersgroep Sint-Kruis-Winkel/Mendonk organiseerde op zondag 18 april een studiedag over de Gentse haven in 2020. De groep, die het reilen en zeilen van de haven onder meer via nieuwsbrieven en een website op de voet volgt, wou van een aantal sprekers te horen krijgen wat ze over de verdere ontwikkeling van het hele gebied te zeggen hadden.

## INSPRAAK NODIG

Daniël Termont, burgemeester en gewezen havensheper van Gent, mocht de spits afbijten. Hij



Daniël Termont: "We moeten werk maken van de 205 hectare natuurgebied."

benadrukte de grote belang van de haven, met zijn 71.000 directe en indirecte arbeidsplaatsen en zijn meer dan 7 miljard euro toegevoegde waarde per jaar, voor de welvaart van stad en regio.

Maar hij voegde daar in één adem aan toe dat de haven alleen kan groeien wanneer voor dat proces een groot maatschappelijk draagvlak gevonden kan worden. Communicatie en inspraak zijn daarbij onontbeerlijk, zei Termont. "We zijn blij dat jullie meedenken over de toekomst van de Moervaartvallei en van de haven", verzekerde hij zijn toehoorders.

Het scheppen van een draagvlak is dan weer een zaak van het vinden van het juiste evenwicht tussen de verschillende functies - wonen, werken, bewegen, natuur... - die in de haven aanwezig zijn. Vrijblijvend is die demarce niet. "Wij hebben een duidelijke keuze gemaakt voor het behoud van de woonkernen in het havengebied, maar dat houdt ook in dat er geïnvesteerd wordt in hun leefbaarheid en dat er werk gemaakt wordt van de ontwikkeling van de 205 hectare natuurgebied die in de plannen voorzien zijn."

In een gefilmd interview lieten ook havensheper Christophe Peeters en gedelegeerd bestuurder Daan Schalck van het Havenbedrijf Gent zich in die zin uit, met een pleidooi voor een fors verhoogde ruimte- en energie-efficiëntie in de haven, een

ruimer aandeel voor de meer duurzame transportmodi en de snelle aanleg van groenbuffers.

## ONVOORSPELBAAR EVOLUTIE

Professor Eric Van Hooydonk (Universiteit Antwerpen) greep terug naar het rijke verleden van de Vlaamse havensteden om duidelijk te maken dat de geschiedenis van havens zeer onvoorspelbaar kan zijn en vaak gekenmerkt wordt door "ongelooflijke ups en downs". Gent is in dat opzicht geen uitzondering, met zijn eeuwenlange zoektocht naar een passende uitweg naar zee.

administraties, instellingen en spelers de jongste decennia hand over hand is toegenomen. "De Vlaamse overheid is een veelkoppig monster geworden en de administratieve versnippering is groot. Bij het Gentse havengebied zijn bijvoorbeeld meer dan dertig publieke actoren betrokken", verklaarde Voets.

En dat levert problemen op die de besluitvorming bemoeilijken. "Iedereen heeft een stukje van de puzzel in handen, dus iedereen heeft de andere nodig en de grote uitdaging bestaat erin alle stukjes samen te brengen. Iedereen heeft goede bedoelingen, maar de goede bedoeling van de ene gaat niet altijd of slechts moeilijk samen met die van de andere. Tenslotte wil iedereen wel sturen, maar wil niemand gestuurd worden", schetste Voets het algemeen kader.

"Bovendien heeft iedereen ook nog zijn eigen taal, spelregels, instrumenten, procedures, politieke bazen enz. Dus moet er (te) veel gepraat worden, gaat alles (te) traag vooruit en is niemand de baas maar kan iedereen dwarsliggen." Dan kan het ook jaren duren - zelfs voor de implementatie voor doelstellingen waarover eensgezindheid bestaat, zoals de aanleg van koppelingsgebieden - alvorens de vereiste kredieten uitgetrokken worden en op het terrein actie ondernomen kan worden.

Naar de toekomst toe dient volgens Voets nagedacht te worden over een sterkere bundeling van beslissingsmacht (in een "Havenbedrijf Plus" dat bijvoorbeeld ook iets te zeggen zou hebben over zaken als de buslijnen in het havengebied of de aanleg van een light-railverbinding voor het personenvervoer in die zone) en middelen (in een "Fonds Gentse Kanaalzone" dat de versnippering van kredieten in "tal van potjes, fondsen, enveloppes en budgetten" zou oplossen).



Joris Voets: "De administratieve versnippering is te groot geworden."

Ook hij beklemtoonde het belang van de betrokkenheid van de bevolking en de nood om van een haven een aantrekkingspool te maken die niet louter als een bron van hinder wordt ervaren maar als een integraal onderdeel van het stadsweefsel.

In een industriehaven als Gent ligt dat moeilijker, gaf Van Hooydonk toe, maar is men toch in dat streven geslaagd met initiatieven zoals het Project Gentse Kanaalzone, dat eind vorig jaar nog nipt naast de hoofdprijs voor maatschappelijke integratie greep die door de Europese zeehavenorganisatie ESPO werd uitgereikt.

## MOEIZAME BESLUITVORMING

Joris Voets (KU Leuven) ging in op een punt dat ook Schalck en Peeters al gemaakt hadden, met name dat de besluitvormingsprocessen in Vlaanderen bijzonder complex en omslachtig geworden zijn, al was het maar omdat het aantal betrokken

Of dit ook politiek haalbaar is, was een vraag die de spreker onbeantwoord liet. Hij stipte wel aan dat Gent in deze tijden van budgettaire schaarste niet de enige haven is die om aandacht en centen vraagt. "De Gentse haven is de Antwerpse niet. De strijd om middelen is altijd al hevig geweest maar zal nog versterken. Dat betekent dat Gent ook zijn eigen prioriteiten zal moeten herbekeken en dat zal dan weer interne discussies opleveren."

## OVER DE GRENS KIJKEN

Professor Georges Allaert (Universiteit Gent) blikte eerst even terug op de jaren 1970, toen hij betrok-



Kunst, natuur, landbouw en (in de verte) industrie: de haven moet meer dan één functie vervullen.

ken was bij het uittekenen van de gewestplannen voor de Gentse kanaalzone. De opdracht luidde eenduidig ruimte te scheppen voor de ontwikkeling van de haven. "Alle neuzen stonden toen in dezelfde richting en er werd toen 4.000 hectare ingetekend voor havenontwikkeling. Een groot deel daarvan is al ingevuld, maar dankzij het werk dat toen op het stuk van ruimtelijke ordening is geleverd, heeft de haven ook vandaag nog ruimte om te groeien."

Hij merkte in die context eveneens op dat ook toen de vraag rees welke toekomst voor de dorpen in de kanaalzone weggelegd moest worden, maar dat die woonkernen

er veertig jaar later nog grotendeels zijn.

Het is in zijn ogen tijd voor een nieuwe structuurvisie op de kanaalzone, waarbij de nadruk moet liggen op ruimtelijke, economische en ecologische duurzaamheid. Ook de economische sectoren - "want die maken ook plannen" - moeten daarbij betrokken worden en de banden tussen haven en stad moeten in beide richtingen worden versterkt.

Hij trad ook zijn collega Voets bij met de stelling dat die visie de hele kanaalzone, inclusief het Nederlandse deel en de gemeenten Evergem en Zelzate, moet behelzen. Allaert pleitte voor een "Nota Ruimte Kanaalzone Vlaanderen-Nederland 2020" met een gemeenschappelijke visie op elementen zoals bedrijventerreinen, infrastructuur, economische ontplooiing, maar ook zaken als landschapsinrichting. Zo'n visie heeft wel maar zin als er ook een actieve opvolging en implementatie is, voegde hij daaraan toe.

www.moervaartvallei.be



Georges Allaert: "Het is tijd voor een nieuwe structuurvisie op de kanaalzone."