

## ***Burgers laten plannen: een kwestie van gezond verstand?* – Ann Pisman, Peter Vervoort**

Ruimtelijk beleid ontwikkelen is traditioneel een taak voor de overheid. Uiteraard wordt dit beleid gemaakt samen met tal van andere actoren, gaande van lokale besturen, het maatschappelijk middenveld, deskundigen tot burgers. Hoe langer hoe meer maakt het plannen van bovenaf plaats voor een model waarin actoren als gelijkwaardige partners ruimtelijke processen vorm geven. Ook burgerinitiatieven eisen een plaats op in dit netwerk.

In de paper wordt ingezoomd op diverse bottom-up initiatieven in de wijk Sint-Pieters-Buiten in Gent. Een groep actieve buurtbewoners schreef samen in 2012 een buurtmanifest waarin ze hun visie op de toekomst van de wijk weergaven. Dit buurtmanifest werd becommentarieerd door lokale politici op een verkiezingsdebat in aanloop van de lokale verkiezingen. Hierdoor is een lokale dynamiek ontstaan die tot acties heeft geleid waarin burgers en lokale overheid elkaar hebben gevonden: een verkeerscirculatieplan, concrete voorstellen voor het heropenen van trage wegen, afspraken met de Hogeschool Gent om delen van hun terrein tijdelijk te laten gebruiken door de buurt, ...

De initiatieven verruimen de inhoudelijke scope van de traditionele planningswereld. Ze vragen aandacht voor leefkwaliteit, welzijn en het inrichten van de publieke ruimte voor de effectieve gebruikers. De thema's worden ook door de Vlaamse overheid in de voorbereidende teksten van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen geïntroduceerd. Maar ze dagen ook uit om na te denken over representativiteit, burgerverzet versus burgerinitiatieven, algemeen belang versus privaat belang en de rol van de andere actoren zoals de diverse overheden.

## **Burgers laten plannen: een kwestie van gezond verstand?**

*Ann Pisman<sup>1,2</sup>, Peter Vervoort<sup>1</sup>*

Het ‘burgerperspectief’ verenigt sectorale kansen en problematieken in een buurt, die binnen een overheidslogica moeilijker geïntegreerd raken.

Laat ons evolueren naar een ‘doe-democratie’ waarbij overheid en burgers co-creëren, wisselend initiatief kunnen nemen en samenwerken aan realisaties op terrein.

Niet alle buurten en uitdagingen kunnen op deze manier worden aangepakt. Soms ontbreekt het gezond verstand, wonen de expert-bewoners elders, is er geen lokaal draagvlak en beslissen de politici niet. Wat dan?

<sup>1</sup>Ruimte Vlaanderen  
afdeling Onderzoek, Ondersteuning en Monitoring  
Koning Albert-II-laan 19 bus 12  
1210 Brussel

<sup>2</sup>Universiteit Gent  
afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning  
Vrijdagmarkt 10/301  
9000 Gent

## **Burgers laten plannen: een kwestie van gezond verstand?**

### ***Inleiding***

Ruimtelijk beleid ontwikkelen is traditioneel een taak voor de overheid. Uiteraard wordt dit beleid gemaakt samen met tal van andere actoren, gaande van lokale besturen, het maatschappelijk middenveld, deskundigen tot burgers. Hoe langer hoe meer maakt het plannen van bovenaf plaats voor een meer open model van interactieve beleidsplanning met publieke en private actoren als gelijkwaardige partners. Ook burgerinitiatieven eisen een plaats op in dit netwerk (Van Damme, 2013)

Het betrekken van burgers bij planningsinitiatieven is niet nieuw. Grofweg kunnen er drie generaties burgerparticipatie worden onderscheiden (Lanckswert, 2009), gaande van consultatie door de overheid, over co-creatie geïnitieerd door de overheid tot agendering en (co-)creatie geïnitieerd door de burger.

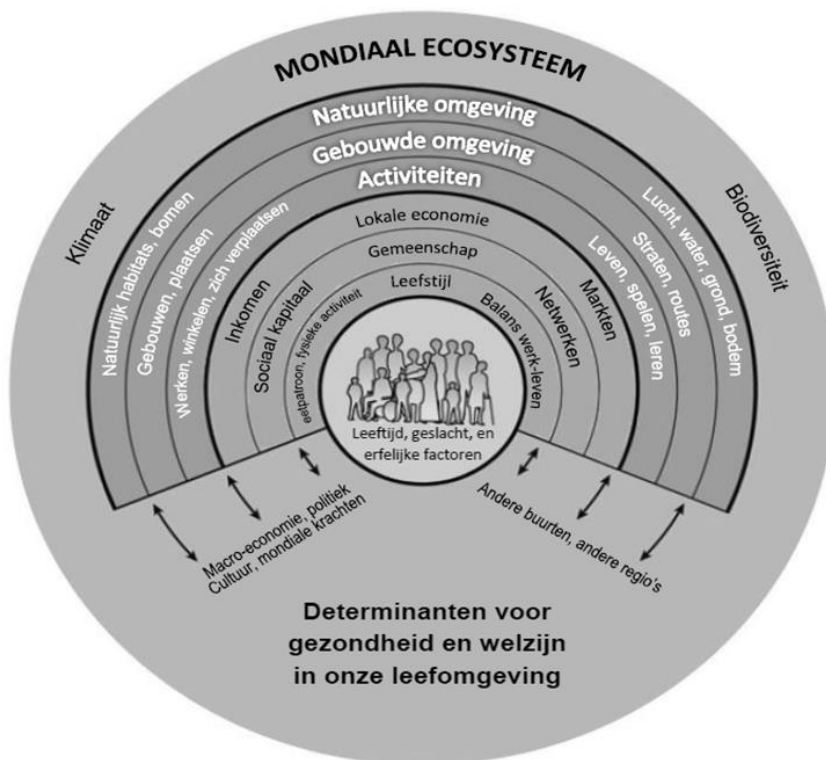
In het verleden werden bij ruimtelijke initiatieven vooral formele of informele inspraakmomenten georganiseerd als vorm van participatie om het draagvlak bij de bevolking af te tasten. Overheden bespreken voorstellen, plannen en onderzoeken effecten. De mening van de bevolking wordt pas gevraagd wanneer de plannen vrijwel een definitieve vorm hebben gekregen, door de plannen voor te leggen aan adviesraden of door een informatiesessie in de buurt te organiseren. Vaker beperkt die inspraak zich echter tot het wettelijke minimum door het organiseren van een openbaar onderzoek. De plannen liggen dan – tijdens de kantooruren – ter inzage bij de gemeente of in de ivoren kantoorgebouwen van de hogere overheid, zodat de bevolking in principe de mogelijkheid wordt gegeven om kennis te nemen van het initiatief en indien nodig hun grieven per aangetekende zending over te maken. Dergelijke consultatie peilt vooral naar fundamentele bezwaren, maar is niet gericht op dialoog. In tegendeel: je kan als burger eigenlijk enkel een nee-stem laten horen. Burgers, omwonenden en belanghebbenden voelen zich niet betrokken en zelfs uitgesloten tijdens het planningsproces. Voorgestelde plannen of wijzigingen naar aanleiding van bezwaren zijn dan al snel a priori slecht en overheden worden gewantrouwd. Helaas mondt dit vaak uit in actiegroepen die zich luidkeels tegen de plannen kanten, met protest en juridische veldslagen tot gevolg.

Daarom zetten overheden de laatste vijftien jaar meer en meer in op co-creatie met diverse ruimtelijke actoren, vaak ook samen met burgers, in een vroeg stadium van een planningsproces. Op die manier zoeken overheden een betrouwbaar maatschappelijk draagvlak en een verhoogde legitimiteit voor hun plannen, bovendien kunnen ze beter vat krijgen op de lokale maatschappelijke vraagstukken. Op het terrein is een praktijk ontstaan waarin overheid en burgers elkaar ontmoeten in adviesraden, buurtcomités, informatievergaderingen, klankbordgroepen en buurtwerking. Deze initiatieven kaderen in participatietrajecten waarbij actoren, waaronder burgers, effectief ruimtelijke processen mee inhoud geven en ze tot op bepaalde hoogte kunnen aansturen.

Vandaag zien we dat burgers ook zelf het initiatief nemen, en de overheid uitdagen tot (co-)creatie. Dit kan worden gekaderd binnen enkele belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen (Van Damme, 2013): de protesterende burger, de onvermogen overheid en de kwakkelende democratie. De opkomst van sociale media maakt het bovendien makkelijker voor gelijkgestemden om zich te organiseren in nieuwe allianties. Burgers komen om verschillende redenen in actie. Recent Nederlands onderzoek (WRR, 2012) onderscheidt twee grote drijfveren voor burgerinitiatieven. Een eerste drijfveer is een verzet tegen verandering, een andere drijfveer is die van verkenning van mogelijkheden. In het eerste geval gaat het over een behoudsgezinde reflex die voortkomt uit een zekere onrust die bepaalde veranderingen met zich mee brengen. Het kan dan gaan over op til staande plannen, zoals een nieuw circulatieplan of de bouw van een nieuwe woonwijk, maar ook over langzaam voortschrijdende veranderingen die worden opgemerkt en die men op een bepaald moment niet langer kan accepteren zoals bijvoorbeeld het toenemen van sluipverkeer in een wijk. De andere drijfveer gaat net op zoek naar verandering met het oog op de verbetering van de bestaande situatie. Men geraakt geïnspireerd door voorbeeldprojecten, wil ideeën uitproberen, ziet mogelijkheden tot innovatie. Wat beide drijfveren gemeenschappelijk hebben is de (mogelijke) impact van veranderingen op de eigen leefomgeving en de wens om de leefkwaliteit ervan te verbeteren en het eigen welzijn te maximaliseren.

## Burgerperspectief

Burgers bekijken een omgeving op een andere manier dan experts. In zijn essay over deze verschillen haalt Frijhoff (2010) aan dat we er als planner maar moeilijk in slagen om inzichten vanuit beide standpunten te verzoenen. Het perspectief van de burger op zijn leefomgeving is breed, holistisch, maar ook praktisch en realistisch. Het beperkt zich niet tot de technische ruimtelijke dimensie, maar slaat een brug tussen ruimtelijke inrichting, leefkwaliteit, economie, mobiliteit, sociale cohesie, welzijn en gezondheid. Die samenhang wordt ook weergegeven op de gezondheidskaart die Barton en Grant (2006) ontwikkelden en is opgebouwd uit een reeks van onderling afhankelijke sferen (figuur 1). Ruimtelijke planning grijpt in op de sfeer van de bebouwde omgeving, wat gevolgen heeft voor gezondheid en welzijn, maar ook invloed heeft op gezondheidsdeterminanten op de andere sferen. Dit biedt kansen, maar bemoeilijkt ook. Sleutels voor de draagkracht van ruimtelijke beleidsinitiatieven bevinden zich immers ook op sferen waar ruimtelijke planner geen directe invloed op uit oefent en hangen bovendien ook af van de individuele leefstijl. Het autovrij maken van een plein kan zorgen voor een betere luchtkwaliteit en meer directe ontmoetingen, maar zou ook kunnen leiden tot het verminderen van de bereikbaarheid voor mensen die minder goed te been zijn.



Figuur 1 Gezondheidskaart, naar Barton & Grant (2006)

Door samenwerking met burgers kunnen beleidsmakers hun ervaringskennis en holistisch perspectief inzetten om tot ruimtelijke initiatieven te komen die het welzijn verbetert en de leefkwaliteit verhoogt. Tijdens een zeer recente gespreksavond in het kader van het nieuwe beleidsplan voor de stad Gent, werd door de stad het begrip 'mensgerichte planning' gelanceerd. Hiermee wordt een planning bedoeld met (1) de ambitie om bij de ordening van de ruimte meer dan vroeger aandacht te besteden aan het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte door burgers (plannen vanuit leefwereld); (2) om in het ruimtelijk beleid niet alleen met experts, sectororganisaties en beleidsmakers te werken maar ook burgers een actieve plaats te geven in het ruimtelijk beleid (co-creatie) (Oosterlynck, 2016).

De veranderende maatschappelijke context met nieuwe media, nieuwe thema's, actieve co-creatie en vorming van groepen gelijkgezinden roept heel wat vragen op. **Hoe kan het activisme van geëngageerde burgers op een positieve manier ingezet worden binnen ruimtelijke processen?**

## **Welke positie kan de overheid innemen binnen dit complexe netwerk van actoren en partners? Hoe omgaan met de nieuwe thema's die door de bewoners worden geagendeerd?**

In de paper wordt concreet ingezoomd op diverse bottom-up initiatieven in de wijk Sint-Pieters-Buiten in Gent. De werkgroep wordt globaal toegelicht, en vier concrete projecten komen aan bod. Deze projecten illustreren de algemene tendens naar meer participatie, meer actieve betrokkenheid van de burger en passen binnen de mensgerichte planning die de stad Gent voor ogen heeft en het burgerperspectief zoals geïntroduceerd door Barton en Grant. De initiatieven zijn zowel te lezen als een verzet tegen verandering als een verkenning van mogelijkheden, zoals aangegeven door de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR, 2012).

De voorbeelden geven gefragmenteerde antwoorden op de globale onderzoeksvragen en laten toe om in de uitleiding van het artikel te reflecteren over het samengaan van top down en bottom-up initiatieven in een specifieke ruimtelijke context. Bovendien concretiseren ze een aantal nieuwe thema's: gezondheid, welzijn, duurzame mobiliteit, ... die vanuit de bewoners werden geagendeerd en typische voorbeelden zijn van de thematische verruiming van de traditionele planning. Tenslotte is het belangrijk aan het eind van het artikel even stil te staan bij de rol van de planner/expert/bewoner in deze processen. Het onderscheid tussen de verschillende rollen blijkt toch niet steeds even duidelijk te zijn, of hoe auteurs vele rollen/petten kunnen hebben...

### ***Buurtwerkgroep Sint-Pieters-Buiten***

De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten, ressorterend onder vzw Natuurpunt Gent, is sinds het begin van de jaren 1990 actief in de zuidelijke stationsomgeving. In de beginjaren was de aandacht vooral gericht op het behoud en het uitbreiden van de natuurwaarden in de buurt. Onder meer naar aanleiding van de vele wijzigingen in de buurt, aangestuurd door het Project Gent-Sint-Pieters, werd de Werkgroep enkele jaren geleden opnieuw samengesteld en verruimde ook de focus van de werking.

De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten verspreidde in 2012 een "**Buurtmanifest**". Enkele fragmenten:

*"We willen een aangename buurt waar mensen graag blijven wonen, leven, werken en waar mensen ook met plezier voorbij komen. Onze wijk is traditioneel een rustige, gastvrije woonwijk. Bewoners komen doelbewust naar deze wijk vanwege de nabijheid van openbaar vervoer, de aanwezigheid van scholen, ... waardoor auto's wat meer op stal blijven of gewoonweg niet meer nodig zijn.*

*Daarnaast is onze wijk voor de Stad en regio uiterst belangrijk als:*

- *mobilitetsknooppunt voor pendelaars*
- *toegangspoort voor bezoekers die in Gent aankomen met de trein, tram of bus*
- *scholenomgeving voor studenten en scholieren*

*Wij geloven dat die belangrijke functies perfect verzoenbaar zijn en het best vervuld kunnen worden in een omgeving die duurzame bewoners aantrekt en behoudt, in het bijzonder huiseigenaars of lange termijn huurders waaronder veel gezinnen.*

*We willen met ideeën en acties onze buurt nog aangenamer maken, samen met alle buurtbewoners."*

Dit buurtmanifest werd becommentarieerd door lokale politici op een verkiezingsdebat in aanloop van de lokale verkiezingen van 2012.

Hierdoor is een lokale dynamiek ontstaan die tot acties heeft geleid waarin burgers en lokale overheid elkaar hebben gevonden: een verkeerscirculatieplan, concrete voorstellen voor het heropenen van trage wegen, een actieve vraag voor participatie over het Mathildeplein, en het meedenken aan Ruimte voor Gent, ...

### ***Verkeerscirculatieplan***

In 2015 was de buurt Sint-Pieters-Buiten niet weg te branden uit het (regionale) nieuws. Aanleiding was een bottom-up initiatief om de toegenomen mobiliteit in de woonwijk gesitueerd tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg te verminderen. Tijdens een proefperiode werden paaltjes geplaatst in de Maaltebruggestraat, Reigerstraat en Tuinwijklaan die doorgaand autoverkeer tussen de Kortrijksesteenweg en Voskenslaan onmogelijk maakten en drie verkeersslussen creëerden waardoor sluisverkeer doorheen de buurt werd vermeden.

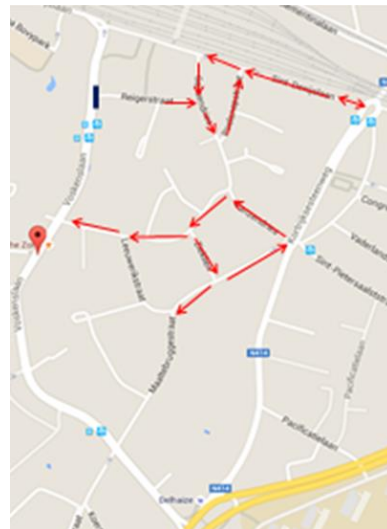


Figuur 1 foto van paaltjes in de Tuinwijklaan, 2015 (eigen foto)

De werkgroep agendeerde in 2013-2014 de problematiek van het toenemende verkeer doorheen de wijk tussen de Kortrijksesteenweg en de Voskenslaan en de hiermee gepaard gaande overlast en onveiligheid bij het stadsbestuur. Uit tellingen uitgevoerd door de bewoners zelf én door de stad bleek dat in de wijk te snel werd gereden en dat de capaciteit voor woonstraten ruim werd overschreden. Meer dan 3300 voertuigen/dag reden door de wijk, ter hoogte van de Tuinwijklaan. 60 tot 70 % van het verkeer in de wijk was doorgaand verkeer, zonder directe bestemming in de wijk. Verwacht werd dat het verkeer in de buurt de komende jaren nog aanzienlijk zal toenemen aangezien aan het station heel wat bouwprojecten gepland zijn. De bewonersgroep organiseerde in totaal drie infovergaderingen en inspraakmomenten, aangevuld met twee inspraakmomenten door de Stad Gent. Tijdens deze inspraakmomenten werden alle mogelijkheden bekeken om de verkeerssituatie in de buurt te verbeteren: asverschuivingen, verkeersdrempels, éénrichtingsstraten, ... Voor de inspraakmomenten werden telkens meer dan 3000 uitnodigingen verdeeld in de wijk. Finaal werd geopteerd voor het lussenplan, een beproefd concept dat ook de komende jaren in andere delen van de stad Gent zal ingevoerd worden aangezien dit in lijn ligt met het mobiliteitsplan van de stad en het beleidsakkoord. De lussen werden in een proefopstelling door de stad gerealiseerd, een volksbevraging bij de volwassen bewoners van de wijk moest uitsluitsel geven over het lokale draagvlak voor dit project. Het proefproject veroorzaakte echter een hevige discussie tussen voor- en tegenstanders. Buurtbewoners, maar ook een ruimere groep betrokkenen (vaak zelfs van buiten de wijk), hadden uitgesproken meningen, die resulteerden in krantenberichten, facebookgroepen en –scheldpartijen, maar ook in fysieke bedreigingen en het ‘afbranden’ van één van de paaltjes. De stad besliste om de proefperiode te verkorten en organiseerde sneller dan voorzien de volksbevraging. Het resultaat van de bevraging was weinig richtinggevend, 50% van de bewoners was voor, 50% was tegen. Uiteindelijk werd beslist om de paaltjes stante pede weg te halen en te werken aan een compromisvoorstel. Door de Gentse gemeenteraad werd in december 2015 een beslissing genomen over een aangepast mobiliteitsplan, dat de doelstelling heeft om het doorgaand verkeer in de wijk te beperken, maar niet door het knippen van straten maar eerder door het installeren van een aantal éénrichtingsstraten. Het plan werd op vandaag nog niet gerealiseerd.



Figuur 2 oorspronkelijk voorstel circulatie begin 2015



Figuur 3 beslissing circulatie eind 2015

### ***Ruimte voor Gent: vergroening van de Voskenslaan***

Naar aanleiding van de actualisering van het ruimtelijke structuurplan Gent, ‘Ruimte voor Gent - structuurvisie 2030’, lanceerde de stad in 2015 een online-ideeënbank voor haar bewoners. De Stad was op zoek naar ideeën die concreet iets voor het Gent van de toekomst kunnen betekenen, en engageerde zich om door middel van studies, maquettes, 4D-voorstelling, tentoonstelling ... en proefprojecten in de wijk of buurt (KT) een selectie van deze ideeën te ondersteunen. Iedereen werd uitgedaagd om vernieuwende ideeën voor de toekomstige ontwikkeling van de stad of buurt online te posten. Deze ideeën werden gedocumenteerd, en door middel van een online-stemming werd gezocht naar de meest gedragen of populaire voorstellen.

De werkgroep Sint-Pieters-Buiten gebruikte dit initiatief om enkele van de voorstellen uit het buurtmanifest te verspreiden. Finaal werden 8 ruimtepiloten voor de gehele stad weerhouden. Eén van de piloten werd ingediend door de werkgroep die voorstelde om drie hoofdassen in de wijk, de Voskenslaan, Krijgslaun en Kortrijksesteenweg, te gaan vergroenen. Dit voorstel past binnen een globale dynamiek om meer groen te integreren in het stedelijk weefsel (Agentschap Natuur en Bos i.s.m. Ruimte Vlaanderen, 2015; Departement Leefmilieu-Natuur en Energie. Afdeling Lucht-Hinder-Risicobeheer-Milieu en Gezondheid, 2011; Technum & VITO, 2015).

De stad heeft dit voorstel begin 2016 doorgepraat met verschillende betrokken diensten en engageert zich op korte termijn om in co-creatie met bewonersgroepen buurten/straten een instrument (draaiboek) uit te werken om een fijnmazig netwerk (groenstructuur) te realiseren. Hierbij wordt gedacht aan greenwalls, geveltuinjes, andere vergroeningselementen, ... . De studenten van de opleiding groenmanagement van de Hogeschool Gent worden gevraagd om de vergroeningsopportuniteiten te verbeelden in 3D. Bewoners, ondersteund door Beleidsparticipatie en groendienst, worden betrokken tijdens een “plantdag” en worden ook gevraagd om dit nieuwe groen te beheren. In eerste instantie wordt gefocust op één as, de Voskenslaan. De bedoeling is om deze piloot op te schalen naar de rest van de stad.

### ***Trage wegen***

Begin 2016 organiseerde de werkgroep een actie rondom trage wegen in buurt. Deze actie werd gefaciliteerd door Trage Wegen vzw in samenwerking met de stad Gent en provincie Oost-Vlaanderen. Zij startten in het najaar van 2015 (tot midden 2018) een project waarbij samen met de Gentenaars een toekomstbeeld wordt ontwikkeld voor het trage wegennetwerk van Gent, met als finaal doel dit in te passen binnen het stadsinitiatief ‘Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030’. Op kaartbladen van vzw Trage Wegen worden oude buurtwegen en feitelijke wegen weergegeven. Via onder andere een interactieve site kunnen wandelaars en fietsers voorstellen en ideeën doorgeven.

De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten ging met geïnteresseerde bewoners op zoek naar trage wegen in de eigen buurt. Tijdens een wandeling werd nagegaan welke trage wegen nog bestaan en welke niet meer

beschikbaar zijn. Ze (her)ontdekten trage wegen die de buurt beter verbinden met Natuurpark Overmeers, het recreatiedomein Blaarmeersen, het station of het Parkbos Gent.

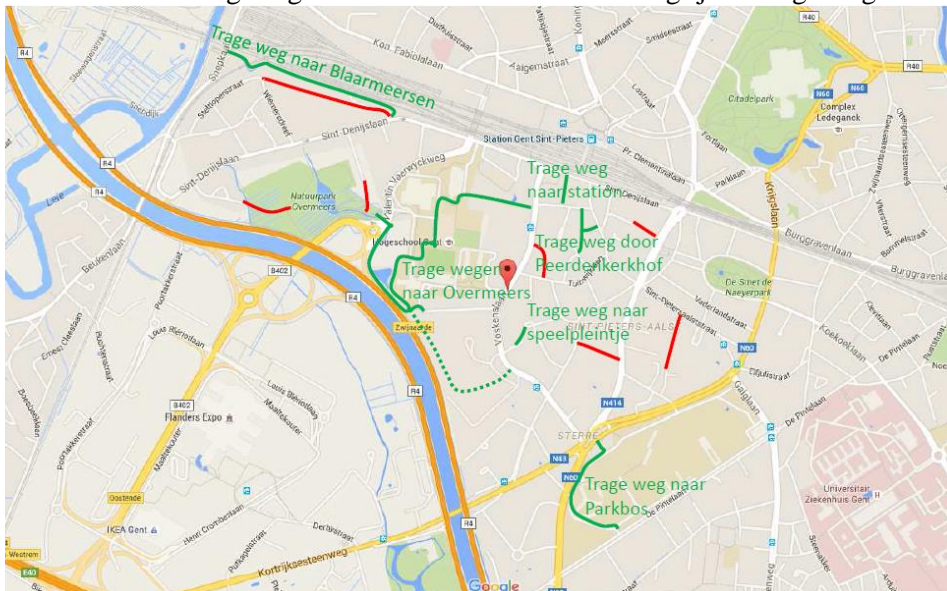
Om nog meer bewoners te betrekken werd een onlinebevraging verspreid met de volgende vragen:

- Welke trage wegen zijn volgens jou wel of niet nodig?
- Welke nieuwe trage wegen zouden er zeker moeten komen?
- Welke nieuwe trage wegen ziet u liever niet komen?
- Ziet u nog kansen voor nieuwe trage wegen door onze buurt?
- Hebt u bijkomende suggesties? Bijvoorbeeld, waar zou best een zitbank geplaatst worden of nog wat speeltuigen? Waar moet de kwaliteit van het wegdek beter zijn?



Figuur 4 toegang tot het Natuurpark Overmeers vanuit Sint-Denijslaan (eigen foto)

De onderstaande figuur geeft een overzicht van de belangrijkste trage wegen in de buurt.



Figuur 5 belangrijkste trage wegen in de buurt (op basis van terreinobservatie en gesprekken met bewoners)

### ***Participatie bij het inrichten van het Koningin Mathildeplein***

Vanaf 2010 worden ook aan de achterkant van het Sint-Pietersstation grondige werken gestart. In uitvoering van het project Gent-Sint-Pieters wordt een 'plein' gecreëerd, hiervoor worden diverse



woningen en horecazaken onteigend en gesloopt. De Stad Gent heeft voor de zuidkant van het station, ter hoogte van de bestaande inkom in de Sint-Denijslaan, een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt. Door dit plan wordt de zuidelijke toegang tot het station op termijn ingericht als een volwaardige toegang. De rand van het plein wordt gevormd door een nieuw te bouwen gebouw waarin stedelijke voorzieningen, die zich zowel richten naar de openbaar vervoersgebruiker als naar nieuwe en bestaande bewoners en werknemers, kantoren en woningen geïntegreerd. .

Zes jaar later is het terrein dat hierdoor werd gecreëerd deels in gebruik als fietsenstalling, deels ontoegankelijk en in gebruik als werfzone. Het geheel oogt chaotisch en onverzorgd, treinreizigers die het station aan de achterkant verlaten worden door middel van omwegen doorheen de werfzone geloodst... er is heel wat fantasie nodig om hierin een kwalitatief plein te ontdekken.



Figuur 6 foto van fietsenstallingen op Mathildeplein

Op de officiële website van het project Gent Sint-Pieters is te vinden dat de aanleg van het Koningin Mathildeplein, met onder meer tramsporen, bestrating, fonteinen, meubilair en groenaanleg, is voorzien vanaf 2022 en vermoedelijk 14 maanden zal duren...

De bewonersgroep heeft ondertussen ook dit thema, via de klankbordgroep van het project Gent-Sint-Pieters waarin ze zijn vertegenwoordigd, geagendeerd. Voor hen is het onaanvaardbaar dat de creatie van dit openbaar domein zo lang op zich laat wachten. Ze dringen aan op een snellere realisatie, eventueel van een deel van het plein en met een tijdelijke inrichting. Bovendien vragen ze om een actief participatietraject, mét de bewoners maar ook met vertegenwoordigers van de scholen in de buurt, fietsersbeweging, ... Over de vormgeving en het functioneren van het terrein en het op te richten S-gebouw werd ondertussen nagedacht. In de brief die hierover werd geschreven aan de bevoegde schepen staat onder meer te lezen: *“We zien het Prinses Mathildeplein als een karakteristiek plein waar het drukke stationsgebeuren en de groene zuidkant van de stad samenkomen. Hier kunnen zowel buurtbewoners elkaar ontmoeten, hier komen mensen even tot rust. We hopen op een plein met groen en water, waar jong en oud zijn plek vindt, waar het gewoon fijn is om te zijn en te genieten.”*

Meer concreet worden zaken voorgesteld als: een autovrij plein zonder laad- en loskaden, fietsenparking onder sporen en niet onder het plein, voldoende hoge bomen en struiken, onverharde ruimtes, zitbanken, groendaken op en groengevels aan het S-gebouw, een markthal voor lokale landbouwproducten en lokale diensten in het gebouw, ...



Figuur 7 illustratieve foto's over verharde/minder verharde pleinen (bron: presentatie door Frederik Lerouge, expertenworkshop BRV 21/03/2016)

## ***Bespreking***

De vier initiatieven van de werkgroep Sint-Pieters-Buiten, alhoewel deze niet bewust hiervoor werden gekozen, maken de theoretische beschouwingen uit de inleiding concreet.

Het verkeerscirculatieplan is een voorbeeld van hoe bewoners de overheid uitdagen tot (co-)creatie. De bewoners telden het verkeer in de wijk, verzamelden foto's, organiseerden buurtvergaderingen... met als gevolg dat de stad uiteindelijk het initiatief overnam en heeft beslist tot het aanpassen van de verkeerscirculatie in de wijk. Opvallend in dit proces is de aarzelende houding van het stadsbestuur – “vertegenwoordigen de agendeerders wel de volledige wijk?” – en het initiatief voor een volksraadpleging. Deze volksraadpleging polariseerde de wijk, en creëerde twee kampen van voor- en tegenstanders. Politieke oppositiepartijen moeiden zich zelfs in deze discussie. Uiteindelijk nam de politiek het initiatief om een compromisvoorstel uit te werken. De realisatie laat nog even op zich wachten, maar de doelstelling om het doorgaand verkeer in de wijk te verminderen blijft overeind.

De trage wegen en vergroening van de Voskenslaan zijn voorbeelden van co-creatie in een vroege fase van het planningsproces. Beide processen worden door externen georganiseerd, door de vzw Trage Wegen in samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen en door de stad Gent. Nieuwe media zijn erg belangrijk in deze processen (digitale stemming op projecten, interactieve kaarten van buurtwegen, ...). De buurtwerkgroep neemt een actieve rol op door buurtbewoners bijeen te brengen (bijvoorbeeld in wandelingen en discussieavonden) en zelf voorstellen te lanceren. Opvallend is dat een aantal dynamieken samenspannen: de thema's matchen met het buurtmanifest van de werkgroep, in de buurt is expertise aanwezig om kwaliteitsvolle voorstellen te lanceren, het netwerk is voldoende groot om deze voorstellen goed te laten scoren in polls, ...

Het laatste initiatief tenslotte, participatie bij het Mathildeplein, is eigenlijk een voorbeeld van consultatie, de eerste generatie burgerparticipatie van Lanckswert. In dit project heeft de stad (en de stedelijke ontwikkelingsmaatschappij) al heel wat stappen gezet zonder dat de buurt of maatschappelijke groepen werden betrokken. Op vandaag reageert de buurt, en vraagt een meer actief participatietraject en probeert een aantal voorbeeldprojecten in te brengen in de discussie. Over dit proces kunnen we terecht kritisch zijn. Al heel wat beslissingen over maatgeving van het plein en het nieuw op te richten gebouw, programma in het gebouw, circulatie over het plein, ... werden genomen. De toekomst zal uitwijzen of de buurtwerkgroep erin zal slagen om toch nog een aantal beslissingen te beïnvloeden en zo de verblijfskwaliteit van het plein te verhogen.

Alle voorbeelden zijn gelinkt aan holistische, mensgerichte thema's aangezien ze vertrekken vanuit bezorgdheden over gezondheid, welzijn en leefkwaliteit.

## ***Conclusies***

Burgers willen meer betrokken worden bij beleid die een directe impact heeft op hun leefomgeving. Hierdoor verruimen ze de inhoudelijke scope van de traditionele planningswereld. Ze vragen aandacht voor leefkwaliteit, welzijn en het inrichten van de publieke ruimte voor de effectieve gebruikers.

Deze thema's worden ook door de Vlaamse overheid in de voorbereidende teksten van het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen geïntroduceerd (Ruimte Vlaanderen, 2015). Burgeractivisme kan een meerwaarde kan betekenen voor het realiseren van kwalitatieve omgevingen. Maar het nodigt ook uit om na te denken over politieke besluitvorming, representativiteit, burgerverzet versus burgerinitiatieven, algemeen belang versus privaat belang en de rol van de andere actoren zoals de diverse overheden.

De voorbeelden tonen aan dat zowel burgers als overheden merken dat de klassieke institutionele structuren onvoldoende uitgerust zijn om burgerbetrokkenheid te faciliteren. Om de legitimiteit van politieke besluitvorming te herstellen experimenteren overheden met vormen van directe democratie als aanvulling op de representatieve democratie, bijvoorbeeld door het houden van referenda. In het voorbeeld rond het verkeerscirculatieplan leidde dit echter tot polarisering waardoor de legitimiteit van een mogelijke beslissing op nog lossere schroeven komt te staan.

Om het activisme van geëngageerde burgers op een positieve manier in te zetten, is een nieuwe generatie doe-democratie vereist (WRR, 2012) die de binding tussen burgers herstelt en de relatie met

de overheid vernieuwd. Een doe-democratie vergt een bestuurlijke cultuurverandering die vertrouwen geeft aan burgerinitiatief. Het gaat niet om een terugtrekkende overheid, maar wel om een inspirerende en voorwaardenscheppende overheid die burgers aanzet tot meedenken en tot concrete actie. De besproken voorbeelden rond de ‘vergroening van de Voskenslaan’ en het ‘project Trage Wegen’ illustreren hoe burgers geprikkeld kunnen raken en initiatief nemen. Maar doe-democratie werkt ook omgekeerd, ook burgers kunnen overheden inspireren. De vele burgerinitiatieven in de Brusselse Kanaalzone zijn bijvoorbeeld een bron van inspiratie voor bouwmeester Kristiaan Borret om het positivisme en de bestaande dynamiek in te zetten bij de stadsvernieuwing (Vankersschaever, 2016). Natuurlijk werkt deze aanpak niet in alle buurten of voor alle problematieken en moet een overheid vaak meer doen dan louter inspireren om ruimtelijk beleid te doen slagen. Je kan burgerinitiatief immers niet verplichten. Soms zijn de meningen in een buurt té verdeeld, hebben de burgers minder organiserend vermogen, vertegenwoordigt een buurtcomité maar een selecte groep of is initiatief ingegeven vanuit private belangen. Bovendien moet een buurt voldoende capaciteit hebben om het initiatief te laten slagen. In het Gentse voorbeeld zijn er nog al wat hoogopgeleiden en (ruimtelijke) experts actief in de buurtwerkgroep. Ze hebben ervaring met politieke besluitvorming, weten welke sleutelmomenten er zijn in een planningsproces, hebben een uitgebreid professioneel netwerk, zijn behendig om de buurtinitiatieven te framen in projectoproepen, hebben de goede toegang tot informatie enzovoort. De overheid zal steeds oog moeten blijven hebben voor ongelijke mogelijkheden van burgers of groepen en aandacht hebben voor tegenstrijdige belangen en op die plaatsen zelf een grotere rol opeisen. Ook moet ze het burgerinitiatief een juiste plaats kunnen geven binnen het hele netwerk van ruimtelijke actoren. Daarom moet ze vlot kunnen schakelen tussen top-down beleid waar dit vereist is en stimuleren en faciliteren van bottom-up initiatieven waar het mogelijk is.

## ***Epiloog***

Als planner ben je ook steeds burger. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de cases die besproken werden voor één van de auteurs erg goed gekend zijn. De voorbeelden gaan over haar leefomgeving en als actieve burger is ze uiteraard ook betrokken bij de verschillende initiatieven. Dit heeft het voordeel het burgerperspectief ten volle te kunnen begrijpen, heeft allicht gevolgen voor een objectieve bespreking van de initiatieven. Deze dubbele rol geeft aanleiding tot reflectie over de manier waarop we als professional kijken naar de ruimte, opgaves formuleren en antwoorden zoeken. Het zet aan om je blik als planner te verruimen door te kijken als burger en geeft hierdoor inspiratie om te evolueren naar een ‘doe-democratie’ waarbij overheid en burgers co-creëren, wisselend initiatief kunnen nemen en samenwerken aan realisaties op terrein.

## ***Referenties***

[www.sintpietersbuiten.be](http://www.sintpietersbuiten.be)  
[www.tragewegen.be/gent](http://www.tragewegen.be/gent)  
[www.ruimtevoorgent.be](http://www.ruimtevoorgent.be)  
[www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be)

- Agentschap Natuur en Bos i.s.m. Ruimte Vlaanderen. (2015). *Draaiboek Groenplan. Richtlijnen bij het opmaken van een lokale groenvisie*. Brugge: Die Keure.
- Barton, H., & Grant, M. (2006). A health map for the local human habitat. *Journal of the Society for the Promotion of Health*, 126.
- Departement Leefmilieu-Natuur en Energie. Afdeling Lucht-Hinder-Risicobeheer-Milieu en Gezondheid. (2011). *Duurzame ruimtelijke planning. Maatregelen om de impact van verkeer op de luchtkwaliteit te verminderen*. Retrieved from Brussel:
- Lanckswaert, E. (2009). *Handboek burgerparticipatie. Een juridische verkenning toegespitst op het lokale bestuursniveau, met verdere beschouwingen over de ontwikkelingsmogelijkheden van onze democratie*. Brugge: Die Keure.

- Oosterlynck, S. (2016). *Werken met burgers in ruimtelijk beleid*. Universiteit Antwerpen. Gent.
- Ruimte Vlaanderen. (2015). *Werktekst voor het Witboek BRV. Samen aan de slag voor een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling*. Retrieved from Brussel: [https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/docs/BRV/Witboek\\_BRV\\_werktekst.pdf](https://www.ruimtevlaanderen.be/Portals/108/docs/BRV/Witboek_BRV_werktekst.pdf)
- Technum & VITO. (2015). *Analyse van omgevingslawaaï en luchtverontreiniging in functie van het ruimtelijk beleid*. Retrieved from <http://www.ruimtevlaanderen.be>
- Van Damme, J. (2013). *Handboek interactieve beleidsplanning. Samen met burgers beter beleid maken*. Brugge: Vanden Broele.
- Vankersschaever, S. (2016). Dit is het échte Kanaalplan voor Brussel. *De Standaard*.
- WRR. (2012). *Vertrouwen in burgers*. Amsterdam: Amsterdam University Press.