

DE STAD ALS "UN ENSEMBLE DE STRATIFICATIONS"

Stratificatie verwijst onder andere naar een gelaagdheid in de tijd, zoals bijvoorbeeld archeologen, geologen en pedologen die door hun veldwerk kennen. Stratificatie verwijst dan naar de historische opbouw van de stad, naar samenhang en ruimtelijke of functionele patronen daterend uit verschillende herkenbare, begrensbare en chronologisch van elkaar te onderscheiden perioden. De "lagen" kunnen zich netjes boven elkaar situeren, zoals zij in de loop van de tijd ononderbroken werden toegevoegd. Zij kunnen opeengestapeld voorkomen met breuken, littekens, weglatingen en toevoegingen. Maar de resistente fragmenten kunnen ook in geografisch gespreide orde naast elkaar voorkomen. Typisch voor Gent is zijn onuitgesproken en confuus karakter, wat blijkt uit de verstrooide, bijna onopvallende wijze waarop het verleden aanwezig is en werkt. "Gent is niet een mengsel, de lagen lopen niet door elkaar, de grond is niet omgewoeld. Alles heeft zijn plaats, alles ligt tegen elkaar geschoven, maar toch uit elkaar, zonder naar elkaar of naar de stad als geheel te verwijzen. De spanning is laag. Gent is een archipel van zeer verschillende, stuk voor stuk relatief homogene plekken, en men stapt zo van het ene eiland op het andere... Gent is, ook met de breuken, littekens, vergissingen en banaliteit die overal te zien zijn, toch wonderlijk gaaf gebleven. De stad is niet kapot, omdat er geen gezicht of beeld is dat geschonden of gebroken kan worden. Er is niet één eeuwig, oorspronkelijk, ideaal of zuiver Gent, waartegenover al het andere onvermijdelijk 'stoornis' wordt." (VERSCHAFFEL BART, 1995, p.86)

Stratificatie roept tevens het begrip 'opeenstapeling van netwerken' op, verwijzend naar verschillende systemen die ergens tegelijk, dus op hetzelfde tijdstip, in een ruimte aanwezig zijn. Die (immateriële) systemen kunnen los van elkaar interveniëren of in relatie staan tot elkaar en in elk geval tot het groter geheel: de complexe stad. Het begrip netwerken roept wellicht eerst een technisch beeld op van leidingen, rioleringen en infrastructuren: wegen, spoorlijnen, bedrading... Bouwkundigen denken spontaan aan bouwlagen: ondergrondse parkings en kelders, bovengrondse laagbouw tot hoogbouw en torengebouwen of er wordt gedacht aan een gelaagdheid waarin privaat wonen, publieke gebouwen uit diverse sectoren (verzorging, educatie, amusement...), monumenten enz... evenveel layers vormen binnen de stedelijke complexe city.

Stratificatie refereert ook naar (actuele) interferenties tussen verschillende functionele eenheden met hun specifieke ruimtelijke grondstructuur en geografische lokalisatie. Bart Verschaffel definiëert een netwerk als een systeem van relaties of veld van verbindingen. "De basis van het netwerk is *hardware*: een materieel substraat van verbindingen (kabels, draden, buizen, betonstroken, treinsporen, auto's en treinen, masten en electriciteitscabines, antennes...) en van adressen (luchthavens, telefoontoestellen en zendapparatuur, waterkra-

nen, postbussen en huisnummers, radio's en televisies, stations, bushaltes en autogarages, lichtkranten...). De verbindingen en adressen verschijnen in het netwerk slechts als punt of als lijn op een plan. Maar ze slaan *buiten de ruimte van het netwerk* neer als 'infrastructuur' en bestaan ergens in de gebouwde omgeving, precies zoals betekenissen elders - buiten de betekenis - neerslaan op een blad papier... De postbus, de antenne... hebben hun betekenis altijd elders. Ze zijn niet waar ze zijn, ze horen niet bij de plek waar ze zich bevinden, maar bij het netwerk waarvoor ze als verbinding, als poort of terminal, of als scherm fungeren." (VERSCHAFFEL BART, 1990, p.29-30)

Naar analogie met de etnografische beschrijving door André Loeckx van Kabilë kun je ook stellen dat het is alsof in elke stad verschillende rasters over elkaar heenschuiven: een basisraster dat - ogenschijnlijk vanzelfsprekend en onschuldig - de structuur en het gebruik van de gebouwde ruimte uitzet; een raster van sociale posities en sociaal gedrag dat reeds heel wat gevoelige plekken bevat; en tenslotte impliciet en grotendeels onbespreekbaar, een raster van het subjectieve, het lichamelijke... (LOECKX A., 1993, p. 47)

Met deze studie wordt gepoogd om enig inzicht te verwerven in vermelde dimensies - de historische gelaagdheid en de netwerksystemen, de rasters - van het fenomeen stad, toegepast op de Stad Gent, binnen haar opeenvolgende administratieve begrenzingen. Gent is evenwel de stad bij uitstek waar ziele-roerselen aller slag van tien eeuwen bewoning in het gebouwde patrimonium en in de configuratie van het openbaar domein kriskras, zonder ergens een sluitend geheel te vormen, tot uitdrukking komen. Die verscheidenheid, die door de tijd geleide en gelede meervoudigheid, vormt het typisch gezicht van Gent. (LEFEBURE JO, 1996) Al beweert Bart Verschaffel: "Gent heeft geen gezicht." (VERSCHAFFEL BART, 1995, p.83)

Stedenbouwkundige *structuur* zal hier verder worden gehanteerd als maatstaf bij de inventarisatie, registratie en selectie van waardevolle jongere stedenbouw, eerder dan historiciteit of visuele gaafheid. Wij zoeken ruimtelijke grondstructuren, verklaringsspatronen hiervoor en logische verbanden, met belangstelling voor de samenhang tussen het sociaal milieu, stedelijke politiek en cultuur-maatschappelijke waarden en voorstellingen. De aandacht zal vooral worden gericht op driedimensionele stedenbouwkundige projecten voor Gent, bedacht of uitgevoerd na 1854-1855. Het zou handig zijn als hiervoor een morfologische typologie en een analyse van de maatschappelijke motieven achter de stedenbouwkundige ontwikkelingen en projecten beschikbaar waren, maar deze ontbreken met name nog.

Bij het onderzoek worden drie sporen gevolgd: het literair spoor (gepubliceerde artikels en andere geschreven bronnen), het cartografisch spoor (stadsplattegronden, -panorama's en stadsontwerpen) en gesprekken met bevoorrechte getuigen en stedenbouwkundige ontwerpers. Natuurlijk zijn alle voorstellin-

gen, plannen, luchtfoto's die van een stad gemaakt worden "maar een stoet of verzameling van beelden". Zij leveren niet een "stad" op, eerder een stilleven. (VERSCHAFFEL BART, 1995, p.84)

Een hulpmiddel om het functioneren van de stad en om het ruimtelijk en structureel inzicht in de actuele stadsplattegrond te verhogen, is de chronologische differentiatie van het huidig wegennet naar periode van ontstaan. Dit vormt een eerste vereiste, een primaire stap bij het detecteren van coherente stedenbouwkundige structuren, daterend uit bepaalde (stijl-)perioden. Het hierbij bestudeerde geografisch gebied reikt van de aansluiting van de Ringvaart op de Brugse Vaart ten Noordwesten van de stad tot de verkeerswisselaar te Ledeberg in het Zuidoosten.

De layers uit de bron-databank, een digitaal kaartbestand van het N.G.I., vormen de basiskaart. Zij wordt chronologisch gedifferentieerd in functie van het voorkomen van wegen vóór 1854, tractering ervan tussen 1854 en 1912, aanleg tussen 1912 en 1952, 1952 en 1971 of na 1971.

De tijdsintervallen werden gekozen in functie van de beschikbaarheid van relatief betrouwbare stadsplattegronden (1855, 1912) of van (ortho)fotoplannen (1952 & 1971). Verdere uitsplitsing van de periodes kan volgen.

Het is niet de bedoeling om reconstructies uit te tekenen van historische kaarten en stadsplattegronden.

De doelen die worden nagestreefd zijn:

- het bevorderen van de kennis van en de waardering voor historische stadsstructuren,
- het verstrekken van materiaal ten behoeve van stedenbouwkundige afwegingen.

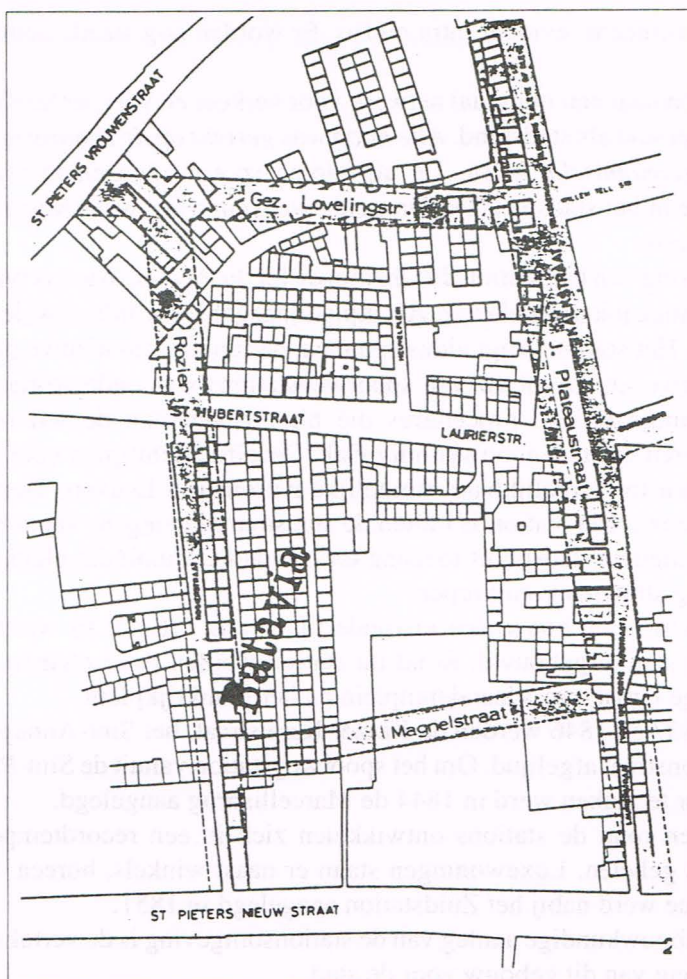
DE ONTWIKKELING VAN DE RUIMTELIJKE GRONDSTRUCTUUR TE GENT SINDS 1854. DE STAD ALS EEN "GEBOUWD ARCHIEF"

Historiek

Belangrijke achtergronden van de ruimtelijke ontwikkeling na 1800 zijn de bevolkingsgroei, de trek naar de steden en de opkomende industrialisering.

In de loop van de 19de eeuw slibde de stad binnen de muren stilaan dicht.

Tolbarrières en de gebrekkige transportmogelijkheden op lokaal vlak maakten stadsuitbreiding weinig aantrekkelijk. Door de tol op ingevoerde voedingswaren had men er alle voordeel bij de landbouwgronden binnen de stadswallen te behouden. De producten konden met grotere winst op de markt gebracht worden in vergelijking met de ingevoerde producten, wier concurrentiepositie verzwakt was door de extra tol aan de stadspoorten. Daarom werden in de eerste plaats niet de landbouwgronden volgebouwd met nieuwe woningen, doch wel de ingesloten binnenterreinen van bestaande bouwblokken.



In Gent woont omstreeks 1840 meer dan een kwart van de bevolking op minder dan 3 % van de stadsoppervlakte. De gevolgen bleven niet uit. In 1849 stierven te Gent 2.224 mensen aan cholera.

Omvangrijke *beluiken* zoals aan de Krijgsgasthuisstraat, het beruchte Batavia en de Cité Ouvrière (1848), een modelbeluik, vormen de voorbode van de verdichting van de bebouwing.

De *textielbedrijven* illustreren de opkomende industrialisering.

Nieuwe opvattingen over gezondheidszorg leiden tot de ontwikkeling van een nieuwe ruimtelijke planning van instituties "extra muros" met een zwakke aansluiting op de bestaande wegnis. Het Hospice Guislain (1856), het Cimetière Faubourg d'Anvers...

Het Abattoir en de Nouveau Marché au Bétail (1857) werden aan de rand van

de stad gesitueerd; evident intra muros. Er worden nog steeds octrooirechten geheven.

Het streven naar een integraal netwerk voor verkeer en vervoer heeft gevolgen voor zowel stad als stadsrand. *Alle hoop was gericht op de spoorweg als motor van het economische leven.* De afgesloten spoorwegterreinen vormen een snijwonde in het stadsweefsel. Dit geldt eveneens voor waterwegen zoals het Grand Bassin.

De inplanting van het Station du Chemin de fer du Pays de Waes is typisch voor de toenmalige lokalisatiekeuze. Als inplantingsgebied wordt vaak de stadsrand verkozen. Het station krijgt aldus spontaan de functie van nieuwe poort tot de stad toegewezen. De bouw van spoorwegstations was onderworpen aan een aantal administratieve procedures die blijf geven van de wil om niet te improviseren op stedenbouwkundig vlak. Dezelfde richtlijnen voor de inplanting leidden tot vergelijkbare ruimtelijke patronen in Leuven, Tienen, Aalst, Kortrijk, enz... Het station is buiten de stadsmuren gelegen. Vanaf het station geeft een nieuwe stadspoort toegang tot een plein. Vanuit dat plein wordt een stervormig stratennet ontworpen.

De Muinkmeersen boden een uitzonderlijke kans. (1838) Er werd eerst een voorlopig station gebouwd. Rond dit station werden twee pleinen gevormd: het huidige Graaf van Vlaanderenplein en het Frankrijkplein.

Tussen 1837 en 1846 werden de Keizer Karelstraat, het Sint-Annaplein en de Zuidstationstraat afgelijnd. Om het spoorwegstation vanuit de Sint-Pieterswijk bereikbaar te maken werd in 1844 de Marcellisbrug aangelegd.

De buurten rond de stations ontwikkelen zich in een recordtempo tot zeer levendige gehelen. Luxewoningen staan er naast winkels, horeca. De Jardin Zoologique werd nabij het Zuidstation aangelegd in 1851.

De stedenbouwkundige aanleg van de stationsomgeving is de vertaling van het grote belang van dit gebouw voor de stad.

De werken in de omgeving van het Zuidstation staan in het perspectief van stadsesthetiek. De overheid legde een strikt programma op voor de gevelarchitectuur. Dit verklaart het eentonig karakter van de verbrede Brabantdam (1822) en Lammerstraat (1837), de Keizer Karelstraat (1837-1843) o.a., de Vanderdonckgalerij (1852) en het Graaf van Vlaanderenplein (1869).

De economische opleving die zich in de tweede helft van de 19de eeuw voordoet, betreft aanvankelijk vooral de dienstensector (handel, financiering). De modernisering en de mechanisering in de industrie komen eerder traag op gang.

Tussen 1846 en 1896 kwamen er te Gent 70 ondernemingen bij. Van 1896 tot 1910 nog 33 en 13 in de randgemeenten. Talrijke spinnerijen van katoen, vlas, jute en kemp, weverijen, ververijen en blekerijen wijzen op de belangrijke tewerkstelling in de textielsector. De grootste concentratie van textielverwer-

kende nijverheid wordt aangetroffen aan de rand van de binnenstad, waar de Leie aansluit op de Brugse Vaart en nabij het knooppunt Verbindingsvaart - Voorhaven.

Een belangrijke voorwaarde voor de industriële opleving was, onder andere, de ontwikkeling van nieuwe transportroutes en -middelen in de loop van de 19de eeuw.

De Verbindingsvaart dateert uit 1863. Het Houtdok werd ingehuldigd in 1881. De eerste steenlegging van de Voorhaven volgde op 11 juni 1882. Het Nieuwe Dok of Groot Dok (1890-1900-1923) en drie darsen werden gegraven.

De binnenscheepvaart kan via de Coupure, een deel van de Brugse Vaart, door het Verbindingskanaal (1863) het Kanaal Gent-Terneuzen bereiken. Zo kan de binnenscheepvaart het centrum ontwijken.

Aan de oostzijde van de stad heeft het station Oefeningsplein en het Handelsdok de plaats ingenomen van de vroegere fortificaties.

Het uitgebreid spoorwegemplacement ten noorden van het station van het Land van Waes is verbonden met het nieuwe Rabotstation (1872). Dit kwam er uiteindelijk nadat men sinds 1864 palaverde over het wel of niet combineren ervan met een eindstation voor reizigers gelegen aan de Brugse Poort.

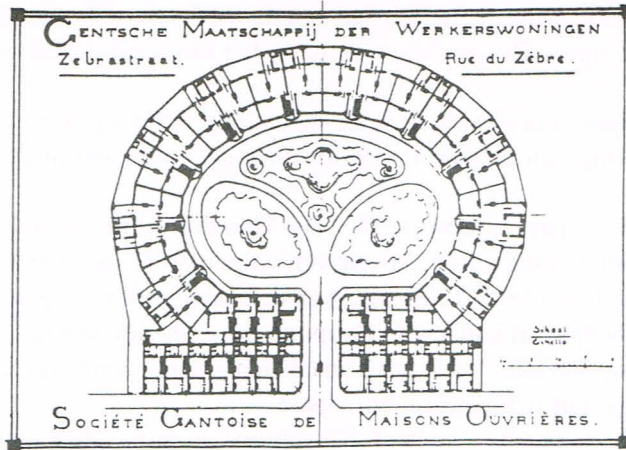
Via de ringspoorweg is er verbinding met het Sint-Pietersstation, de haveninstallaties en het regionaal spoorwegennet. Het Zuidstation fungeerde tegelijk als goederenstation, wat heel wat hinder veroorzaakte in de binnenstad. Het duurde nog tot 1925 voor de volledige Ringspoorweg rond Gent tot stand kwam. Maar het hele traject staat wel op de stadsplattegrond van Compyn en Soenen, gedateerd 1912, net als Darse I die pas in 1930 gereed kwam en de "Werkliedenkolonie" gebouwd in 1923...

De lokalisatie van de Werkliedenkolonie palend aan de Ringspoorweg en de vormgeving van de verkaveling aan het Grondwetplein, ten zuiden van het Sint-Pietersstation, tonen aan dat men bij de stadsuitleg steeds meer met deze belangrijke infrastructuurwerken rekening zal moeten houden.

De stadsuitleg van de Rabotwijk gebeurde vanaf 1874 onder impuls van de textielfabrikanten De Smet en de Hemptinne volgens een systeem van straten evenwijdig met en haaks op de begrenzende grote infrastructuren: Verbindingskanaal (1863) en Rabotstation (1872). De Sint-Jozefkerk werd opgericht op gronden van en onder impuls van de familie de Hemptinne.

Uiteindelijk wordt werk gemaakt van arbeidershuisvesting. De lokale huisvestingsmaatschappijen hebben daarin een cruciale rol gespeeld. De conceptie van de volkshuisvesting heeft daarbij een hele evolutie doorgemaakt.

In de tweede helft van de negentiende eeuw werd gedacht vanuit de ideale woning, die moest vermenigvuldigd worden tot het gewenste aantal. De eerste bekommernis was toen het opstellen van een 'typeplan'. Dit leidde tot gesloten bouwblokken, waarvan de breedte bepaald werd door de diepte van twee percelen voor arbeiderswoningen. Het was de meest efficiënte structuur om



zoveel mogelijk woningen op een zo klein mogelijk oppervlak in te planten. De bouwblokken zijn vrij lang (± 300 m) en soms heel ondiep (± 30 m). Tijdens het eerste kwart van de 20ste eeuw worden verschillende varianten op Burggraaves ontworpen voor een "familistère" (1852) gebouwd. Op zichzelf waren deze theoretische projecten veredelde vormen van pleinbeluiken. Karel Van Rysselberghe ontwierp een opmerkelijk hoefijzervormig complex voor de Zebrastraat (1908). Het concept moest de sociale controle bevorderen. De centrale groenpartij was geen ontmoetingsplaats maar veeleer een symbool van orde en hiërarchie.

Het oorspronkelijk ontwerp van O. en A. Vande Voorde voor de "Werkliedenkolonie" (1923) toont het centrale gazon dat ook voor het bleken van de was bestemd was.

Centrumvorming werd mede onder invloed van de ontwerpregels van Unwin en Parker nagestreefd.

De binnenkoeren van de twee grote flatgebouwen van Scheldeoord (1928-1936) zijn qua sociale controle vergelijkbaar met de Familistère van Godin te Guise. Oorspronkelijk trof men ook hier een groene oase zoals in de Zebrastraat.

Vanaf het begin van de twintigste eeuw werden voorbereidingen getroffen tot de wereldtentoonstelling van 1913. Veel van de ruimtelijke dynamiek, die zich rond het nieuwe Sint-Pietersstation manifesteert, kan hieraan worden toegeschreven. Ook het stadshart onderging een hele metamorfose in functie van het wereldgebeuren. Armand Heins' tekeningen illustreren de drang naar decoratieve stadsverfraaiing overvloedig.

In het centrum kunnen twee grote tendensen worden vastgesteld. Er wordt ijverig werk gemaakt van bredere en vloeiende verbindingen tussen het Zuid-

station en de Brugse vaart. Het bekende Zollikofer - De Vigneproject (1883), vormt hiervan een onderdeel. De St.-Michielshelling (1907-1908) vormt het sluitstuk in de transformatie van de Kuip en de verbinding Korenmarkt - Brugse Poort.

Terzelfdertijd worden de monumenten vrij gemaakt van wat men toen storende bijgebouwen vond. Lakenhalle en Belfort komen volledig vrij. De St. Niklaas-kerk volgt in 1907.

Het plan van Compyn & Soenen (1912 -1930?) toont vernieuwing in de stedenbouwkundige layout enerzijds door toepassing van stervormige knooppunten van straten of diagonale assen, anderzijds door toepassing van royale krommen.

Bij de arbeidershuisvesting wordt blijkbaar gezocht naar de meest economische oplossing waarbij de diepte van de bouwpercelen een maatstaf is voor het rendement.

Het hanteren van een vloeiende lijn, aangepast aan de toenemende snelheid van het verkeer, is nieuw. De Rooigemlaan, de kromming van de Gebroeders Van de Veldestraat (1905), de bocht van het Sint-Baafsplein naar de Botermarkt, in 1905 met nieuwe woningen in eclectische stijl afgelijnd, Koning Albertlaan, Koningin Astridlaan en de arabesken in en rond het Citadelpark laten een nieuwe stylistische voorkeur vermoeden.

Het typisch 19de eeuws gedachtengoed doofde slechts langzaam uit. De opvattingen over stadsverfraaiing culmineerden als het ware in de schetsen van Armand Heins. De stad wordt hierin voorgesteld als een pittoresk decor.

Terwijl straten op die manier hertekend worden, denken velen nog aan hygiënisch saneren en aan het creëren van een woon- en werkomgeving die aantrekkelijker is voor handel en burgerij. Maar in de industriestad wonen veel arbeiders. Gent heeft veel beluiken, te veel koertjes en cités. Men zal ze systematisch saneren. Tot in de jaren negentienzestig komt dit neer op slopen.

Van de 59.657 woningen in de Stad Gent dateerde in 1961 48,6 % van vóór het bouwjaar 1919. Gemiddeld 1 op 16 van het totaal aantal woningen van Gent was niet bewoond en een derde hiervan was onbewoonbaar. De onbewoonde woningen liggen geconcentreerd ten noorden en ten oosten van het stadscentrum.

Het slopen van beluiken kon enkel gelijke tred houden met het bouwen van vervangende en sociale huisvesting. Dit werd een prioritaire taak van de huisvestingsmaatschappijen.

Een groep arbeiderswoningen situeerde men dicht bij de fabrieken, terwijl tuinvijken op goedkope gronden buiten de stad konden opgericht worden. Een tuinvijk was niet bedoeld voor ongeschoolde fabrieksarbeiders, maar richtte zich tot de betere arbeiders of kleine bedienden, hoewel men bij de toewijzing dit onderscheid niet zo strikt kon hanteren.

Volgens de opvattingen van Raymond Unwin dienden tuinvijken een afwisse-

lende bebouwing te vertonen in een omgeving met veel groen. Naast het groen zien we:

- een afwisselend wegenpatroon,
- afwisseling in hoge en lage bouwvolumes,
- variatie in rooilijn met in- en uitspringende gevelwanden,
- afwisseling van openheid en geslotenheid door
- het ontwerpen van poortgebouwen en hofjes,
- met tuin- en plantsoenaanleg.

Het oorspronkelijk ontwerp voor de Werkliedenkolonie toont, naast voor-
noemde elementen, ook de typische centrumvorming onder invloed van de
ontwerpregels van Unwin en Parker.

De naoorlogse sociale woningbouw had in essentie niets veranderd aan de
huisvesting van de slechtst behuisden. Op het einde van 1926 waren er te Gent
nog 5.248 ongezonde of overbevolkte woningen.

Door de economische crisis en de hoge bouwrijzen werden in de jaren dertig
weinig initiatieven genomen om het woningtekort te verminderen. Toch wer-
den in de jaren 1920-30 veel stedenbouwkundige plannen opgevat, die pas na
de Tweede Wereldoorlog ideeën zullen aanbrengen voor nieuwe realisaties.

Na 1930 werd het tuinvijkmiddel verlaten ten voordele van de vrijstaande
hoogbouw in het groen.

- Waarbij de inplanting en de afstand tussen de gebouwen ingegeven werd
door bezonningsoverwegingen.
- Het recht op een, zij het minimale, woongelegenheid stond centraal.
- Daarnaast pleitten de modernisten voor collectieve voorzieningen voor cul-
tuur en gezondheidszorg.
- De vrijgekomen grondoppervlakte werd voorbehouden aan gemeenschappe-
lijke tuinen en parken.
- De verkeersscheiding, reeds in de kiem aanwezig bij de tuinvijken, werd
integraal doorgevoerd.

Tussen 1928 en 1936 bouwde het stadsbestuur zelf op vijf verschillende
plaatsen in de stad 702 woningen. De twee grote flatgebouwen van Schelde-
oord en vooral het Rustoord Van Hoorebeke zijn markante stijloefeningen op
de Nieuwe Zakelijkheid.

In tegenstelling tot de modernistische verticale verdichting, paste de Gentse
Maatschappij in de dertiger jaren een horizontale verdichting toe.

Na de primaire wederopbouw van het land na W.O.II nam de overheid diverse
maatregelen om de woningbouw te stimuleren. De belangrijkste stimuli daar-
toe waren de Wet De Taeye uit 1948 en de Wet Brunfaut uit 1949.

De Wet De Taeye verleende gunstige kredietvoorwaarden en premies om niet.
De premies waren zowel bedoeld voor particulieren die op eigen initiatief
handelden of via een sociale huisvestingsmaatschappij. De Wet De Taeye
stimuleerde het bouwen van ééngezinswoningen op goedkope gronden buiten

de stad maar voorzag geen gecoördineerd ruimtelijk ordeningsbeleid. De periode na de Tweede Wereldoorlog zal gekenmerkt worden door de groei van de stad naar haar voorsteden toe.

De Wet Brunfaut propageerde de gemeenschappelijke meergezins-huurwoning en voorzag aanzienlijke subsidies voor de stedenbouwkundige aanleg van sociale woonwijken. Daardoor stimuleerde de Wet Brunfaut grootschalige groepsbouw door sociale bouwmaatschappijen.

De moderne verkaveling moet volgens architect urbanist Gaston Brunfaut aan de nieuwe behoeften beantwoorden. Daarom:

- staan gebouwen vrij, tussen functionele groen- en sportzones, en haaks ingeplant ten opzichte van de wegen,
- worden woongelegenheden rationeel georiënteerd (zon, wind),
- wordt niet meer langs straten gewoond.

Gesloten bouwblokken zijn onaanvaardbaar omdat zij geen optimale bezonning toelaten. Strokenverkaveling laat adequate oriëntatie toe. Natuurlijk kan dat enkel op grote schaal...

Deze wet beoogde een directe verbetering van de woonvoorwaarden van de minstbedeelden door het voeren van een volwaardig huurbeleid naast het eigendomsbeleid van de Wet De Taeye.

De onderscheiden voorkeur van de twee grootste politieke partijen voor de eengezins-koop-woning enerzijds en de meergezins-huur-woning anderzijds, kwam duidelijk tot uiting in Gent.

De oprichting van de Heldenwijk op het eiland Malem en de urbanisatie van de Neermeersen zouden kunnen beschouwd worden als exponenten van respectievelijk de christelijke en de socialistische opvattingen inzake volkswoningbouw. Maar dit is een te eenvoudige voorstelling van de realiteit.

De Stedebouwkundige Diensten van de Stad Gent hadden reeds tijdens het Interbellum het plan opgevat om de waterzieke Neermeersen om te toveren tot een nieuwe wijk. Het Stadsbestuur besloot in 1951 de aanleg ervan te combineren met een groenzone in de Blaarmeersen en met het bouwen van de Watersportbaan.

In 1958 kregen diverse Gentse huisvestingsmaatschappijen opdracht om daar woongelegenheden te bouwen. Een derde ervan was voorzien als vervanging voor in de binnenstad te slopen ongezonde woningen.

De hoogbouw langs de Watersportbaan vormt geen alleenstaand voorbeeld, maar is wellicht de meest sprekende toepassing van de C.I.A.M.-principes te Gent.

- Hogere woondichtheden door hoogbouw.
- De (groene) open ruimten vergroten en de af te leggen afstanden verkleinen.
- Strikte scheiding van voetgangers en van mechanisch verkeer.
- Functionele zonering in woon-, werk- en recreatiegebieden.
- Een technisch-rationele benadering van het bouwen, gericht op licht, lucht en zon.

- Afwezigheid van privaat eigendom. De bodem behoort toe aan de gemeenschap.

Door de Wet van 7 december 1953 op de krotopruijing kreeg de stadsvernieuwing een nieuw impuls. De wet bood uitgebreide mogelijkheden om de historische centra te ontdoen van de krottenwijken maar verhielp het woonprobleem van de minstbedeelden niet. De oorspronkelijke bewoners werden zelden opnieuw gehuisvest in de vervangende hoogbouw. Over de bewoners werd alleen maar gedacht als over een te verplaatsen categorie.

Illustrerend voor de verwaarlozing van de bewonersbelangen waren twee saneringsoperaties ondernomen door het Gentse Stadsbestuur. De eerste betrof de sanering van het Pand.

Nog vóór 1960 werden in de wijk Groene Briel 205 krotten gesloopt. De Gentse Maatschappij voor Goedkope Woningen bouwde ter plaatse moderne flatgebouwen. Men zag toen vooral heil in massaal slopen en in grootschalige nieuwbouw volgens de opvattingen van de C.I.A.M.

Pandsgewijze renovatie en het vernieuwen van het bestaand patrimonium zullen pas in 1967 met de invoering van een saneringspremie aan de orde zijn. De zoektocht naar steeds meer parkeerplaats heeft een grote invloed gehad op de beleidsbeslissingen in de zestiger en de zeventiger jaren. Dat leidde in 1960 tot het slopen van het bouwblok tussen Belfort en Stadhuis. Het inkokeren van de Nederschelde tussen Gerard Duivelsteen en de samenvloeiing met de Leie, zal in 1963-1964 voor een bijkomend aantal parkeerplaatsen zorgen. Er was de parking achteraan de Inno en recent worden er verscheidene nieuwe gebouwd aan Sint-Michiels, Ramen, onder de Kouter en misschien naast het Belfort.

Overheidsinitiatief inzake stadsuitleg bleef beperkt. Het verkavelen en de nieuwbouwmarkt werden bijna volledig overgelaten aan particulier initiatief. Door de verscheidenheid van deze private verkavelingsinitiatieven verliep het suburbanisatieproces totaal ongeordend.

Vooraf in Mariakerke en Wondelgem worden de typische cul de sac verkavelingen in grote aantallen aangetroffen. De bouwgrondprijs vormt een doorslaggevende factor bij de aankoop van een perceel. In de binnenstad bedragen de eenheidsprijzen per vierkante meter bouwgrond (bron Anhyp) ongeveer 40 % meer dan het gemiddelde voor de agglomeratie en 80 % ten opzichte van het arrondissement. In de noordelijke gemeenten ligt het prijsniveau lager dan in de zuidelijke gordel (St-Martens-Latem, Melle, Destelbergen)...

Een onderzoek naar de nieuwe bouwlokalisaties in het Gentse stadsgewest bracht aan het licht dat er eigenlijk slechts voor 20 % sprake was van suburbanisatie (vanuit het centrum naar de banlieue) en voor 50 % van rurbanisatie (vanuit de randgemeenten naar de stadsrand). De gemiddelde verhuisafstand bedraagt in vogelvlucht amper 3 km en 75 % van de bouwers blijft binnen een straal van 4,6 km.

Het fenomeen van de hybridisering neemt er alsmear toe. Daarmee wordt bedoeld op het verschijnsel dat de stilistische zuiverheid van stedenbouwkundige ontwerpen heeft plaats gemaakt voor een visuele rijkdom die is gebaseerd op ongelijksoortigheid en veelvormigheid.

BESLUIT

Uit het chronologisch relaas van de stadsontwikkeling sinds de tweede helft van de negentiende eeuw is er meer dan één duidelijke verschuiving van de aandacht (de verheerlijking) af te leiden. Het gaat om meer dan loutere accentverschuivingen, om nieuwe visies, denkoefeningen en werkvelden die leiden tot specifieke interventies in het stedelijk milieu. Bepaalde topics komen met een interval van enkele decennia terug in de belangstelling; zoals de filosofie rond de afwikkeling van verkeersstromen. Globaal evolueerde de bekommernis van de bewindslieden van het verbeteren van de stadsesthetiek, de stadsverfraaiing en de stedelijke hygiëne (\pm 1860) over het realiseren van verkeersdoorbraken en vlotte verbindingen (1880 - 1920) naar volkshuisvesting en het welzijn van de massa (1920 - 1950). De acteurs op het toneel van het stedelijk beheer interesseerden zich niet meer voor zoiets als het 'vraagstuk van de kunst en de schone vorm'; het ging hen meer om het begrijpen en beheersen van de gedragingen en de levensuitingen van de bevolking, waarbij het functioneren van de stad geleidelijk in beeld kwam. (VAN DANSIK D., DE GRAAF J., TAVERNE E., 1984, p.24) Grote infrastructuurwerken (1950 - 1970) en functionele zonering (1963) winnen aan actualiteit tijdens de 'golden sixties'. Met de economische crisis verschuift de aandacht van stadsuitbreidingen naar binnenstedelijke vernieuwing en vormgeving. Politici vinden een tegengewicht in sociale stadsvernieuwing (1981) en het debat rond het dilemma structuurplanning op mesoniveau versus esthetisch contextuele benadering vanuit het microniveau. In 1979 werden de 'beeldkwaliteitsplannen' geïntroduceerd. (HUYGHEBAERT P.) Hiermee werd opnieuw het instrumentarium van de stadsesthetiek bovengehaald, hetgeen een andere rol van de overheid veronderstelt, namelijk één van kracht en onafhankelijkheid. Beeldkwaliteitsplannen verwijzen impliciet naar het prangend dilemma van de stedelijke overheid als bemiddelaar tussen privaat en openbaar domein en dito belang. Met de toenevende privatisering en de overheid die haar investeringen steeds meer terugtrekt, wil deze zich beperken tot de essentie, tot het formuleren van de grote beleidsopties. Deze monden in 1991-1994 uit in een beleidsrapport met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsstructuur ("het ROS") en de voorgenomen prioriteiten. Eind 1997 wordt de aandacht toegespitst op de vraag naar de toekomstige impact van technische innovaties en van de daarmee samenhangende maatschappelijke verschuivingen op structuur, functioneren en vormgeving van de stad.

Interfererend met vermelde tijdgebonden “hot topics”, maar toch relatief autonoom, blijken stedenbouwkundige stijlfiguren een eigenzinning zelfstandig bestaan te leiden, volgens wetmatigheden die conceptueel niet ingegeven zijn door het lokale beleid.

BRONNEN

- ANDRÉ COENE & MARTINE DE RAEDT (ed.): Bijdragen tot de stadsontwikkeling van Gent 1560 - 1990. Gent, 1990. Met uitgebreide literatuurlijst.
- HUYGHEBAERT P., Bouwrichtlijnen. Een alternatief voor het B.P.A.? In Planologisch Nieuws, ...
- HUYGHEBAERT PIERRE en DE MULDER JOS, Bouwrichtlijnen, een andere benadering. In A+, ...
- LEFEBURE JO, De idee van Gent. Of het geestelijk beeld van een stad. In het themanummer Gent van de losbladige uitgave Ruimtelijke Planning, Katern nr. 4/1996, Kluwer Editorial.
- LOECKX ANDRÉ, Het huis en de baan. Moderniteit en wonen in Kabylie. In Wonen tussen gemeenplaats en poëzie. Opstellen over stad en architectuur, onder redactie van Hilde Heynen. Uitgeverij 010, Rotterdam, 1993.
- VAN DANSIK D., DE GRAAF J., TAVERNE E., Parijs, een kritische regio. In Wonen - TA/ BK 10-11, 1984, p. 15-53)
- VERSCHAFFEL BART, De verpulverde stad. Over het wonen en de logica van het netwerk. In De Beschikbare Ruimte - Reflecties over bouwen, Lannoo, Tielt, 1990, p.23-35.
- VERSCHAFFEL BART, Gent (het centrum als breukvlak). In Vlees en beton, nr. 28-29, 1995, p.83-94.

André COENE en Martine DE RAEDT

Nota van de Redactie

Aan dit artikel waren tal van afbeeldingen (straatplannen) gevoegd. Spijtig genoeg leenden ze zich niet tot reproductie, ze zouden totaal onleesbaar geweest zijn, ook al wegens het feit dat ze sterk moesten verkleind worden.
