

DEEL II DEBAT

Duurzame mobiliteit Stad Gent

Inleiding

‘Voor een beter Gent’ gaat voorbij de kritiek naar een voorstel waarbij de nabije toekomst van de stad deze is van de meest toffe plek om er te zijn. Ruimte voor een stadsbos, stadssalons, centrumpleinen waar kinderen vrij en zonder gevaar rondlopen, waar wandelen met geen ander doel dan genieten van de stad kan.

Wij menen samen met vele anderen dat wat we voorstellen hogere kwaliteiten bezit, het openbaar vervoer rendabeler en performanter zal zijn, het stadscentrum meer plaats maakt voor een grotere diversiteit van gebruik, we een gezondere stad krijgen, de mobiliteit duurzamer wordt, de plaatselijke economieën welvarender zullen zijn, meer tweeverdieners met kinderen terug de stad in zullen wonen en het voetgangers en fietsverkeer sterk zal toenemen.

Zo verdubbelen wij de omvang van het centrum van Gent tot voordeel van allen van Gent en omgeving die daardoor een groenere stad krijgen met minder fijnstofpieken, meer aangepast aan de eigentijdse verwachtingen van de stad, fietsvriendelijker, waar kinderen thuis zijn, het shoppen comfortabel is, en het vrij genieten van een stad met velen ruim aanwezig is.

‘Voor een beter Gent’ is voorbij de kritiek door haar positieve boodschap en inzichten.

De inname met spoorinfrastructuur van centrumpleinen en winkelstraten met stadstreinen van actueel 240 man, straks 380 man, verhindert de opportuniteit dat ‘Voor een beter Gent’ en het nieuwe denken over stedelijkheid aanreikt.

Het voorbeeldige positieve verhaal wat een centrum van een stad kan zijn wordt onmogelijk gemaakt door achterhaalde ideeën omtrent het openbaar vervoer die menen voorrang te hebben met hun infrastructurele aanspraken op het midden van het centrum van de stad.

Met het niet uitvoeren van het Bravoko-project wordt de omslag bewerkstelligd naar een stad binnen dewelke het genieten en de attractiviteit van het centrum voorrang heeft.

‘Voor een beter Gent’ toont en bewijst dat er meer kan.

‘Voor een beter Gent’ stelt dat vier centrumhaltes verhinderen dat het centrum nog verder doorkruist moet worden door stadstreinen en dubbel lange bussen.

‘Voor een beter Gent’ ziet de opportuniteiten om het stadscentrum uit te breiden tot voordeel van allen.

‘Voor een beter Gent’ plant wat reeds jaren klaar is voor ontvankelijkheid meer bepaald een autoluwe binnenstad en meer autovrije straten door de binnenstedelijke op- en afrit van de autostrade t.t.z. de Vlaanderenstraat en Brabantdam verkeersvrij te maken.

‘Voor een beter Gent’ stelt dat het openbaar vervoer eerder de randen van de stad moet ontsluiten dan persé het middenste van een centrum moet doorkruisen.

‘Voor een beter Gent’ stelt samen met een deel van de Gentse bevolking dat stadstreinen het midden van een stad niet moeten doorkruisen en in het geheel niet haar centrumpleinen en te smalle winkelstraten.

De anomalie om stadstreinen doorheen smalle winkelstraten als de Veldstraat, de Vogelmarkt en de Brabantdam te sturen is fout. ‘Voor een beter Gent’ en het nieuwe denken over stedelijkheid toont hoe het beter kan.

De miskleun om centrumpleinen te zien als knooppunten van openbaar vervoer toont zich objectief en ontegensprekelijk in de Cataloniëstraat, precies daar waar ‘De Drie Torens’ van Gent voluit waarneembaar zijn werd een wirwar aan spoorinfrastructuur aangelegd die de uitzonderlijke site en zijn geprezen bijzonderheid vernielen. Het Belfort als werelderfgoed omsingelen door spoorinfrastructuur voor stadstreinen bewijst finaal en onomstotelijk dat hier de verkeerde mensen aan zet zijn geweest. ‘Voor een beter Gent’ weet het dan ook beter en dient tot navolging.

Over de aanwezigheid van De Lijn doorheen Gentse smalle winkelstraten en centrumpleinen.

Onkruid verwijder je niet met een bulldozer.

De vergissing, die van een historische rangorde kan zijn, omtrent duurzame mobiliteit is dat men aan de ene zijde de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer plaatst en aan de andere zijde de auto. Dertig jaar geleden had deze weegschaal hoe onverfijnd ook, een begrijpbaarheid. Omdat gezien vanuit een eenvoudige en ongenueanceerde benadering meer openbaar vervoer in de stad impliceerde dat er minder auto's zouden zijn waardoor er meer plaats zou zijn voor voetgangers.

Vergelijkingen gaan niet altijd even goed op maar toch deze: Onkruid verwijder je niet met bulldozer maar punctueel. Auto, voetganger, fietser, publieke ruimte, plaatselijke economieën, veiligheid en historisch patrimonium zijn zeven verschillende entiteiten waarvan het belang van geen ervan gerelativeerd noch ondergeschikt kan worden aan een andere entiteit. De oude retoriek welke het openbaar vervoer stelt tegenover de auto is dan ook een reductie van een grotere complexiteit die aanleiding geeft tot vergissingen die nu niet meer gepermitteerd kunnen worden. Wil je de auto weg uit het midden van het centrum dan is meer openbaar vervoer in het midden van het centrum slechts een brute strategie zonder verfijnd einddoel. 'Voor een beter Gent ' is daar voorbij omdat het openbaar vervoer de zwakke weggebruiker ondertussen niet minder belaaft dan voorheen de auto.

Collaterale schade vs. bestuurdersaansprakelijkheid.

Het verhaal van de fietsers is daar naar waarheid pas 10 jaar later bij gekomen. Dat tramsporen gevaarlijk zijn voor fietsers is op die dertig jaar tijd door honderden zware valpartijen goed geweten en ongepermitteerd gewoonte getrouw verdrongen.

Dat vijftien jaar geleden de fiets nog een marginale status had in het mobiliteitsdenken blijkt uit alle documenten. Dat de gevaren van tramsporen voor de fietser verdrongen werden bevat nog te veel excuus. Wij menen dat het verhaal van de fietser bij de opmaak van de mobiliteitsplannen rond de eeuwwisseling en in het bijzonder met betrekking tot de tramsporen als secundair werden beschouwd ook al kende men de feitelijkheid dat de fietser door de tramsporen 'onvrijwillig' ernstige lichamelijk schade kon worden toegebracht. De fysische integriteit van de fietser was politiek en beleidsmatig te relativiseren 'collateral damage'. Nu ook de gegoede en vooral mondige burger fietst is te voorspellen dat deze verdringing afgestraft zal worden met aansprakelijkheidsclaims en dwangsommen ten aanzien van het laten voortbestaan (zelfs creatie door besturen) van publieke gevaren. Actueel binnen de huidige verwachtingen ten aanzien van beleidsvorming kan dat natuurlijk niet meer. Immers zij die de fiets promoten, zelfs subsidies verlenen én gelijktijdig een dicht tramsporen netwerk in winkelstraten en centrumpleinen aanleggen maar ook in straten die onvoldoende breedte voor een aparte spoorbedding én fietspad hebben, kunnen enerzijds aansprakelijk gesteld worden anderzijds verplicht worden om een gevaarlijke situatie bij middel van een dwangsom uit de wereld te helpen.

Nog steeds gebruiken de voorstanders van het doorkruisen van het centrum van de stad met openbaar vervoer de achterhaalde retoriek om fietser, voetganger en het openbaar vervoer op één lijn te stellen tegenover de auto die moet worden teruggedrongen. Terwijl elkeen kan (voor)zien dat in deze finaliteit het openbaar vervoer rest als enige omvangrijke belager van de zwakke weggebruiker.

Door het terugdringen van de auto uit het centrum zal de voetganger en de fietser er in een veelvoud aanwezig zijn waardoor het openbaar vervoer er nauwelijks nog door zal geraken, accidenten veelvuldiger zullen zijn en de openbare ruimte door deze infrastructurele omgevingsaanleg niet vrij zal zijn voor een meer divers en geïnspireerd gebruik conform de verwachtingen van een nieuwe vorm van stedelijkheid.

Bestuurlijke fout

Veder werken op een foute inschatting uit een tijd dat bepaalde inzichten nog niet als algemeen verspreid beschouwd werden, kan niet nu inzichten, verwachtingen maar ook vele voorbeelden en alternatieven beschikbaar zijn. Dat er straks een mobiliteitsplan zal aankomen die deze situatie consolideert is niet toegestaan.

Een historische vergissing omkeren door het vermogen van proactief beleidsmatig denken.

De historische vergissing die door 'burgerparticipatie Gent 2017 en zijn honderden participanten' verijdeld wil worden is dat er wel een onderscheid dient te worden gemaakt tussen het openbaar vervoer, de voetganger en de fietser. Het begrijpen van tendensen is voorwaarde om proactief te denken. De tendens van het autovrij dan wel autoluw maken van een stad realiseert vanzelfsprekend meer voetgangers maar ook een vrijer, zelfverzekerder en assertief gebruik van het publieke domein door de burger. De burger eigent zich door deze voetgangerszones in gans Europa deze uitbreiding van het wonen toe. Het is zijn territorium, hij winkelt daar, hij geeft daar zijn geld uit, het zijn zijn kinderen die daar spelen . . . of gevaar lopen, het zijn zijn kinderen die daar fietsen. Deze toegenomen vrijheid is een belangrijk onderdeel van het emancipatieproces van de burger. Het centrum van de stad kent zo een verschuiving van eigendom van de staat naar het eigendom van de burger.

Mensen wonen in een stad. Het wonen beleidsmatig verstaan als de individuele woonst met zijn woonkamer en die paar ruimten errond is fout. Straten in de binnenstad begrijpen als infrastructuur om van één plaats naar en ander te gaan is fout. Centrumpleinen, winkelstraten en straten in de kern van de stad worden één sociale ruimte, een living zo men wilt, een ontmoetingscentrum maar ook één groot shoppingcenter, één reuze restaurant met vele terrasjes, een fascinerend wandelparcours voor buurtbewoners en toeristen én een ruimte voor spelende kinderen, aldus de tendens die zich de laatste tien jaar voltrekt in de voorbeeldsteden welke dit nieuwe concept van het doel van een centrum van een stad hebben ondersteund. Dit is wat het denken omtrent de nieuwe stedelijkheid inhoudt dit is wat 'Voor een beter Gent' aanreikt.

Dit niet onderkennen en daar geen expliciete vorm aan geven door verder te bouwen op wat fout was, is de vermelde vergissing uitvergroten tot een blaam die deel zal uitmaken van de geschiedenis van onze stad.

Progressief is een keurmerk met een vervaldatum.

Gent zit in haar eigen beeld van 'progressieve' stad nog gevangen in wat dertig jaar geleden progressief heette ten aanzien van mobiliteit en vijftien jaar heeft geduurd om daarvan de helft te realiseren. Het realiseren van de andere helft daarvan (tramsporen doorheen de Belfortstraat, over de Sint Michielshelling en doorheen de smalle winkelstraat die Vogelmarkt en Brabantdam) is een dramatische verkeerde inschatting van de actuele zich realiserende tendensen en verwachtingen ten aanzien van de stad.

'Burgerparticipatie Gent' stelt: Doe deze ooit uit te breken zeer dure investering niet en gebruik het geld om de openbare ruimte conform de verwachtingen ten aanzien van de geëmancipeerde stad te verwezenlijken. Geef straten en pleinen wél een duurzame omgevingsaanleg.

De omvang van een tram of bus, zijn gevaarte dus, zijn remkracht, zijn verstoringsgraad van opgesomd doel van het midden van een stadscentrum, maar ook zijn afdruk op de zgn. vijfde gevel is nefast. Zijn esthetische voetafdruk maar ook zijn belagingsgraad past niet in het voetgangersgebied dat het midden van een centrum van de stad wil zijn.

Deze ondertussen uiterst conservatieve visie dient vervangen te worden door wat 'Voor een beter Gent' en het denken over nieuwe stedelijkheid voorstaat.

Respect voor het architecturaal patrimonium is een directief zonder vervaldatum.

Los van het ongepermitteerde gevaar van spoorinfrastructuur in (smalle) winkelstraten, centrumpleinen en de met voetgangers en fietsers verzadigde oude binnenstad en de daaruit volgende juridische aansprakelijkheden waaromtrent een groepering van advocaten klaar staan tot partijstelling tegenover zij die met voorbedachtheid gevaarlijke toestanden menen zomaar te kunnen relativeren, is de esthetische impact niet onbelangrijk.

Wij kennen geen stad in Europa die zo'n stedenbouwkundige blunder heeft begaan als Gent in samenwerking met De Lijn om haar 'Acropolis' meer bepaald haar 'Drie Torens', bij middel van de vijfde gevel, hier algeheel één grote spoorbedding van gewassen beton met honderden meters aan wirwar van tramsporen, te realiseren. Heimelijk verpakt in een wedstrijdvoorwaarde voor de heraanleg van het Emile Braunplein dd. 2000 moest en zou het midden van het stadscentrum één knooppunt van openbaar vervoer worden. Het wedstrijd reglement verplichte de architect-kandidaat rekening te houden met een beslissing van niet architecten.

Trots over deze progressieve beslissing om het middelpunt van het centrum te 'vernieuwen' als knooppunt van openbaar vervoer verzamelden immaturen omtrent de architectuur zich rond dit idee. Iedereen van uit elke richting zou direct en rechtstreeks een halte krijgen in het middelpunt van de stad. Dat men daarmee het middelpunt van de stad en de vele daar naar toe leidende straten als openbare ruimte reduceerde tot lompe lineaire infrastructuur werd door deze niet in de architectuur bekwame beslissers niet bevat. Het is een gekend onvermogen dat zij die geen hoge maturiteit hebben omtrent architectuur pas kunnen oordelen als het al gebouwd is.

Eenmaal dit aanvaard wordt als excuus is het de vraag of zij die toen aan zet waren dit nog mogen zijn en aldus op een bewezen fout mogen verder werken. Als men de fout inziet en wil corrigeren dan is de gewijzigde maturiteit erg welkom anders niet. Architecturale, stedenbouwkundige, politieke, democratische en juridische samenwerkingen zijn het middel tot weerhoudingen. 'Burgerparticipatie' is daar een deel van 'Voor een beter Gent' een ander deel.

De tentoongestelde fout op zoek naar zijn curator.

Wie als bestuur is akkoord met een rangeerstation niet alleen te midden van haar stadscentrum maar ook rakelings langs de alom geprezen sequentiële opeenvolging van 'De Drie Torens'. De gebeurde architecturale en stedenbouwkundige domme immature 'vernieuwing' ziet ondertussen iedereen. Ook de burger zegt '*dat de keizer geen kleren aangeeft*'. Dat een zogenaamde progressiviteit in haar wil tot speciaal zijn creativiteit vergewist heeft met charlatanerie gebeurt meestal op een kleinere schaal omdat op een kleinere schaal er minder beslissers voor een minder performante mature filter zorgen. Hier blijkt toch een gans progressief schepencollege onder het toeziend oog van monumentenzorg deze charlatanesk aanmatiging van onteigening van publiek domein mogelijk te hebben gemaakt. Betrokkenen stellen: Veel is af te wimpelen op de tijdsgeest en de toen bestaande beslissingsstructuur. Of deze dwaasheid dan afkomstig was van het verschil niet te zien tussen kwalitatieve creativiteit en charlatanerie, of afkomstig van buigzame gehoorzaamheid aan een autoritair verkeerd standpunt is de zaak niet, verder werken op wat fout is vormt hier de zaak.

Kan er een vergadering komen die vertrekt van een verdwijning op termijn van deze fout ?

Een vergadering die dus na het inzien van de fout daar niet verder op werkt ?

Kan er aanvang worden gemaakt om gemaakte beslissingen te herzien en een toekomstig gebruik van het midden van een stad niet verder te hypothekeren?

Zo'n vergadering kan een juridische procedureslag verhinderen, aansprakelijkheden ten aanzien van gevaarlijke situaties verijdelen en tussenkomsten van vele derden (Unesco, belangenorganisaties,enz..) verhinderen.

Immers een gelijk wil zich gerealiseerd weten en een fout wil conform zijn statuut verhinderd worden.

Koppig verder werken op een vastgestelde fout is geen exclusief kenmerk van autoritaire regimes, de psychologische dimensie ervan behoort ook de individuele leider toe.

Best kijkt men wie aan de basis lag voor deze vergissing, niet om op de man te spelen maar om te zien of zij hun fout waarnemen en willen mee werken aan een oplossing om beter vroeg dan laat het stuur te keren. Weigert men de fout te zien omdat het eigen verlies secundair is aan het algemeen belang, dan dienen zij die inzien dat een wijziging noodzakelijk is (te beginnen met niet verder te bouwen op wat fout) zich nu te verzamelen.

Wat dient te gebeuren:

1. Belfortstraat.

Geen bijkomende tram aanleggen die rakelings het Belfort en de Mammelokker passeert. Geen tram die die de honderden fietsers aankomend van onder de bomengroep aan de Botermarkt kruist. Geen tramsporen, noch stadstrein van 220 en straks 380 man die een vloek zal vormen met het stadhuis van Gent. Geen tram die de uitbreiding van het stadscentrum via de Belfortstraat zal tegenhouden. Geen zoveelste reductie van het Sint Jacobsplein als intensief knooppunt van grootschalig openbaar vervoer.

2. Sint Michielshelling.

Geen tram over de Sint Michielshelling. De Sint Michielshelling biedt een onovertreffbaar stedelijk panorama die niet gebaat is met tramsporen in een trambedding en een gevaarte welke deze architecturale ruimte voor de Gentenaar en de honderdduizenden die daarvoor van de andere kant van de wereld komen en zullen

blijven komen, ontnemt. Het is een 'oordeelsmeter' te kiezen voor zij die de waarde van de plek beter begrijpen.

3. Niet uitvoering van het Bravoko-project.

Het Bravoko-project dient aangegrepen te worden om Gent een andere richting te doen uitgaan met betrekking tot de noodzakelijke scheiding van openbaar vervoer en het voetgangersverkeer in centrumpleinen en (smalle) winkelstraten.

De voordelen om het Bravoko-project niet uit te voeren tonen zich niet alleen op vlak van betere besteding van overheids gelden, noch in het financiële voordeel voor de De Lijn die daardoor een groter rendement verkrijgt gezien ze niet meer traag door te smalle winkelstraten en centrumpleinen moet rijden tussen voetgangers en fietsers, het voordeel is er voor de 250.000 Gentenaars, de 50.000 studenten en de 800.000 verblijfstoeristen per jaar die hierdoor een meer recreatieve binnenstad krijgen waar genieten van een stad vorm krijgt.

Door het niet uitvoeren van het Bravoko-project, dank zij het idee van centrumhaltes welke het stadscentrum niet meer doorkruisen, is de Veldstraat, de Zonnestraat, de Kouter, de Vogelmarkt als eerste aanzet tot 'Een beter Gent' gevrijwaard van openbaar vervoer.

Zie voor principe 'Optimalisatie van het Openbaar vervoer' op: www.vooreenbetergent/

Dat er tevens in het Bravoko-project geen plaats is voor de fietser en deze dan maar in het midden tussen de sporen van stadstreinen zou moeten rijden is niet toegestaan. De fietser hoort meer thuis in de binnenstad en winkelstraten dan het openbaar vervoer dat gemakkelijk het midden van een stadscentrum kan vermijden door het niet meer te doorkruisen dank zij enkele centrumhaltes. Wie aan de andere zijde van de stad moet zijn hoeft geen openbaar vervoer te nemen naar het centrum, aldus een heldere logica.

De veronderstelling dat een fietser, laat staan een bejaarde of kind op de fiets, voldoende combattieve assertieve attitude zou hebben (voorzover zo'n zijnswijze in de stad al gewenst zou zijn), zou hij een stadstrein achter zich voor 380 man moeten weerstaan en gewoon rustig verder fietsen. Dit gegeven antwoord van velen van De Lijn en Stad Gent welke stelt dat de tram de fietser moet respecteren en in centrumstraten stapvoets moet rijden is ronduit leugenachtig. Wetende dat een trambestuurder zich ergert samen met de 380 man in de tram over een fietser die zou geloven dat hij daar mag rijden en een stadstrein dat zou moeten respecteren – en hij dus niet zou moeten vluchten via een overtreding op het voetpad - is gezien het bestuurlijk niveau waarop dit wordt verkondigd geen bestuurlijke inschattingfout maar een ernstige fout met voorkennis van publiek gevaar.

De psychologische dimensie is anders ook niet te verwaarlozen: Aan de ene zijde heb je de positie (en opmerkingen) van de tramreizigers in een tram aan 8 km per uur rijdend achter een fietser aan de andere zijde heb je de fietser. Het verschil in waarneming van elkaar is niet te relativiseren. Hoe voelt iemand zich op een fiets met een stadstrein achter zich? Vol zelfvertrouwen over zijn keuze om te fietsen? Voelt de fietser dat hij thuis hoort in de stad als deze wordt doorkruist met sporen, spoorbeddingen en stadstreinen waar er zelfs geen plaats is voor een fietspad? Goed bezig?

Wij zeggen conform de vaststellingen van allen; Neen, verkeerd bezig, onverantwoord, fout, leugenachtig, dom, lelijk, onbegrijpelijk, achterhaald en achterlijk, schadeverwekkend, het doel van een centrum niet onderkend en Gent kapot makend. Zijn dit verwijten die wij horen, vastgelegd in honderden mails, neen het zijn vaststellingen. Zelden blijkt wat doorgaans als een verwijt wordt beschouwd een wetenschappelijke conclusie te zijn.

Gent moet kiezen ten aanzien van haar mobiliteit hoor je overal onder deskundigen. Je kunt niet kiezen in één straat voor openbaar vervoer in de vorm van stadstreinen én fietsers én voetgangers. Het Bravoko –project maakt deze objectieve ongepermitteerde fout.

Links en rechts van het Bravoko-project zijn alle onderwijsinstellingen van Gent verzameld, de Zonnestraat, Vogelmarkt en Brabantdam zijn smalle én drukke winkelstraten, de straat is op sommige plaatsen te smal voor een juridisch conform voetpad naast het dubbele tramspoor, er rest een centimeter plaats voor een fietspad, dus. . . Een dubbel tramspoor voor stadstreinen is daar ongepermitteerd en een fout concept van duurzame mobiliteit.

Verkeerd denken over een stad kan resulteren in een gebod

Door de omvang van de fout gaat het hier zelfs over een bundeling van een architecturaal, stedenbouwkundig, esthetisch, juridisch, economisch en politiek gebod:

Gezien de aansprakelijkheden ten aanzien van het vaststelbaar schade berokkenen aan derden in hoofde van de besturen,
gezien de esthetische verminkingen van een uitzonderlijk gebouwd patrimonium,
gezien het doel van de winkelstraat en centrumpleinen en het openbare domein tout-court van de binnenstad ten aanzien van het veilig ontvangen en geleiden van een hoge concentratie aan zwakke weggebruikers,
gezien de verwachte toename aan fietsers in het centrum van een stad,
gezien het doorkruisen van het midden van een stad en het beschouwen van het middenste van een centrum als een knooppunt van openbaar vervoer een foute keuze is,
gezien er geen ruimte rest voor fietsers naast de spoorbeddingen die het centrum doorkruisen mag stad Gent niet verder bouwen op een oude achterhaalde keuze.

Het charter van Venetië, de vaststellingen of adviezen van Icomos en het oordeel van de Unesco dienen geconsulteerd te worden ten aanzien van de omsingeling met spoorbeddingen en stadstreinen van het Belfort.

Wat gebeurd is door infrastructurele ingrepen te Dresden kan ook Gent overkomen. Spoorwegbeddingen vlak voor en vlak naast het Belfort zijn onverzoenbaar met de respectabele richtlijnen van Unesco.

‘Burgerparticipatie Gent 2017’ stelt dat hier op een schadeberokkenende, gevaarlijke, onesthetische, onverantwoorde wijze wordt verder gewerkt op een achterhaalde visie. Wat door sommigen enkele decennia geleden als een vooruitstrevende samengang werd beschouwd van een mobiliteitsvisie gekoppeld aan een vernieuwing op vlak van stadsontwikkeling blijkt niet houdbaar te zijn.

Daarbij worden invullingen van de openbare ruimte conform de nieuwe verwachtingen ten aanzien van een stadscentrum gehypotheciseerd door het doorkruisen met gebetonneerde spoorbeddingen kris kras doorheen dat stadscentrum waarbij centrumpleinen en (smalle) winkelstraten botweg beschouwd worden als geschikt voor spoorinfrastructuur voor stadstreinen.

Het nuchtere inzicht van het nieuwe denken over stedelijkheid zoals vertaald in ‘Voor een beter Gent’

a. Door te focussen op het openbaar vervoer per spoor met stadstreinen die de randwijken en satellietgemeentes verbinden met het centrum zonder het centrum te doorkruisen zal het openbaar vervoer het gewenste middel zijn tot ondersteuning van het stadscentrum. Niet het doorkruisen van het kleine stadscentrum is doel van het openbaar vervoer wel het zeer ruime veld van de omliggende stadsranden ontsluiten.

b. Als het openbaar vervoer uit de winkelstraten en centrumpleinen verdwijnt, zal dit een grote aantrekking hebben om naar de stad te fietsen waardoor per consequentie de beantwoording met vele veilige fietspaden zich zal voordoen.

‘Voor een beter Gent’ stelt dat als het openbaar vervoer het centrum niet meer doorkruist de fietser meer plaats zonder gevaar zal verkrijgen en hij dus meer aanwezig zal zijn in het stadscentrum waardoor de weg naar het centrum vanzelfsprekend voorwerp en argument vormt van een zeer uitgebreid comfortabel fietsnet naar de stadsranden toe.

c. Het shoppen is ontegensprekelijk gebaat met een verkeersvrije winkelstraat. Verkeersvrij wil zeggen geen auto’s tenzij voor de leveringen en bestaande erfdienstbaarheden. Verkeersvrij wil ook zeggen geen openbaar vervoer doorheen winkelstraten. De omzetverhogingen door het verkeersvrij maken van centrumstraten zijn feitelijk en objectief een voordeel voor winkels, horeca en overige plaatselijke economieën.

d. Het toerisme is gebaat met de vrijwaring van haar monumenten van een infrastructurele benadering. Stadstreinen die rakelings De Drie Torens passeren is een ernstige vergissing die mee aan de oorzaak ligt dat toeristen minder dan in andere steden een tweede keer naar Gent komen. Het uitpakken met ‘De Drie

Torens' maar gelijktijdig dit door een dergelijke omgevingsaanleg esthetisch inflatoir benaderen berokkent schade.

e. Door het vrij maken van elk verkeer in het midden van een stadscentrum wordt er plaats gecreëerd voor invullingen van het openbare domein welke het genieten van een stad centraal stellen.

In een debat kan het participeren en intreden van een ander zijn retoriek (en sofismen) het denken doen afdwalen van de essentie. De essentie is hier de uitzonderlijke betekenis voor allen van het midden van een stadscentrum conform de hedendaagse verwachtingen en tendensen. De vraag die zich hier stelt is hoe het openbaar vervoer met deze verwachtingen en tendensen in dialoog gaat.

DEEL 3

Debat 'openbaar vervoer vs. centrumpleinen en winkelstraten'

Naar aanleiding van de bijdrage aan het debat mail Jan Vanseveren ondertekend Sven De Boeck (Voorzitter Werkgroep Oost-Vlaanderen – TreinTramBus), omtrent de aanwezigheid van De Lijn doorheen Gentse smalle winkelstraten en centrumpleinen een antwoord op zes beweringen:

Stellingen Werkgroep TreinTramBus:

1. Dat Gent op vlak van duurzame mobiliteit *'voor diverse aspecten een pioniersrol heeft gespeeld'*
2. De bewering: *'Het is dan ook geen toeval dat Gent één van de grootste voetgangerszones van Europa heeft.'*
3. De stelling: *'Trams zijn perfect integreerbaar in voetgangerszones, wat al jaren bewezen wordt in de Veldstraat'*.
4. De uitspraak welke stelt: *'200 tot 250 mensen vervoeren in één voertuig van amper 2,30m breed! Wie doet beter?'*
5. De uitspraak: *'In tal van Franse steden werd de tram recentelijk heringevoerd. De komst van de tram gaat er gepaard met een drastische beperking van het autoverkeer, de trams zijn er tevens de motor van grootschalige stedenbouwkundige vernieuwingen.'*
6. De stelling dat er naast die stadstreinen *'voldoende ruimte zou overblijven voor andere duurzame weggebruikers, verblijfs- en handelsfuncties,....'*

1. Gent zou op vlak van duurzame mobiliteit 'voor diverse aspecten een pioniersrol hebben gespeeld'

Zoals veelal in debatten over het openbaar vervoer in relatie tot het belang van de publieke ruimte in het centrum van de stad wordt hier de oude retoriek nog gebruikt dat de tram wordt ingezet tegen de auto.

Het autoluw maken van een binnenstad en de tendens van het vergroten van het autovrije domein is reeds lang een zich realiserende verworvenheid. Alle partijen in huidig debat zijn fervente voorstanders van openbaar vervoer. 'Burgerparticipatie Gent' meent evenwel dat de fout die ingebed zat in het mobiliteitsdenken van 15 jaar geleden wordt aangehouden t.t.z. de politieke stedenbouwkundige strategie welke de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer in één kamp zet tegenover de auto wat een denken is uit de tijd dat de auto het stadscentrum kon doorkruisen. Steden zullen echter autoluw worden met meer autovrije straten. Dat is een onomkeerbare tendens. Hierdoor wordt de binnenstad aantrekkelijker met als gevolg meer voetgangers en fietsers waardoor de foute reductie vervat in de grove polarisatie auto vs. openbaar vervoer (met voetgangers en fietsers stevast in het kamp van het openbaar vervoer) duidelijker aan het licht komt. Immers daar waar de auto is teruggedrongen en de weg dus vrij is voor openbaar vervoer worden voetgangers en fietsers belaagd in hun vergrote vrijheid door het openbaar vervoer.

De beweerde pioniers rol van Gent op vlak van 'duurzame mobiliteit' heeft het traject van de paardentram ongewijzigd gehouden. De accutrams - zonder bovenleiding nota bene dd. 1898 - hadden een concessie-afspraken dat ze niet meer dan 12 km/h mochten rijden. Als de pioniersrol er in bestaat deze kleine tram te vervangen door stadstreinen van 380 man evenwel doorheen een zelfde middeleeuws stratenpatroon dan heet het toekennen van het statuut aan zichzelf van pioniersrol bestuurlijke waan. Tenzij we afdalen tot het niveau van propaganda welk de kunst is om eender wat te transformeren tot verheerlijking is er ten aanzien van de tram en zijn sporen weinig pionierswerk gelegen.

De auto werd in Gent zoals overal elders in Europa teruggedrongen, niet meer, wel minder.

De overweging of een tram die geëvolueerd is naar een stadstrein nog wel past in een smalle winkelstraat als de Veldstraat werd niet overwogen in de transformatie van paardentram naar stadstrein. Vele Europese steden hebben na het jaar 2000 wél grondige wijzigingen aangebracht in hun wijze van stadsontwikkeling en hun ondersteuning met openbaar vervoer zonder dat het ene het andere in de weg loopt.

Men heeft in Gent enkel herlegd wat er lag, met dat verschil dat de paardentram en de accutram dienstig waren voor 25 man en huidige infrastructuur een spoorinfrastructuur betreft voor een aankomende stadstrein van 380 man die een gemiddelde van 30 km per uur wil halen, stoppen inbegrepen, van het station naar de Korenmarkt.

Zaken bij het oude laten welke een tijdje de minste weerstand bieden en doen wat vele anderen doen maar dan iets minder namelijk de auto terugdringen is op veilig spelen en heet geen pioniersrol. Zichzelf een pioniersrol toedichten waar dat geenszins gebeurt behoort mogelijks tot een sociologisch kenmerk van de besturen die niet de afstand hebben zichzelf te beoordelen (of te lang geen verrijking vanwege een gewaardeerde oppositie hebben ontvangen).

Waar voorbeeldsteden zich vooral gefocust hebben in het terugdringen van de auto door in te zetten op de verbinding met veraf gelegen wijken en satellietgemeentes, omdat vooral daar de auto's vandaan komen, heeft Gent in haar zgn. 'pioniersrol' de korte afstanden vanuit de tijd van de paardentram overgenomen welke het midden van het stadscentrum doorkruisten.

Het zijn niet de afstanden welke een bezoeker onderneemt in het stadscentrum die ingekort moeten worden door het midden van het centrum in alle richtingen te doorkruisen (dat werkt immers inflatoir op de aldaar aanwezige openbare ruimten) wel de afstanden welke een bewoner in de verder gelegen stadswijken moet afleggen tot aan dat openbaar vervoer.

2. De bewering: 'Het is dan ook geen toeval dat Gent één van de grootste voetgangerszones van Europa heeft.'

Als één zichzelf bewierokende sofisme kan dat tellen. De bewering dat Gent wat de omvang van haar voetgangersgebied betreft één van de grootste van Europa zou zijn is pertinent onjuist. Het is aandoenlijk als beleidsmensen en besturen moeten stoeffen over hun eigen verwezenlijkingen op basis van onjuiste uitspraken waarbij deze kortstondige eer door gelijkgezinden ongeverifieerd vliegenvlug van hoofd tot hoofd gaat. Dilettanten ondereen die niet over het muurtje willen kijken?

Een dozijn Franse steden die de helft aan inwoners hebben tellen een dubbel aantal ha aan voetgangerszones. Nantes die qua omvang en inwonersaantal vergelijkbaar is met Gent (35 ha) heeft het tienvoud aan voetgangerszones.

Dat Gent goed scoort in vergelijking met andere Belgische steden zegt meer iets over België en haar stilstand ten aanzien van de publieke ruimte van de laatste tien jaar in vergelijking met wat zich actueel aan een snel tempo overal in Europa voordoet.

In de lijst en zoektocht naar voorbeeldige steden qua duurzame mobiliteit in opdracht van de Vlaamse overheid (zie bijlagen in 'www.vooreenbetergent.be) komt Gent zelfs niet voor in de lijst van de eerste honderd steden.

'Openbaar vervoer is een middel geen doel'

Wij als fervente voorstander van het openbaar vervoer introduceren een overdachte nuance welke stelt:

'de ontwikkeling van een stad wordt gedragen door de uitbreiding van een hoog kwalitatief stadscentrum, duurzame mobiliteit is daartoe een middel geen doel'

Het is het centrum welke moet uitgebreid worden niet het netwerk aan openbaar vervoer in het midden van dat centrum.

Gelijktijdig moet het openbaar vervoer zich uitbreiden weg van het centrum naar zijn stadsranden toe, precies daar waar de meeste auto's vandaan komen.

Daartoe moet het openbaar vervoer het centrum intensief bedienen evenwel zonder de kwaliteit van dat centrum te ondergraven. De overlast in het midden van een stad welke vroeger werd veroorzaakt door auto's werd in Gent ingeruild door het openbaar vervoer.

Hoe kan de verhouding 'Burgerparticipatie Gent 2017' met De Lijn en Stad Gent verder verlopen?

Het vereenvoudigt zeer veel van wat komt na dit debat als er wordt toegegeven dat smalle winkelstraten en centrumpleinen gevrijwaard dienen te worden van openbaar vervoer.

Hoe gaan we om met het traagheidseffect vanwege nogal wat beleids mensen ten aanzien van de waarheid die elke dag zichtbaarder wordt door meerderen. De rem om te wijzigen wat ooit werd beslist is enigszins te begrijpen aangezien de breuk met vroeger ten aanzien van het denken over de Stad te rap (vluchtig) werd geparticipeerd zodat pas uitgevoerde ideeën in de voltrekking van dat denken al achterhaald zijn. Anderzijds blijkt er door de nogal plots aangekondigde plannen omtrent het Bravoko-project geen tijd beschikbaar te zijn om het traagheidseffect, overleg, alternatieven en bezinning tijd te geven.

De dramatische afstandname van openbaar vervoer van het concept duurzaamheid.

De aannemelijkheid dat binnen tien jaar alle stadstrein-infrastructuren uit het midden van het centrum van de stad uitgebroken zullen worden kan bezwaarlijk beschouwd worden als een concept van duurzame mobiliteit als de duur van de aanwezigheid van deze infrastructuur slechts een fractie zal bedragen van zijn afschrijvingstermijn. Het doorkruisen van smalle winkelstraten en centrumpleinen met openbaar vervoer kan niet begrepen worden als duurzame mobiliteit omdat de conclusie dat deze in een erg nabije toekomst zullen herzien worden reeds nu zichtbaar is. Het is bezwaarlijk duurzaam te noemen als nu al blijkt dat een investering voorwerp zal uitmaken van uitbraak omwille van het niet duurzaam zijn van het aangereikte parcours. Het niet maximaliseren van de pleinwerking in het centrum van de stad, de verdringing van concepten van comfort in winkelstraten en het belagen van de waarneming van de bijzonderste historische monumenten is onmiskenbaar het bewijs van niet duurzame mobiliteit.

Eerder vroeg dan laat komt er een bestuur welke naar inzicht van andere overheden en met de verkozen steun van zijn eigen bevolking zeer zeker deze bestaande anomalieën zal wegwerken.

Daarom moet je in de onmiddellijke nabijheid van het midden van een stad centrumhaltes realiseren zonder dat midden te doorkruisen. Wie naar de andere kant van de stad moet heeft immers geen openbaar vervoer nodig die het stadscentrum doorkruist.

Het niet weten te valoriseren van het historisch patrimonium is een bewijs van een niet duurzaam beleid.

Gent werd al veroordeeld door de Unesco nadat ze het Belfort als werelderfgoed eventjes uit het oog had verloren. Wat zou de duurzaamheid zijn van het omsingelen van één van haar Drie Torens en dan nog precies deze die door de Unesco tot werelderfgoed werd verklaard door een spoorbedding in gewassen beton, kabels van bovenleidingen en een kluwen van sporen op enkele meters afstand?

Geen enkele stad in Europa zal ter hoogte van een monument als het Belfort stadstreinen rakelings laten passeren. Zie de wirwar op de vijfde gevel langsheen de Gentse belangrijkste monumenten waarin miljoenen meesterlijke mensuren vervat zitten maar ook miljoenen euro's aan belastinggelden voor hun instandhouding, wie verdedigt dit nog als bijdrage tot de site?

Wie ziet de resolute miskening van de waarde voor de stad van dit patrimonium en weet dat het anders kan en moet?

Deze miskleun die uniek is in de Europese geschiedenis (onder het oog van de anders zo alerte monumentenzorgers) is niet voor herhaling vatbaar, laat staan dat deze ernstige fout wordt verder gezet conform het bestaande plan doorheen de Belforstraat én voorbij het stadhuis.

Op postkaartjes van steden, websites en toeristische gidsen zie je waarop een stad trots is, daar zie je ook wat naar algemene smaak het mooiste van een stad is. Moeten we conform de eerlijkheid gebied niet onderstaande foto's voorstellen als nieuwe postkaarten van Gent ?

In meer dan één studie vraagt Gent zich af waarom men zoveel 'eerste bezoekers' heeft. De PR zit blijkbaar goed de werkelijkheid iets minder ? In meer dan één document vraagt Gent zich af waarom men geen tweede keer naar Gent komt.



Dan maar een nieuwe postkaart voor Gent ?

Of eerder iets voor een website dat het toerisme wil aanwakkeren ?



Zullen we trots tonen welke bijdrage het openbaar vervoer levert aan ons alom geprezen patrimonium?

Of misschien uitpakken met de uniciteit dat men bij middel van het openbaar vervoer afgezet wordt aan de deur van de belangrijkste monumenten vanuit welke richting men ook komt ?



Aangezien deze omgevingsaanleg voor haar afschrijving uitgebroken zal worden is deze aanpak het tegendeel van duurzame mobiliteit.

Als voetganger of fietser ervaart men daar geen duurzame mobiliteit immers één seconde kijken naar wat aldaar de moeite waard is en je val kan fataal zijn. Kinderen een ogenblik niet in de gaten houden kan fataal zijn van deze eigengereide wijze van 'duurzame mobiliteit'. Genieten van De Drie Torens met dit als vijfde gevel werd ontnomen en zal eerder vroeg dan laat teruggegeven worden.

'Voor een beter Gent' stelt dat deze fout geen uitbreiding mag kennen en dat daarom de bestaande plannen dienen herzien te worden.

Over vrijwillige bestuurdersaansprakelijkheid vs. juridische terechtwijzing, publieke eer vs. zwakte, politieke flexibiliteit vs. falende koppigheid, gevierd of afgestraft leiderschap, aan U de keuze.

Mensen die geen oog hebben voor dit falen moeten zich onttrekken van hun betrokkenheid op openbaar vervoer immers zij zijn de oorzaak van de afstandname van het idee 'duurzame mobiliteit'.

Duurzame mobiliteit kijkt naar de site en zijn context en respecteert de waarde van een grandioos patrimonium en onderneemt geen toe-eigening ervan waar ze geen bijdrage levert.

Wij voorspellen dat herneming van de omgevingsaanleg van de site 'De Drie Torens' in het bijzonder de Cataloniëstraat en wat De Lijn daar heeft toegeëigend, wel eens het programma zou kunnen zijn van een erg nabij toekomstig bestuur die duurzame mobiliteit ruimer ziet dan zoveel mogelijk mensen zo rap mogelijk te vervoeren.

Wij hopen dat zij die nu aan zet zijn, dankzij hun bestuurlijke flexibiliteit, dat blijven aldus dit oprecht vriendenadvies.

3. De uitspraak welke euforisch stelt '200 tot 250 mensen vervoeren in één voertuig van amper 2,30m breed! Wie doet beter?', is ongepast.

Op vlak van deportatierecords zijn er zeker andere die het beter deden maar ik meen dat na Auschwitz daar de norm niet meer ligt. Als meer beter zou zijn dan zou volgens deze redenering een stadstrein in de Veldstraat van 1000 man nog beter zijn. Straks rolt er één van 380 man op dezelfde plaats als voorheen de

paardentram, wij menen samen met honderden anderen dat dit geenszins beter is maar ronduit slechter. Omdat waar er een concentratie aan mensen aanwezig is men daar best in smalle straten en centrumpleinen geen stadstrein doorheen duwt.

4. 'In tal van Franse steden werd de tram recentelijk heringevoerd. De komst van de tram gaat er gepaard met een drastische beperking van het autoverkeer, de trams zijn er tevens de motor van grootschalige stedenbouwkundige vernieuwingen.'

De Franse steden waar de tram werd heringevoerd kennen wij zeer goed en dat is inderdaad exact wat wij voorstaan als pleitbezorgers van openbaar vervoer, echter is in die steden geen enkel voorbeeld te vinden waar men dat verricht doorheen winkelstraten die een breedte hebben van minder dan 20 meter.

Tevens is er in geen van die steden een vaststelling te verrichten waarbij naast die tram geen veilige breedte zou resteren voor de fietser. De grote stedenbouwkundige vernieuwingen zijn daar afkomstig van trams die rijden op grote lanen waar ze snelheid behouden en **vooral relaties met satellietwijken en randgemeentes versterken** en geenszins doorheen smalle winkelstraten en al rinkelend fietsers het voetpad opjagen en voetgangers doorheen winkelstraten belagen. Het is uiterst misleidend (zelfmisleiding?) om deze ontwikkelingen in Frankrijk te vergelijken met deze in Gent.

Juister in het retorische gebruik van 'Franse steden' is dat Gent voorbeeld zou nemen aan deze Franse ontwikkelingen en het centrum dus niet zou doorkruisen met openbaar vervoer doorheen haar centrumpleinen en (smalle) winkelstraten, maar veraf gelegen wijken en randgemeentes met haar centrum beter zou verbinden.

5. Omtrent de kwestieuze uitspraak: 'voldoende ruimte zou overblijven voor andere duurzame weggebruikers, verblijfs- en handelsfuncties,...'

Het getuigt van kwade wil te stellen dat naast zo'n stadstrein 'voldoende ruimte zou overblijven voor andere duurzame weggebruikers,'. Precies om deze redenen is de aanleg van centrumhaltes aangewezen en het doorkruisen van smalle winkelstraten zoals de Veldstraat of de Brabantdam niet duurzaam omdat er nauwelijks plaats rest voor werkelijke binnenstedelijke duurzame modi als voetganger en fietser. Spoorinfrastructuur in smalle winkelstraten en op centrumpleinen is niet zoals (tegen elke ervaring en waarneming in) het antwoord vanwege 'Trein Tram Bus' voorhoudt : 'Trams zijn perfect integreerbaar in voetgangerszones, wat al jaren bewezen wordt in de Veldstraat'.

6. Omtrent de kwestieuze uitspraak vanwege de 'Werkgroep Trein Tram Bus': 'Trams zijn perfect integreerbaar in voetgangerszones, wat al jaren bewezen wordt in de Veldstraat'.

'Trams zijn perfect integreerbaar in voetgangerszones, wat al jaren bewezen wordt in de Veldstraat' is een ongehoorde omkering van de feiten. Niemand die met Gent voor het eerst kennis maakt begrijpt dat een stadstrein in zo'n smalle en vooral zeer drukke winkelstraat kan werken en er niet regelmatig dodelijke accidenten gebeuren. Gentenaars begrijpen dit als afkomstig uit een verleden en voorwerp van eliminatie op termijn. De gewoontevorming aan deze anomalie is geen norm en vormt zeker geen instrument om deze deviantie uit te breiden naar andere winkelstraten.

Wij menen dat het debat met de gehanteerde sofismen en rationalisaties niet gebaat is.

Het debat is er een die een koppeling inhoudt van vier disciplines van waaruit men omzeggens gelijktijdig moet denken:

- De molecule architectuur, stedenbouw, omgevingsaanleg, patrimonium, concepten stedelijkheid en leefbaarheid, als een denken dat de ruimte in haar esthetische en functionele componenten vorm heeft.
- De molecule politiek en beleidsvoering, die bij machte is wijzigingen ten aanzien van achterhaalde beslissingen door te voeren om gewijzigde verwachtingen vrijwillig vorm te geven.
- De molecule aansprakelijkheden, juridische restricties, wetgevende context en normeringen, die wijzigingen in rechte kunnen afdwingen tevens het juiste binnen het wetgevende kader aanreiken.
- De molecule stadpsychologie, de evoluerende taak van de publieke ruimte, verwachtingen en wensen ten aanzien van de stad, sociologie van het koopgedrag, woonsatisfactie indicatoren,

ondersteuning plaatselijke economieën, toerisme en duurzame strategische profilering, welke een denken betreft die duurzame stedelijke programma's genereert.

Wij menen te hebben aangetoond dat De Lijn als onderdeel van het groter geheel ten aanzien van het midden van het relatief kleine maar uitzonderlijk belangrijke stadscentrum een onevenredig groot aandeel opeist waardoor een ander gebruik door de ingrijpende infrastructurele innames niet mogelijk zijn. Tevens dat het belang van de esthetische werking van een stadscentrum ernstig wordt geschaad. Dat de impact van de vermelde overdaad aan infrastructuur een te mechanisch mensbeeld voorstaat hier gerepresenteerd door het openbaar vervoer op centrumpleinen en winkelstraten. Dat de reductie van wat een stadscentrum nodig heeft een bijzonder onpoëtische benadering kent in hoofde van De Lijn en haar ondersteunende stadsdiensten.

Dat het geheel van ernstige gevaren, objectieve schades, onmiskenbare lelijkheid, disrespect voor historisch patrimonium, onproductief concept van vervoer in de binnenstad, hypothekeren van verhoogde leefbaarheid, disproportionele toe-eigeningen en aanspraken op het openbare domein, welnu tegenover dit alles zegt 'burgerparticipatie Gent 2017' stop ! Gent is meer van de burger dan van De Lijn, van het midden van een stadscentrum maak je geen knooppunt van openbaar vervoer, noch maak je van centrumpleinen en drukke winkelstraten spoorinfrastructuur.

Dirk Coopman

'Voor een beter Gent'