

Circulatieplan

Vorig jaar was ik in Zürich. Parking kost daar 8 CHF per uur, ongeveer 8 euro! Maar een dagticket voor het openbaar vervoer kost ongeveer hetzelfde, met een zeer ruim aanbod aan bussen en trams om de 3 minuten. Vijf ritten in Gent kosten meer dan een dagticket in Zürich, één van de duurste steden in Europa. Deze stad maakte een duidelijke keuze qua openbaar vervoer en ik kan je verzekeren dat iedereen de tram neemt, dat er in de binnenstad geen verkeersproblemen zijn.

Voor het invoeren van het circulatieplan werd door actiegroepen, met op kop de NV-A oppositie, met 100 % zekerheid verkondigd dat de Gentse ring een overbelasting zou krijgen. Het spookbeeld van stilstaande wagens als een ketting rond de stad werd door de actiegroepen voorgehouden. Men heeft de mensen bang gemaakt om naar de stad te komen. De stad zou onbereikbaar worden, blijf liever thuis. In feite moeten de handelaars en diegenen die klagen over een vermindering van omzet hun klachten richten naar de actiegroepen en niet naar de voorstanders van het plan. Anderzijds werden door het fors verhogen van de parkingtarieven ook mensen afgeschrikt met als gevolg dat de stad aanzienlijk minder inkomen op jaarbasis zal ontvangen. Door jaren een erg laag parkeertarief te hanteren was een drastische verhoging voor velen even schrikken en ongetwijfeld ook een reden om minder naar de binnenstad te komen. Ondertussen werden een aantal tarieven weer aangepast. Een vermindering van parking gebruik is het gevolg van deze forse verhoging en niet van het circulatieplan. Het zijn zowel het stadsbestuur als de actiegroepen, die in de media de volle aandacht kregen, die de toevloed naar de parkings deden verminderen.

Wat betreft het Gents circulatieplan de volgende bedenkingen. Vooreerst zijn er minder ongevallen in de Gentse binnenstad. Deze drastische afname is het gevolg van een beperking van de snelheid en het elimineren van de doorstroom tussen de stadsdelen.

Men kan toch niet tegen een vermindering zijn van ongevallen! Gent is een betere leerling dan Antwerpen! En het drama op de Gentse Ring bleef uit. Met wat aanpassingen aan de lichten kan men nu vlotter rijden rond Gent dan voordien. Er zijn en blijven een aantal knelpunten zoals de Dampoort. En dat er op de spitsuren nog steeds filevorming ontstaat ligt voor de hand. Met of zonder circulatieplan, een verzadiging van de ring op bepaalde tipstippen is een gegeven.

Er zijn minder auto's in de binnenstad en bijgevolg zijn de parkings minder volzet. Laat ons dit aannemen, de handelaars bevestigen deze

trend. Door het lussensysteem krijgen de belangrijke invalswegen een grotere belasting en andere straten een vermindering van verkeer. De verhoging is natuurlijk zichtbaar tijdens de spitsuren maar zijn er dan meer auto's op dagbasis? Vermoedelijk niet!

Dat bijvoorbeeld de Papegaaistraat meer verkeer te verduren krijgt is een feit tijdens de spitsuren. Anderzijds is het verkeer drastisch verminderd op de Coupure Rechts. Hoe valt dit in evenwicht te brengen? Moet men opnieuw via Coupure Rechts naar de ring? Neemt men die beslissing, dan hangen morgen zwarte vlaggen aan de gevels van de Coupure Rechts!

Wonen in de binnenstad heeft voor – en nadelen. Dit geldt ook voor de keuze om zich te gaan vestigen op het platte land. De stad heeft meer voordelen door de nabijheid van scholen, culturele infrastructuur, winkels, ziekenhuizen. Een beter openbaar vervoer dan in landelijke gemeenten. Wat zeker is, wonen in de stad geeft een veel kleinere ecologische voetafdruk.

Wie in de stad woont moet vaak tevreden zijn met een klein stadstuintje. Men kan geen aardappelen of fruitbomen planten. Moet men triestig zijn dat er minder groen is dan in een verkaveling? Kinderen kunnen ook opgroeien in de binnenstad en daarvoor zijn er stadsparken en kleinere groenzones waar zowel kinderen als bejaarden kunnen vertoeven. In de stad heeft men groen nodig en het aanleggen van een stadsparkje op de voormalige site van de veeartsenijschool is een aanwinst voor mijn buurt. Sommigen klagen vaak dat er weinig parken zijn, maar dit is nu eenmaal een stedelijke configuratie en dit werd ook bepaald door de historische ontwikkeling van de stad.

Er zijn mensen die in de stad wonen en van oordeel zijn dat alle auto's de stad uit moeten. Elke dag autovrije zondag! Elke straat liefst continu afsluiten om er een speelstraat van te maken. Waarom hebben de kinderen in de binnenstad niet evenveel recht als families die in een verkaveling wonen in De Pinte? Omdat de compactheid van een stad iets anders is dan de uitgezaaide kanker van de Vlaamse verkavelingen.

Terug naar het circulatieplan. Wil men terug naar vroeger? Toen ik in Gent kwam wonen in 1982 kon men met de wagen door de Veldstraat. Men schreeuwde toen moord en brand, de handel in de binnenstad gaat definitief kapot! Begin van de jaren'80 reed ik vanaf Gent Zuid dwars door Gent naar de Hoogstraat.....parcours via Vlaanderenstraat, Sint Baafsplein, rond het Belfort, Klein Turkije, Korenmarkt, Sint Michielsbrug, Poel naar de Hoogstraat. Altijd recht door, dwars door het historisch hart. Moet ik nu triestig zijn dat ik dit niet meer kan? Wij zijn tot het besef gekomen dat de binnenstad met haar rijk historisch erfgoed een voetgangerszone moet zijn waar het genieten is van wandelen. Kijk maar naar de vele toeristen

hoe zij genieten van de binnenstad, het kuieren door een uniek historisch ensemble. Een beleving die lang zal blijven.

Bestaat er zoiets als een ideaal circulatie plan? Er zullen steeds tegenstanders zijn omdat anderen er voor zijn en streven om de woonkwaliteit van de stad te verbeteren. Ik heb liever wat meer auto's in mijn straat op spitsuren met het vooruitzicht dat het tijdens het weekend rustig is. Wat ik in de binnenstad niet heb is het permanent geruis van de nabijheid van een autosnelweg. Zelfs na het plaatsen van geluidsschermen horen tienduizenden mensen rond Gent het continu lawaai van het druk verkeer dat van noord naar zuid Europa rijdt via de viaduct in Gentbrugge! Deze mensen hebben recht om te klagen maar iemand die in de stad woont en enkel op de spitsuren iets meer auto's ziet in zijn straat zou enig begrip moeten opbrengen.

Marc Dubois
Journalist VVJ