

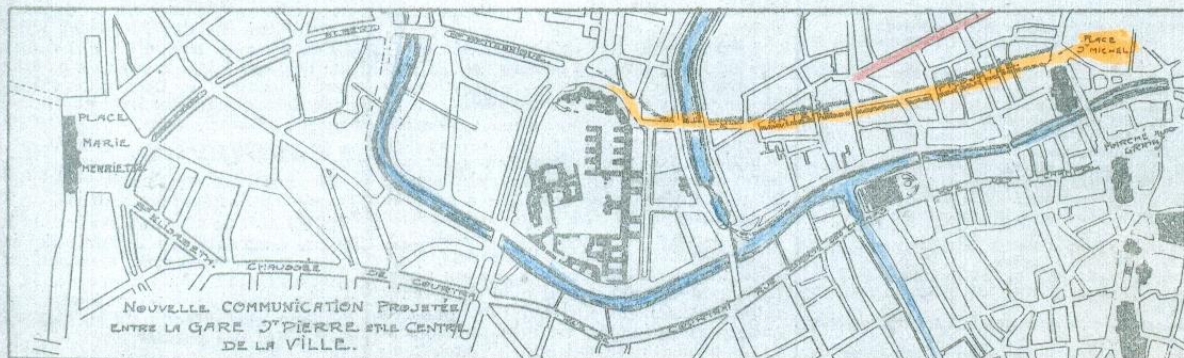
Circulatieplan Gent

Vanaf volgende week is het nieuw circulatieplan een realiteit. Zoals steeds zijn er voor en tegenstanders, al dan niet om zuivere politieke motieven. Stellen dat de bevolking van de Gentse binnenstad niet werd geraadpleegd is een leugen. Tientallen wijkvergaderingen werden georganiseerd en het plan werd op verschillende details aangepast. Aan het basisprincipe werd echter vastgehouden: de stad kris-kras doorrijden behoort tot het verleden. Dat er nog steeds knelpunten zullen zijn is zeker maar er werd gekozen om de leefbaarheid en de gezondheid van de bewoners van de binnenstad te verbeteren. Wie kan hier tegen zijn? Dat het een aanpassing zal vragen is evident. Tot 1984 konden met de auto door de Veldstraat rijden. Heeft het verbod de Veldstraat kapot gemaakt?

Gent is en blijft door haar topografische configuratie een erg complex geheel. De samenvloeiing van twee rivieren, de Leie en de Schelde, is niet zo eenvoudig als in de Duitse stad Koblenz waar de Moesel zich gaat vervoegen met de Rijn. Het hydrografie in Gent en de samenkomst van beide waterwegen maakt de Arteveldestad reeds sinds haar ontstaan een moeilijk te begrijpen stadsweefsel. Een twee factor is dat Gent geen fortificatiegordel heeft gehad. In vele Europese steden werd de militaire infrastructuur in de 19^{de} eeuw gesloopt om deze nutteloze constructies te vervangen door brede boulevards. Wenen is het voorbeeld bij uitstek, de stadsmuren werden gesloopt en vervangen door een brede "Ringstrasse" waarlangs de nieuwe infrastructuur voor de moderne stad werd opgetrokken. Ook in Antwerpen werden de voormalige stadswallen aangewend om een brede verkeersring rond de stad aan te leggen. Een derde factor die de complexiteit van de Arteveldestad extra heeft verhoogd is het elimineren van het Zuidstation en dit te vervangen door het Sint-Pietersstation. De historische oost-west as verloor haar betekenis en de noord-zuid werd de belangrijkste circulatiestroom. De verbinding van de Korenmarkt naar het Sint Pietersstation (via de Kortrijksepoortstraat) is en blijft een niet evidente aangelegenheid: een smalle invalsweg met aan een kant de Leie en aan de andere kant de heuvel van de Blandijnberg. Men heeft ooit projecten bedacht op de Leie te dempen om daarin een metro aan te leggen of een extra weg voor auto's om de binnenstad te bereiken. Vergeten wij niet dat de historische doorstroom van Brussel en Aalst naar Brugge gebeurde op de oost-west richting, dwarsdoor de binnenstad. Het is niet toevallig dat aan het Sint Michielsplein de eerste showroom en garage van Ford werd opgetrokken.

Er is sinds de jaren '20 door het stadsbestuur gezocht om de bereikbaarheid van het stadscentrum te vergroten. Tijdens het interbellum werd geopteerd om de verbinding tussen Sint Pietersstation en de

Le plan de la nouvelle artère reliant la gare de Gand-Saint-Pierre au centre de la ville



Nous avons annoncé, il y a quelques semaines, que le bourgmestre, M. Vander Stegen, avait conçu le projet d'une grande voie de communication allant de la gare Saint-Pierre à la place Saint-Michel. Ce nouveau boulevard, ainsi que le montre notre cliché, suivrait le boulevard Albert, le boulevard Britannique, la rue des Hospices, le passage d'Ypres, puis, à travers les rues du Hareng-Pec et courtes des Violettes, irait rejoindre la rue Saint-Martin d'où il irait déboucher à la place Saint-Michel en coupant les rues du Balai, des Sœurs-Noires, des Gardes-Couches et de l'Eglantine.

La réalisation de ce projet nécessitera, cela se conçoit, de nombreuses expropriations et démolitions de maisons. Le plan montre également que la nouvelle artère, large de dix-huit mètres, serait plus courte et plus commode que l'itinéraire actuel entre le marché aux Grains et la gare de Gand-Saint-Pierre par les rues des Champs, basse des Champs, de Courtrai, la chaussée de Courtrai et l'avenue Elisabeth.

Voorstel uit de jaren 20/30

Orange: nieuwe verbinding tussen Coupure en Sint Michielsplein (rood: Oude Houtlei)

stadskern te maken via een verlengde van de Albertlaan en de Groot Britanniëlaan. Aan de Bijloke zou een nieuwe brug over de Coupure komen en een nieuwe boulevard van de Coupure naar het Sint Michielsplein. Bekijk even dit voorstel dat vermoedelijk door de crisis in de jaren '30 en de te vele onteigeningen in de archiefdozen is verdwenen. Gelukkig is Gent ontsnapt aan deze drastische ingreep die anno 2017 geen enkele weerwaarde zou bezitten.

Tot 1984 kon men met de wagen door de Veldstraat rijden, een mogelijkheid die velen reeds zijn vergeten. Men kon de auto parkeren op het Sint Baafsplein, zelfs op de Korenmarkt, Graslei en Korenlei. Tot op het einde van de jaren '80 kon ik vanaf de afrit snelweg Gent-Zuid dwars door Gent rijden, via Sint-Baafsplein, Klein Turkije, Korenmarkt, Sint Michielbrug, de Poel, Hoogstraat naar mijn woning in de Holstraat. Moet ik boos zijn omdat ik dit niet meer kan? Elke toerist is onder de indruk van de Gentse binnenstad, van dit uniek stedenbouwkundig ensemble. Als men hen vertelt dat het nog geen tien jaar geleden is dat auto's over de Korenmarkt reden is men compleet verbaasd.

Vandaag stonden in *De Morgen* een aantal reacties op het mobiliteitsplan, voor en tegenstanders. Een dame uit Drongen klaagt dat zij na 22 uur geen vervoer meer heeft naar Drongen. Daarbij merkt zij op dat zij een wagen heeft maar dat een parking in Gent te duur is. Er zijn nog mogelijkheden om een auto te parkeren: op de uiteinden van de tramlijnen en zo kan zij haar woning te bereiken. Dat bussen van De Lijn na 22 uur niet meer door de verkavelingen rijden valt te begrijpen, die

bussen zijn onderbezet. Of een koppel uit Wondelgem dat stelt "Voor dat parkeergeld zit ik liever op een terrasje". Maar er is een goede tramverbinding met Wondelgem en waarom niet de wagen parkeren bij een tramhalte om vervolgens het openbaar vervoer te nemen? Is dit zo moeilijk?

Of de pizzabezorger die klaagt dat hij niet meer over een brug mag rijden. Deze rondrijdende cowboys zijn een pest in de binnenstad en de snelheidsnorm van 30 km per uur wordt door deze jongens opgetrokken tot vijftig. Vaak rijden deze pizzaboys in tegengestelde richting. Stadsbestuur, leg deze piraten aan band!

Er zijn steeds mensen die klagen en die niet eens de vraag stellen hoe door een gewijzigd gedrag het toch anders en beter kan. Een stadscentrum ontlasten van extra autoverkeer en het fietsen aangenaam en veilig maken is toch een pluspunt. Als bewoner van de Holstraat kan ik ook klagen, maar ik doe dit niet. Wie op bezoek komt moet tot 23 uur parkeergeld betalen. Is dit oneerlijk? Wie naar Drongen of Wondelgem gaat moet geen parkeergeld betalen! Zonder deze ingreep zijn de bewoners van de binnenstad de dupe, worden alle parkeerplaatsen ingenomen door mensen die gratis willen parkeren om vervolgens op een terras iets te gaan drinken of eten. Het stedelijk decor van Gent is schitterend om te wandelen en te vertoeven. Dat men deze binnenstad niet moet overbelasten is een redelijk argument. Dat men voor een aantal specifieke gevallen oplossingen moet vinden ligt voor de hand. Ruitenwassers verbieden om tijdens de dag in de binnenstad te komen om opdrachten te vervullen is een stap te ver. Deze jobs geven geen overbelasting. Men doet er beter aan de leveringen NL Post en ander pakjesbedrijven te beperken. Als bewoner van de binnenstad kijk ik uit naar het circulatieplan.

Marc Dubois
27 maart 2017