

DEEL I Debat

Is De Lijn in dialoog met wat als doel beschouwd wordt van het midden van een stadscentrum?

Is De Lijn de eerste oorzaak van een aantasting van het doel van een stadscentrum ?

Op de eerste vraag antwoorden wij Neen op de tweede Ja.

We schrijven U aan als belangrijke partij in dit debat waarbij we het thema ' De Lijn in dialoog met lokale besturen' wensen uit te breiden naar een pertinente problematiek welke zich actueel voordoet in Gent welke uw standpunt in deze als belangrijk acht.

Het debat kan de titel krijgen: Het midden van een stadscentrum nog verder gebruiken als knooppunt van openbaar vervoer ?

Wij menen conform de stellingnames in '**Voor een beter Gent**', als fervente voorstanders van openbaar vervoer, dat centrumhaltes noodzakelijk zijn maar dat het doorkruisen met het openbare vervoer van het midden van een stadscentrum in alle richtingen, een te hoge prijs zal hebben qua leefbaarheid en aantrekkelijkheid van een stad. Wij menen dat een ommekeer noodzakelijk is en dat het dus niet aangewezen is om op foute oude aannames verder te werken. Temeer omdat de ommekeer overal in Europa gaande is en verderzetting dus verloren investeringen zijn die na nodeloze uitvoering de kostprijs van aanpassing zelfs uitbraak zal inhouden.

Beste stadsgenieter,

Ingaan tegen De Lijn lukt meer dan eens een gans college van burgemeester en schepenen niet.

De Lijn beschouwt immers het openbare domein als haar territorium en kent en vraagt daaromtrent geen tweede mening.

Een tweede mening botst namelijk op tegen een kluwen van oude akkoorden en zienswijzen welke je niet zomaar eventjes wijzigt.

Wat ooit eenmaal werd beslist daarop dient men voort te bouwen, aldus die gebiedende mening, ook al is het een beslissing van lang geleden en was het een verkeerde keuze dan wel een keuze die toen aanvaardbaar was maar nu door de gewijzigde verwachtingen ten aanzien van de stad het niet meer is. Eén politieke ambtstermijn is onvoldoende - aldus dit politiek fatalisme - om daar iets te wijzigen, dus bouwen we maar voort op een foute beslissing ook al zal de prijs ervan later groot zijn, ook al realiseren we daarmee een minder aantrekkelijke stad en is een dramatische cascade aan negatieve gevolgen te overzien als gevolg van een infrastructurele aanpak van onze centrumpleinen en winkelstraten.



Zicht op rangeerstation De Drie Torens. Hoe een waardevol patrimonium en een belangrijk publiek domein zonder verweer de radicale ideologie van De Lijn moet ondergaan.

De burger en de bezoeker hebben actueel andere verwachtingen t.a.v. de stad.

Wij menen een beter plan te hebben ontwikkeld gebaseerd op sterke argumenten om het verder werken op achterhaalde keuzes tegen te houden immers ook De Lijn dient een verkeersvrij centrum te participeren.

Actueel heeft Stad Gent en De Lijn nog geen goedkeuring tot uitvoering van het BRAVOKO project. Meer nog, ze heeft haar plannen nog niet ingediend, het openbaar onderzoek moet dus nog starten. Wij hebben daarop niet gewacht en zijn dd. 2/8/2014 gestart met een Open Brief met 200 participanten en op 17/9/2014 met een website met mogelijkheid van ondertekenen van een petitie. Wij willen De Lijn enkel een halt toeroepen waar ze schade berokkent aan de stad en gelijktijdig willen we als fervente voorstanders van het openbaar vervoer deze vervoerswijze optimaliseren conform 'the state of the art' zoals toegepast in de Europese voorbeeldsteden waarbij het midden van de stad en zijn belangrijkste pleinen en winkelstraten ontzien worden van openbaar vervoer ten voordele van ander meer gewenst gebruik van de publieke ruimte. Wij als bepleiters van een beter en performanter openbaar vervoer menen dat we met bussen en trams niet een intensieve voetgangerszone moeten doorkruisen. De werking van het centrum is recentelijk in gans Europa voorwerp van andere verwachtingen. Een plein zonder enig verkeer geeft daar ademruimte aan de stad. Een drukke winkelstraat welke geen twintig meter breed is gebruik je niet als stedelijk spoornet. Een tram haalt daar trouwens amper 10km per uur en verstoort daar de voorrang van gebruik door wandelaars, shoppers, schoolgaande of spelende kinderen en fietsers.

Het midden van een stad autovrij maken zodat De Lijn haar infrastructurele stempel erop kan drukken is niet wat de stedeling wenst.

De recente schaalvergroting van de infrastructurele zienswijze op de stad vanwege De Lijn, ondersteund door sommige politici, is niet wat een meerderheid verwacht van een stad. De aankomende stadstreinen (voor 380 man nota bene !) kunnen dan wel passen op de brede Leien van Antwerpen of de Kustbaan, in smalle winkelstraten en centrumpleinen passen ze niet. De zwaarte ervan vereist daarenboven ingrepen zoals recentelijk ondernomen in de

Papegaaistraat en de Gebroeders Vandeveldestraat (Gent). Dit voortzetten zal nefast inwerken op de esthetiek van een stad maar ook op elk toekomstig concept van wat van een stad verwacht wordt.



Infrastructurele 'makeover' van de Papegaaistraat en de Gebroeders Vandeveldestraat te Gent. Wonen, wandelen of fietsen met zicht op een spoorbedding.

De transformatie van een straat naar een infrastructurele bedding voor stadstreinen betreft een radicalisering van een visie welke overige aanspraken op het openbaar domein niet toestaat.

Verwachte je een breder en veiliger voetpad voor mindervaliden, wandelaars, kinderen dan wel voor jezelf? Helaas, aldus De Lijn en sommige volgzaam politici: de straat heeft er de breedte niet voor. Een voetpad met een boom dan? Helaas de beperkte breedte van de straat zou takken tegen het raam van de stadstrein zwiepen. Een fietspad dan? Helaas daar is met een dubbel spoor geen plaats meer voor en één spoor met een wisselspoor dat vertraagt mogelijks de tram, dus neen geen fietspad. De fietser zal immers zelf wel 'spontaan' inzien dat hij best een ander parcours volgt. En kinderen dan? Wie in de stad woont er nu met kinderen? Klaag je, verhuis dan. Het openbaar vervoer anderzijds dat moet overal zijn in de stad, heeft absolute voorrang en duldt geen inspraak, noch van de verkozenen laat staan van haar burgers, wat ooit werd beslist moet volbracht worden. Het middenste van een centrum moet en zal een compromisloos knooppunt zijn van openbaar vervoer.

Een mobiliteitsplan is in Gent niet hoe je fietsers en wandelaars het best dient maar naar waar ze het best uitwijken. Eerst het openbaar vervoer, aldus dit denken, dan pas zoeken en nogmaals zoeken waarlangs we die fietsers kunnen sturen. Nadat alles vastligt voor De Lijn dan pas in de kleine marge ervan én achteraf wordt een mobiliteitsplan opgesteld.

Steden die op zo'n wijze voorrang hebben gegeven aan het infrastructurele geraakten onherroepelijk in verval, immers lelijkheid heeft een prijs. Het nefaste geval 'Charleroi' die met haar "Petite Ceinture" meende iets bijzonders te hebben gerealiseerd herhaalt zich hier in een veelvoud. De vermoedde efficiënties van het infrastructurele hebben inmiddels ook de Oost Europese landen ingeruild voor een genieten van een stad. De winter zal in Gent kouder zijn dan elders.

Een heropleving van Oost Europese esthetiek komt voor de val.

Straks rijden niet alleen de bestelde stadstreinen voor 380 man (!) langsheen 'Rangeerstation De Drie Torens' maar ook langs het Belfort voorbij het stadhuis en Sint Jacobs en niet minder over de Sint Michielsbrug.

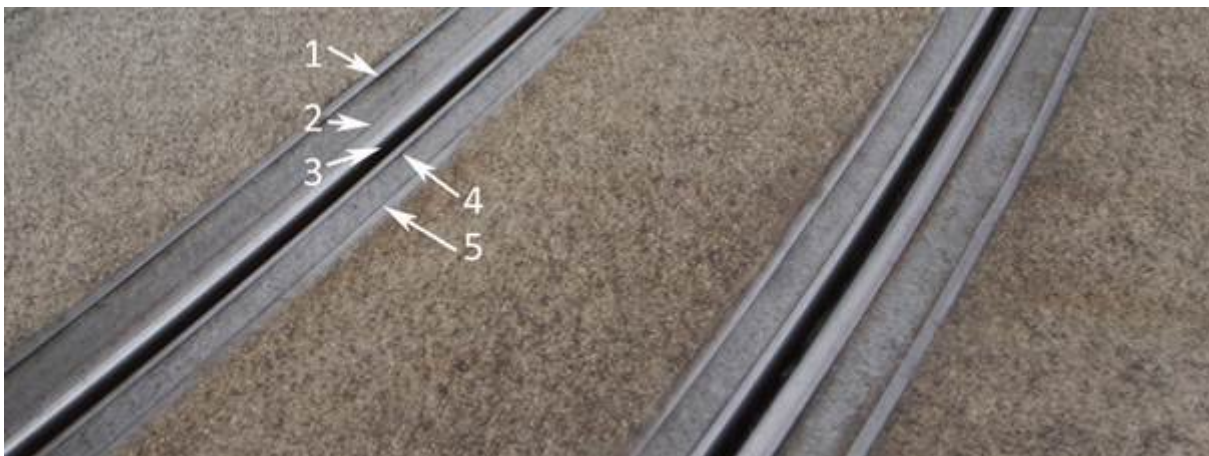
Deze voorziene foute infrastructuur werkt voort op een foute aanzet van 15 jaar gelden. Het wordt tijd om dit te herzien te beginnen met het niet uitvoeren van het Bravoko project dat van een winkelstraat een spoorbedding voor stadstreinen wil maken. **Temeer omdat zonder enige bijzondere inspanning twee centrumhaltes deze stedelijke spoorbedding voor stadstreinen doorheen winkelstraten kunnen ondervangen.** Eén centrumhalte aan het Koophandelsplein en één aan het Zuid maken het Bravoko project overbodig en verhogen ontegensprekelijk de leefbaarheid van het stadscentrum.

Beslissers die niet een eerste jaar architectuur zouden kunnen passeren hebben geen vermoeden van de schade dat ze berokkenen met hun eenzijdige simplistische misvatting van efficiëntie door infrastructurele optimalisaties temidden van een historisch waardevol stadscentrum waar voetgangers, kinderen en fietsers thuis willen zijn.

Gezien de decennia oude bestaande akkoorden en de volmachten gegeven aan De Lijn mag De Lijn elke straat of plein in de stad gebruiken. Waar elkeen die iets doet op een fractie van de schaal en impact van wat De Lijn doet een Milieu-Effecten-Rapportage plicht heeft, meent De Lijn (en de stadsdiensten die voor De Lijn werk leveren), dat dit voor haar niet telt (Stad Gent, Dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen - Departement Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Openbaar Domein, schrijft ons op 15 september 2014 dat het Bravoko project '**niet onderhevig is aan de MER-plicht**'.)

Vermomd in de gedaante van ecologische noodzakelijkheid neemt De Lijn meer dan eens zonder openbaar onderzoek of bevraging de belangrijkste straten en pleinen van een stad in.

Volwassen fietsers maar ook jonge scholieren op de fiets worden door het belletje van de tram met schrik het voetpad opgejaagd. De kleine tram werd vervangen door stadstreinen en in 2015 door nog grotere stadstreinen. Omdat deze stadstreinen zwaarder zijn dan de gekende tram dient het wegdek herzien te worden. Gewassen beton en sporen die in bredere stalen boorden gelegd worden reduceren de openbare ruimte en de straten tot spoorinfrastructuur. Verhoogde opstapborduren van 40 cm hoog zullen driedubbel zo lang zijn. Aldus hoe een straat in een stad een spoorbedding wordt en een plein een rangeerstation.



In plaats van één valstrook voor fietsers krijg je er per spoor nu vijf.

Dat deze stadstreinen en dubbellange bussen een verplicht rendement hebben om in het centrum van Gent een gemiddelde van 30 km/uur te moeten halen is zondermeer uiterst gevaarlijk maar vooral ongewenst. Temeer omdat de keuze voor meerdere centrumhaltes het doorkruisen van de stad kunnen vermijden.

Nu reeds kan de beslissing worden genomen om met vier centrumhaltes Gent te ontsluiten in de plaats van verder te werken op één knooppunt in het midden van het centrum waar alle openbaar vervoer heen moet.

Aan U de keuze.

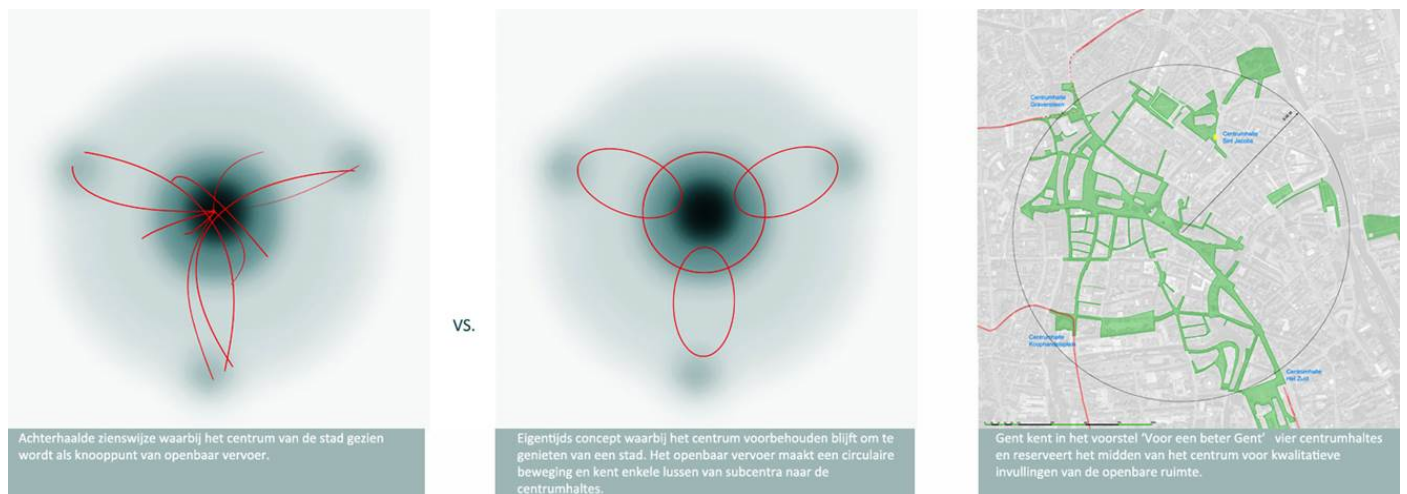
Wij zeggen: laten we met zijn allen kiezen voor meerdere centrumhaltes en het midden van een centrum met zijn centrumpleinen en winkelstraten gebruiken voor het genieten van een stad.

Het Bravoko project zal zonder een correcte evaluatie ervan ook een dergelijke grauwe infrastructuur installeren doorheen winkelstraten tot niets ontziend nadeel van de plaatselijke middenstand, van de duizenden fietsende

studenten en scholieren, de bewoner, de shopper, de wandelaar, of wie ook die vrij wil genieten van de stad. Een ommekeer omtrent het doel van het midden van een stadscentrum is aan de orde. Het openbaar vervoer dient dienend te zijn en geen schade te berokkenen aan het gebouwd patrimonium en de werking van de publieke ruimte, noch het fietsen te stresseren en de voetganger te belagen in winkelstraten en op centrumpleinen.

Dat de informatieplicht van de stad en De Lijn ten aanzien van dit drie jaar durende werk enigszins misleidend is kun je verifiëren in de analyse op <http://vooreenbetergent.be/#page6>

In het plan 'Voor een beter Gent' worden vier centrumhaltes voorzien voor het openbaar vervoer waardoor het doorkruisen van de stad met het openbaar vervoer niet meer nodig is. Deze eenvoudige ingreep levert een cascade aan voordelen aan omdat daardoor de publieke ruimte voor een ander en divers gebruik beschikbaar is. Wie naar de andere zijde van Gent moet neemt het circulair openbaar vervoer die zo vlotter de andere zijde van de stad bereikt zonder een kwalitatief gebruik van het centrum decennia lang te verhinderen. Wie naar het centrum gaat neemt een lus die eindigt op een centrumhalte.



Het autovrij maken van winkelstraten enerzijds en autoluw maken van het centrum van een de stad anderzijds, betreft een zich realiserende breed gedragen voorkeur. Dat het openbaar vervoer minstens ten dele deze tendens dient te volgen tot voordeel van andere invullingen van de openbare ruimte is wat hier sterk wordt bepleit.

Ons voorstel in een notendop:

1. De Vlaanderenstraat en de Brabantdam functioneren nu als op- en afrit van de autostrade. Deze straten verkeersvrij maken genereert een cascade aan voordelen. Precies deze straten verkeersvrij maken die tot het centrum van Gent behoren en nu een uitrit en oprit vormen van de autostrade is cruciaal, omdat ze aan de bron doorgaand verkeer weren. Als gevolg hiervan kunnen tientallen straten verkeersvrij en verkeersluw worden. Zoals in onze 'Open Brief' en op www.vooreenbetergent.be beweerd zullen bij een groter verkeersvrij gebied 'automatisch' ruime ondergrondse parkings omwille van de goede investering 'als paddenstoelen in de grond schieten'. Een vergroot verkeersvrij gebied vermindert de fijnstofpieken, verhoogt de leefbaarheid, versterkt de plaatselijke economieën, is meer kindgericht, biedt meer plaats voor een grotere diversiteit van gebruik, resulteert in een gezondere stad, waar de mobiliteit duurzamer wordt, 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 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.
2. Openbaar vervoer in smalle straten in het stadscentrum dient plaats te maken voor de voetganger, de fietser en andere wijzen van kwalitatieve invullingen van de openbare ruimte.

Met het voorzien van meerdere centrumhaltes en circulair openbaar vervoer rondom het centrum zal het openbaar vervoer rendabeler en performanter zijn.

Dus:

Geen tram in de Veldstraat en op de Korenmarkt, wel een centrumhalte aan het Koophandelsplein.

Geen tram of bus doorheen de Brabanddam of de Vlaanderenstraat, wel een centrumhalte aan het Zuid.

Zie tevens: optimalisatie openbaar vervoer op : <http://vooreenbetergent.be/#page2>

Enmaal deze 'win-win-situatie' wordt gerealiseerd volgen vele mogelijkheden om de stad een sterke toename te laten kennen als tofste plaatst om er te zijn.

Het is dringend tijd om na het ééndimensionele denken van 'De Lijn' een grotere maturiteit in te zetten voor de vormgeving en concepten van de openbare ruimte.

Na de ingenieurs en de verkeersdeskundigen de publieke ruimte toevertrouwen aan nieuwssoortige architecten?

Zie daartoe www.vooreenbetergent.be.



Mocht je de mening zijn toegedaan dat deze infrastructurele aanpak nadelig is voor Gent, dan moet je een keuze uit het verleden niet verder zetten en moet je aanvang nemen met de omkering.

Het niet uitvoeren van Het Bravoko project is eenvoudig vergt minder middelen en is hét moment dat genomen moet worden om de stad in de goede richting te laten evolueren.

Wij hopen dat onze inzichten, ondertussen gedragen door vele honderden burgers van Gent en tientallen professionals, voorwerp kunnen vormen van uw overdachte mening. Wij zijn ervan bewust hoe moeilijk de ommekeer ligt. Wij menen met wat wij actueel ondernemen we de weg daar naar toe politiek vrij maken.

De voorstellen 'Voor een beter Gent' welke meer passend zijn ten aanzien van de hedendaagse verwachtingen van een stad, vind je op de site www.vooreenbetergent.be. Tevens een analyse over het Bravoko-project en enkele downloads onder meer over Europese voorbeeldsteden.

Uw participatie aan dit debat welke in aanzet per mail gebeurt kan:

1. strikt vertrouwelijk zijn, informeel adviserend zijn,
2. in persoonlijke naam zijn en mag door anderen gelezen worden,

3. of in naam van uw functie binnen uw organisatie zijn en mag door anderen gelezen worden,
4. tevens kunnen uw bedenkingen zo U dat schriftelijk toestaat voorwerp zijn van publicatie,

hetzij delen bevatten die vertrouwelijk zijn en andere delen die publiek gemaakt mogen worden.

Steunbetuigingen - welke hier geen voorwerp vormen van deze mail - kunnen op <http://vooreenbetergent.be/#petitie>

Met vriendelijke groeten,

Dirk Coopman

Voor 'Burgerparticipatie Gent 2017'