

OPEN BRIEF

Evaluatie project BRAVOKO en voorstel tot aanpassingen

Geachte initiatiefnemers project BRAVOKO,

Wij hebben recent kennis genomen van de inhoud van BRAVOKO en kunnen ons als bewoners, professionals in de ruimtelijke ordening en zich organiserende burens niet vinden in de bijzonder beperkte ambities van dit plan. Ondanks de jarenlange impact van de realisatie van dit project op de handel en de bewoning ter plaatse, wordt de kans om meerdere eigentijdse uitdagingen aan te grijpen en noden te vertalen, niet genomen en ambieert dit plan enkel het ongewijzigd faciliteren van de mobiliteit van gemotoriseerd verkeer.

Wij noemen het een project met **'objectief beperkte ambities'** om volgende redenen:

Gent kent heel veel fietsers: voornamelijk studenten en ouders met schoolgaande kinderen. Actueel moeten zij alternerend 'verkeersinbreuken' plegen om trams te ontwijken en vertoeven ze noodgedwongen tussen de auto's, bussen en vrachtwagens. De fietsers zullen na realisatie van het geplande project nog altijd op het voetpad gejaagd worden door de dubbele tramlijn. Hun veiligheid blijft daarom ondermaats.

De uitlaatgassen van het verkeer zullen niet afnemen. Actueel stellen wij vast dat er elke dag ontoelaatbare grote hoeveelheden zwaar zwart roet en dioxine stof binnendringt in onze woning en deze van onze vele burens. Door het vervangen van de kasseien kan verwacht worden dat het verkeer intenser zal zijn en dat er bovendien ook sneller zal (kunnen) gereden worden. Het project maakt het de gemotoriseerde gebruiker immers comfortabeler door een effen baanvlak. Nu de stad beslist heeft om de straat open te gooien, is het totaal onaanvaardbaar dat zij geen rekening houdt met nieuwe inzichten en kennis inzake fijn stof en zijn nefaste impact op de gezondheid. Men kiest voor een concentratie van fijn stof tussen de straatwanden door zwaar verkeer, busverkeer en autoverkeer op weg naar de autosnelweg of op doortocht. Hierbij wordt ruimschoots de norm overschreden en bestendigt/verergert dit met het voorgestelde project ten laste van bewoners/gebruikers van de straat. Dit is te kwalificeren als een strafbaar feit en wij zullen niet aanvaarden dat de stad dit willens nillens organiseert. Een onderzoek dringt zich op waarbij de actuele waarden van het fijn stof worden in kaart gebracht en waarbij het project dat gepland wordt, o.a. als ambitie heeft om deze actueel reeds te hoge waarden sterk te reduceren via een passende mobiliteitspolitiek die het verkeer resoluut reduceert i.f.v. het halen van de normen.

Actueel is de as Vogelmarkt - Brabantdam een gevaarlijke straat voor zwakke weggebruikers en kinderen. Ook de as Vlaanderenstraat - Limburgstraat en meerdere straten in het centrum kennen dezelfde onbehandelde nalatigheden en onbegrijpbare verwijdering van het voorbeeldige. Het is voortdurend opletten voor zwaar verkeer, bussen en trams die te dicht bij het voetpad komen en fietsers het voetpad opjagen. De aanwezigheid van een dubbele tramlijn, brede bussen en zware vrachtwagens overstijgen de draagkracht van de straat en horen niet bij een eigentijdse aanpak van een stad. Dit blijft een probleem met BRAVOKO en dit voortbestendigen is totaal onaanvaardbaar. Bovendien sluit men hiermee ook definitief uit dat de as Kouter, Vogelmarkt en Brabantdam de aantrekkelijkheid van de stedenbouwkundige kwaliteiten van een autovrije winkelstraat kan hebben. Autovrije winkelstraten overleven vlot, winkelstraten met veel verkeer overleven niet. Dit blijkt overigens al jaren uit de slechte cijfers en de beperkte overlevingskansen van de winkels in de Brabantdam en gelijkaardige in het centrum gelegen winkelstraten. Indien de stad de lokale economie wil ondersteunen is meer nodig. Een structurele aanpak ontbreekt hier; kansen worden miskend.

De oorzaak voor de stadsvlucht en de inname van resterend buitengebied zijn kinderen. Mensen met kinderen vinden de stad minder aantrekkelijk. Een algemeen gekend Europees inzicht is dan ook bouw je

stad ook voor kinderen. Een veelheid aan autovrije én tramvrije straten is daartoe essentieel. Het project BRAVOKO miskent dit inzicht hoewel deze as te midden van het centrum ligt met links en rechts een verzameling van scholen. Het doorkruisen van het stadscentrum met openbaar vervoer heeft voorrang aan zij die buiten de stad wonen om hen direct te midden van het centrum te brengen vanuit eender welke windrichting men ook komt. Deze volstrekt achterhaalde visie welke openbaar vervoer oriënteert op zij die wonen buiten de stad verhindert vrij gebruik van het stadscentrum door kinderen.

Een stadscentrum dat minder geschikt is voor kinderen bezit ook minder tweeverdieners die precies omwille van de hier opgesomde redenen de stad verlaten.

Het autovrij maken van de as Vogelmarkt – Brabantdam, Vlaanderenstraat en het zuidelijke deel van de Reep met tussen beiden het François Laurentplein zou de stad op vlak van kindvriendelijkheid een grotere aantrekkelijkheid geven. Helaas kiest dit plan om de Vlaanderenstraat als rechtstreekse inrit vanaf de snelweg te behouden en de Brabantdam als oprit van de autostrade. Met deze versie van BRAVOKO wordt bewezen dat de gewijzigde kennis die gangbaar is in Europa betreffende het aantrekkelijker en leefbaarder maken van een stad aan de initiatiefnemers voorbij is gegaan.

De bestaande ondergrondse parkings worden onverminderd ontsloten in alle richtingen daar waar één straat tot bediening van de parking zou kunnen volstaan. De auto is hier nog altijd onterecht koning naast de disorganisatie van het openbaar vervoer dat in Gent al decennia lang een voorkeursbehandeling krijgt. Daar waar andere steden begrepen hebben dat het openbaar vervoer ten dienst moet staan van zijn gebruikers, de bewoners van zijn stad en de middenstand blijkt in Gent de ruimte bij voorkeur ten dienst te staan van het openbaar vervoer bij gebrek aan kwalitatieve visie omtrent de organisatie ervan op efficiënte en onschadelijke wijze. De schade die de zware bussen van de Lijn aanbrengen aan historische en oude gebouwen en de weg (bvb. situatie ter hoogte van de daardoor beschadigde Sint Baafskathedraal) vanwege de trillingen die zij berokkenen en hun te hoge tonnage, zijn daarin tekenend. In Gent kan dit en wordt het bestendigd. Vanwaar dit onaanvaardbaar tolerantiebeleid van een overheid ten aanzien van schade aan derden en historisch erfgoed?

De gerealiseerde ambities van de Europese voorbeeldsteden worden met dit project alles behalve geëvenaard. De Gentse burger kan niet genieten van Europese inzichten terwijl dit geen eurocent duurder is dan wat men nu plant. Integendeel, goede aanpak loont op alle vlakken. Nochtans zijn ze goed gekend door de Vlaamse Overheid. Zie daaromtrent het eindrapport 'DUURZAME MOBIELE STEDEN'; Bologna, Freiburg, Groningen, Nantes, Odense, Stockholm, York, Zürich. Opdrachtgever studie: Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Dat een kleine stad als Gent die veel eenvoudiger kan werken aan een kwalitatieve mobiele stad dan grotere steden, de vergaarde kennis voor onbestaande houdt, is niet te begrijpen. Is BRAVOKO een plan van de Lijn of een plan van de stad ?

De actueel vooropgestelde werken aan de as Kouter, Vogelmarkt en Brabantdam als belangrijke winkelstraat gelegen in het stadscentrum zal met dit ongeïnspireerd plan geen autovrije noch autoluwe winkelstraat worden. Hiermee laat de stad ook zien dat zij voor de rest van het stadscentrum ongetwijfeld dezelfde koers zal volgen de komende jaren.

De middenstand en de kleinschalige winkels worden door deze ingreep niet ondersteund omdat voetgangers en fietsers onverminderd belaagd worden door auto's en tramverkeer. BRAVOKO ondersteunt de foute gedachte dat het stadscentrum een vrijgeleide is voor openbaar vervoer en autoverkeer ten koste van de andere maatschappelijke behoeften en de gezondheid van de stadsbewoners en stadsbezoekers. BRAVOKO gaat in die zin enkel over de meest schadelijke wijze van organisatie van de mobiliteit. Dit is onaanvaardbaar. Het stadscentrum ontsluiten door openbaar vervoer is gewenst maar wordt door overdaad een geaccidenteerd minder aantrekkelijk stadscentrum met een verminderde aantrekkingskracht als gevolg.

Door het intensief openbaar vervoer in de Brabantdam staat het objectief vast dat winkels het maximum drie jaar vol houden. Dit bestendigen is schade verwekkend. De aard en het gebruik van de straat wordt

miskend. De Brabantdam is vergelijkbaar met de Lange Munt. Wie wil er (opnieuw) openbaar vervoer in de Lange Munt en dan nog in twee richtingen met inbegrip van vrachtwagens met zware tonnage en auto's?

Dit project heeft een beperkte ambitie omdat tramverkeer niet thuishoort in smalle straten in een stadscentrum laat staan in twee richtingen in een winkelstraat met beperkte breedte. Welke belangen primeren hier?

Het is een project met een gevaarlijke ambitie omdat er ongewijzigd nauwelijks plaats rest op het gevaarlijk hoekpunt ter hoogte van Brabantdam N° 42 door het instandhouden van twee tramlijnen. De beperkte breedte van het voetpad op de hoek is een onmiskenbaar gevaar voor voetgangers, kinderen en mindervaliden. Het spreekt voor zich dat indien er zich een ongeval voordoet, de verantwoordelijkheid van het bestuur daarbij ten volle zal vaststaan nu geen enkel normaal voorzichtig bestuur, rekening houdend met het gebruik dat van een voetpad wordt gemaakt, een dergelijke smalle strook zou voorzien, geflankeerd door een tramspoor en mogelijke kruising van een vrachtwagen met tram of bus derwijze dat er precies op de hoek bij kruisend verkeer gekozen wordt voor het afsnijden van de hoek, zeker nu het 'voetpad' niet voorzien is van enige verhoging. Een kruisen van meerdere zwakke weggebruikers – wat nu eenmaal eigen is aan een winkelstraat – is er niet mogelijk zonder levensgevaar. Juridisch is het bewust voortbestendigen van deze situatie trouwens niet haalbaar en kan aanpassing verkregen worden ook na uitvoering ervan.

De mening dat op die plek een fietser erbij kan is malicieus en volstrekt onverantwoord.

De Brabantdam behoudt met BRAVOKO zijn statuut van straat voor 'doorgaand verkeer' zonder enig stedenbouwkundig geactualiseerd surplus eigen aan een kwalitatieve hedendaagse stedelijke visie. BRAVOKO zoals dat nu voor ligt geeft aan dit belangrijk deel van Gent geen stedenbouwkundige, publieke, kwalitatieve ruimte, het consolideert slechts een achterhaald oud idee van omgaan met de stad.

Het succesvolle principe dat het openbaar vervoer best stopt aan de rand van een vergroot stadscentrum in zijn voorbeeldfunctie voor ander vervoer, wordt evenmin toegepast.

Winkels in steden waarvan de winkelstraten autovrij en tramvrij zijn kennen hogere overlevingskansen.

Concluderend kan gesteld worden dat dit plan niet ondersteunend werkt voor bewoners, studenten, de middenstand, kinderen, fietsers en voetgangers. Het is in feite net iets meer dan een identieke heraanleg van wat een generatie geleden werd aangelegd terwijl de kennis, inzichten en visie op de steden, de problematiek van het fijn stof, de lokalisatie van parkings, stadstoerisme, groen in de stad, het fietsen in de stad, de verwachtingen ten aanzien van de leefbaarheid van een stad, grondig gewijzigd zijn. Een heraanleg met als belangrijkste resultaat dat er geen drinkwater meer vervoerd wordt in loden buizen en de aanplanting van drie bomen is in die zin een verkwisting van belastinggeld en een miskening van informatie en kennis.

Het infrastructureel karakter van het project BRAVOKO is daarentegen duidelijk :

- Toegankelijkheid naar de bestaande centraal gelegen parkings vanuit alle stadsrichtingen en met instandhouding van meerdere ontsluitings- en invalswegen.
- Verder ondersteunen van de verkeerde optie om openbaar vervoer in alle richtingen het kleine stadscentrum te laten kruisen in plaats van een radiale beweging te maken rondom het autovrije stadscentrum.
- Verder inzetten op grote bussen in plaats van kleine elektrische stadsbussen.
- Het banale infrastructurele karakter van de longitudinale gebetonneerde sporen.
- De ongeïnspireerde esthetiek en concept van geheel het plan.
- De bewering van aanlevering van groen door de aanplanting van drie bomen.

Wij zijn bereid in naam van de burger een merkelijk beter plan voor te stellen gezien vanuit het oogpunt van de bewoners, de middenstand en zijn klanten, de kinderen, de studenten, de wandelaars, de nood tot een verminderde overlast van fijn stof, met andere woorden gezien vanuit de belangen van de burger. Wij menen een plan te kennen dat daaraan beantwoordt.

Dat plan bezit de volgende kenmerken:

- Uitbreiding van het autovrije gebied voor alle winkelstraten van Gent. In eerste fase autovrij maken van de Vlaanderenstraat, Brabantdam, François Laurentplein, zuidelijke helft van de Reep, helft van de Kouter, Limburgstraat, Kortedagsteeg en de Walpoortstraat.
- Met het sluiten van de Vlaanderenstraat voor verkeer wordt het beter maken van Gent succesvol ingezet. Immers het comfort voor wandelaar, fietser, toerist en shopper zal zich laten voelen in gans het centrum. Andere straten zullen dit ook willen en dus volgen. Het stadscentrum wordt zo groter. Een groter omtrek van het centrum biedt aan de auto dan ook meer omtrek welke grenst aan het centrum. Parkings aan deze grens met het vergroot centrum zullen een goede investering zijn en de verkregen kwaliteit consolideren. Beginnen met de Vlaanderenstraat en de Brabantdam is wat dient te gebeuren de rest volgt eruit.
- Nu de tramsporen worden heraangelegd dienen ze best een ander parcours te volgen welke een circulair traject volgt of lussen maakt die van het stadscentrum verwijderd blijven.
- Omdat de tramsporen in de Gebroeders Vandeveldestraat -Papegaaistraat reeds werden aangelegd kan best in eerste fase een bocht gemaakt worden aan het Oud Justitiepaleis richting station en geen verderzetting over de Kouter, Vogelmarkt en de Brabantdam.
- De transformatie van het koophandelsplein tot een hedendaags stedelijk plein met een binding met de Leie maakt van dit plein een aantrekkelijke ontvangst voor zij die komen met het openbare vervoer.
- Trams die komen van het Sint Pietersstation draaien insgelijk naar de Gebroeders Vandeveldestraat –Papegaaistraat. Het voordeel van geen tramverkeer in de Veldstraat en op de Korenmarkt en toch erg nabij een stopplaats te hebben voor het openbaar vervoer zal de kwaliteiten van de kuip van Gent maximaal tevoorschijn laten komen.
- Het openbaar vervoer zal daardoor succesvoller zijn omdat meer mensen naar het opgewaardeerde centrum zullen komen.
- In variatie zouden de trams richting centrum allen terminals kunnen hebben waardoor slechts één spoor nodig is en een tram dus heen en weer gaat over een kortere afstand. De winst van één spoor komt ten voordele van verbreding van voetpaden en fietspaden. Een kort stuk dubbelspoor te midden van het traject zal het kruisen van twee tramstellen toestaan.
- Van het zuidstation een terminal maken voor tram en bus is aangewezen om definitief te gaan voor een aantrekkelijkere stad aangepast aan de verwachtingen en noden van onze tijd.
- Kleine elektrische busjes aangepast voor mindervaliden die op afroep van een bus- of tramchauffeur klaar staan om service te verlenen tot aan de deur is in de voorbeeldsteden inbegrepen in het ticket, zo kan het openbaar vervoer minder opdringerig en inflatoir op de stedelijke kwaliteiten aanwezig zijn.
- Eén toegangsweg per bestaande parking volstaat. Parking(s) Kouter enkel bereikbaar via Zonnestraat niet meer richting Vogelmarkt, Brabantdam en de Kortedagsteeg. Parking Reep enkel via noordelijk deel van de Reep en de Lange Boomgaardstraat bereikbaar.

- Op termijn kan desgewenst de Nederkouter als autovrije straat volgen. De centumparkings kunnen dan dienstig zijn voor de betalende bewoners, hotels en kantoren die met een badge en in de grond verdwijnende paaltjes deze vlot kunnen bereiken. Via de Gebroeders Vandeveldestraat – Papegaaistraat kunnen de centumparkings onverminderd bediend worden voor allen.
- Het vergroten van het verkeersvrije gebied trekt vanzelf investeerders aan in parkings welke conform de inzichtigheid ingeplant zullen worden nabij het verkeersvrije centrum.
- Zoals in de voorbeeldsteden garanderen de afstandsbediende paaltjes bestaande 'erfdienstbaarheden' naar elke privé parking.
- Aanwezigheid van afstandsbediende paaltjes voor toegestaan vervoer (politie, brandweer, bestaande privé parkings, taxi voor personen met verminderde mobiliteit en voor leveringen voor 10 uur.)
- Integratie van kinderspeelruimte rondom de autovrije straten en de pleinen van het centrum is een nieuwe opgave. Is een stad niet expliciet kindvriendelijk dan trekken hun ouders weg uit de stad en kopen ze in baanwinkels. Winkelstraten kennen veelal aan hun begin of einde dan wel ergens in het midden een plein waar kinderen zich thuis zouden kunnen voelen en dus ook hun winkelende ouders mits een gepaste inrichting.
- Verbod op verkeer van meer dan 3,5 ton.
De gekende trillingsschade veroorzaakt door bussen en zwaar verkeer is ontoelaatbaar omdat het objectieve schade aan derden veroorzaakt. De jarenlange voorkennis van trillingsschade berokkend aan derden in hoofde van de Lijn en het stadsbestuur dienen aanleiding te geven tot een resolute beslissing tot verbod op zwaar verkeer in het stadscentrum. Ons plan staat geen verkeer toe welke zwaarder is dan 3,5 ton.
- Levering van goederen met bestelwagens minder dan 3,5 ton vertrekkend vanuit een gecentraliseerd depot aan de stadsrand blijkt immers rendabeler te zijn. Een grote vrachtwagen rijdt veelal van stad tot stad waar men een beperkt aantal adressen zoekt en bedient en daar met tussenafstanden van vele kilometers een klein volume afzet. Als vele van deze vrachtwagens hun waar afzetten aan een distributiecentrum en dat wordt door een volle kleine plaatselijke bestelwagen die zijn weg goed kent, verder verdeeld, dan kan men het vervoer beperken tot 3,5 ton en kunnen de vele pakjes voor vele adressen te leveren met vele vrachtwagens gegroepeerd worden in minder frequent en lichter vervoer. Een hoger rendement daaromtrent met minder uitstoot staat dan ook vast.
- Een fietsvriendelijke stad is tevens een aangename stad om in te vertoeven en te wonen. Een stad die de zwakke weggebruiker veilig stelt kan tweeverdieners met kinderen zo eerder aantrekken dan afstoten. Meer dan één inzichtige burgemeester zet nu volop in om deze tweeverdieners in de stad te houden. Aangezien het centrum veel winkelstraten bezit is het fietsvriendelijk maken van het centrum en de winkelstraten absoluut noodzakelijk om de stad jong en levendig te houden. De symbiose tussen fietsers en klanten is zo onrechtstreeks bewezen. Als men fietst, winkelt men minder maar deze fietser is wel de bewoner die frequenter winkelt in de autovrije straten van zijn stad. De voorbeeldsteden met een omzet voor de plaatselijke middenstand om jaloers op te zijn hebben een expliciet accent gelegd op het fietsen.
- Beslissing tot stopzetting bijkomende ondergrondse parkings in het stadscentrum. Parkings op wandelafstand van het stadscentrum zullen vanzelf door investeerders aangereikt worden bij het vergroten van het verkeersvrije gebied. Immers een vergroot verkeersvrij gebied kent desgevallend iets minder parkeerplaatsen maar zeker een grotere nood aan meer ondergrondse parkings. Als extra kan een koppeling van shuttles aan ticket met kleine elektrische bussen

onderhandeld worden met vertrek om de 5 minuten. Immers ouderen, of zij die zakken vol hebben gekocht zullen graag gebruik maken van een shuttle wat de aantrekkelijkheid van het shoppen en de parking vergroot. (NB ook in de grote afgelegen shoppingcenters wandelt men uren rond en legt men dus kilometers af met volgeladen zakken en moet men niet minder enige afstand afleggen naar zijn auto.)

- Hoog kwalitatieve verhardingen van gevel tot gevel zonder onderbreking.
- Inventieve aanwezigheid van groen.
- Ondermeer groene terrassen in combinatie met waterpartijen aan het gedeeltelijke te openen Francois Laurentplein. Natuurlijk licht brengen in de ondertunnelde waterloop realiseert een aantrekkelijke driedimensionale stedenbouw en zal het vervoer op water verder aantrekkelijk maken.
- Goedkope levering elektriciteit bij middel van laadpalen in bestaande en nieuwe parkings voor elektrische wagens. Deze service brengt voor bewoners van het stadscentrum de aankoop van een elektrische wagen een stap dicht. De aantrekkelijkheid voor wie buiten het stadscentrum woont om te gaan shoppen en gelijktijdig zijn auto op te laden is ten voordele van de middenstand en de algemene gezondheid van de stadslucht.
- Bewaakte fietsparkings in bestaande parkings Kouter en Reep.

Dat we nu pas met kritiek aankomen maar ook onze ideeën aanleveren is omdat het kwestieuze plan pas recentelijk (net voor het verlof) kenbaar werd gemaakt wegens een naar verluid *'dringende vervanging van de tramsporen'* en tot stand is gekomen na een door ons niet gekende inspraakprocedure. Wij menen dan ook tijdig te zijn om onze opmerkingen over te maken.

We verwijzen ook naar onze betrokkenheid bij middel van tientallen mails geparticipeerd door vele burens aangaande gevaarlijke schadeveroorzakende trillingen vanwege het aanhoudende zware verkeer in het bijzonder vanwege de stadsbussen.

Wij bekijken verder hoe we de plannen kunnen bijsturen ten voordele van de Gentse bevolking. Graag vernemen we uw ontvankelijkheid daartoe.

Met vriendelijke groeten,

Dirk Coopman
0475-748319
Architect
Zaakvoerder architectenbureau Dirk Coopman
Zaakvoerder Situs sprl
Docent Architectuur KU Leuven
Brabantdam 56
9000 Gent

Griet Cnudde
0479-977967
Advocaat
Vennoot Lexeco Advocaten
Zaakvoerder Situs sprl
Docent Syntra en Escala Publiek Recht
Brabantdam 56
9000 Gent

Let's go for it

Het voorliggende BRAVOKO -project verhindert een uitbreiding van het verkeersvrije gebied.

Beleid van een stad voeren is beslissingen genereren die de Stad bij het voorbeeldige brengen. Het autovrije gebied in een stad aanzienlijk vergroten is geen utopie als vele Europese steden die complexer en groter zijn dan Gent het ondertussen hebben gerealiseerd.

Ons voorstel in een notendop:

1. De Vlaanderenstraat en de Brabantdam 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. Als gevolg hiervan kunnen meerdere straten verkeersvrij worden.

Een vergroot verkeersvrij gebied vermindert de fijnstofpieken, verhoogt de leefbaarheid, versterkt de plaatselijke economieën, is meer kindgericht, stimuleert het fietsen en levert een vergrote omtrek aan dan louter de schoolpoort waar schoolgaande kinderen kunnen afgezet worden.

2. Openbaar vervoer in smalle straten in het stadscentrum dient plaats te maken voor de voetganger en de fietser. Dus:

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

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

Eenmaal dit wordt gerealiseerd volgen vele mogelijkheden om de stad een sterke toename te laten kennen als tofste plaatst om er te zijn.

Dus onderteken onze petitie ¹, mail ons ² of drop je brief in onze brievenbus ³.

Omdat het BRAVOKO project dit toekomstige Gent zal verhinderen.

Actueel worden enkel de ondergrondse leidingen vervangen, het bovengrondse gedeelte start pas volgend jaar. Dus voldoende tijd voor burgerparticipatie en verantwoordelijkheidszin en aanpassing conform 'the state of the art'.

Ook als je niet in Gent woont heb je hier baat bij, omdat voorbeeldigheid tot navolging leidt.

Dirk Coopman

¹: Op www.petitie24.com ga naar ' burgerparticipatie Gent 2017'
http://www.petities24.com/burgerparticipatie_gent_2017

²: dirk.coopman@skynet.be

³: Brabantdam 56, 9000 Gent

BRAVOKO een STROP voor een groen toekomstig Gent

De omvang van instemming met onze voorstellen om een groter deel van Gent verkeersvrij te maken is indrukwekkend.

Geen winkelier, klant of fietser die het niet wilt.

In een aantal winkels liggen petities, elke klant wenst zo blijkt de Vlaanderenstraat en de Brabantdam verkeersvrij. Immers precies daar dient te worden begonnen. Omdat de rechtstreekse verbinding van de autostrade met twee belangrijke winkelstraten geenszins voorbeeldigheid kent. Omdat winkelstraten behoren tot het stadscentrum en niet tot de autostrade.

Nabije straten van de vermelde straten zijn daarvan niet minder het slachtoffer.

Enkele scholen zijn zeer duidelijk; voetpaden van nauwelijks een meter breed voor onze deur met veel doorgaand verkeer en openbaar vervoer die de fietsende jeugd op het voetpad jaagt is ontoelaatbaar. Winkeliers getuigen 'dagelijks moeten we zwart plakkend stof verwijderen uit onze etalage, wat moet dat dan niet zijn in onze longen' .

Toch menen sommigen dat ons voorstel om minder verkeer te hebben in de stad en een uitbreiding van verkeersvrije straten een utopie is. Maar wat als Europa en andere landen daar wel degelijk in slagen, dat dit zelfs de normaalste tendens is van goed bestuur, wat als dat waar is dat vele steden er wel zijn in geslaagd om in de laatste drie à vijf jaar hun verkeersvrije gebieden meer dan te verdubbelen, wat als vele steden wél kleine lichtgewicht elektrische bussen hebben ingevoerd, dat hun trams geen ontsierende bovenleiding hebben en over groen gras rijden en afstand houden van de stadskern. Wat als er in grotere steden dan Gent aanzienlijk minder schadelijk fijn stof en Black Carbon aanwezig is in de longen van de schoolgaande jeugd en elkeen toch nog zijn eigen auto heeft en de winkels vlotter dan ervoor bediend worden? Wat als dit elders wél realiteit is, zijn onze voorstellen dan utopie? Neen, dit bewijst enkel dat Gent een belangrijke trein mist en wij aansturen om het denken over een stad aan te passen aan wat ondertussen deel geworden is van een uitbreiding van het architecturale denken. Elke architectuur opleiding waar dan ook in Europa is ondertussen met meer bezig dan enkel het gebouw, de context van de stad primeert, het wonen heeft zich uitgebreid naar een wonen in de stad. Het denken over zijn eigen stoep is daar niet meer aan de orde het denken over het leven in een stad wel. Hoe willen we wonen in een stad is een vraag die als nooit te voren leeft en als nooit te voren slimme antwoorden krijgt. BRAVOKO is geen hedendaags geïnspireerd antwoord die de kennis van vandaag participeert, het is domweg een achterhaald idee dat 'vernieuwen' slechts ziet als hetzelfde van wat was maar heraangelegd met nieuwe materialen.

Onze voorstellen tot verkeersvrij maken van de Brabantdam en de Vlaanderenstraat zijn zeer goed bewust van de cascade aan voordelen dat het geeft aan vele omliggende straten zelfs in die mate dat door deze eenvoudige beslissing Gent zich echt vernieuwt en een antwoord biedt aan de gewijzigde noden van onze tijd.

Ben je geïnteresseerd in hoe andere steden het doen ga dan naar:

<http://www.mobielvlaanderen.be/studies/mobielesteden/eindrappport.pdf>

<http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2011/04/Hamburg-Final-NL.pdf>

<http://www.kindvriendelijkestedenengemeenten.be/kindvriendelijke-steden-en-gemeenten1/internationale-beweging>

http://www.nantes.maville.com/actu/actudet_-Le-coeur-de-Nantes-de-plus-en-plus-pieton_29-1766070_actu.Htm

<http://www.parkings-nantes.fr/fr/aires-pietonnes>

<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/regio/brussel/2.31776?eid=1.1859339>

<http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-leuven/vismarkt-autovrij-nog-voor-2019-a1907455/>

<http://omdenken.nl/big-spenders-op-de-fiets/>

<http://newsmonkey.be/article/855>

<http://filipwatteeuw.be/mobiliteit/de stad die niet meer strop wil zitten>

Het is voorbeeldig dat de hedendaagse Atheners hun Acropolis niet laten doorkruisen door tramlijnen en zwaar busverkeer. Een voorbeeld voor Gent ?

Er zijn twee tegenargumenten vanwege het kabinet van de schepenen ten aanzien van de kritiek en vooral de voorstellen in de OPEN BRIEF :

1. dat het openbaar vervoer 'de mensen' moet kunnen vervoeren tot in het stadscentrum. En dat daarom dit tracé vast ligt.
2. dat het niet gaat over een nieuw plan maar over een heraanleg en dat daarom een openbaar onderzoek en inspraak niet eenzelfde noodzakelijkheid kennen.

Antwoord op deze tegenargumenten:

1. Als de tram vanuit de Papegaaistraat ter hoogte van het Koophandelsplein (oud justitiepaleis) een bocht maakt naar het St-Pietersstation dan stopt die tram aan het begin van de autovrije Veldstraat en dat is niet minder een bediening van het centrum d.m.v openbaar vervoer. Daardoor hoeft de tram niet meer verder te rijden over de Kouter noch in de Veldstraat. Wie die winkelt in de Veldstraat wil daar een tram? Welke winkelier is gebaat bij dit tramverkeer? Waarom kunnen kinderen en fietsers niet vrij bewegen zonder risico in het Gentse stadscentrum terwijl dat in dozijnen andere Europese steden wel kan. Een tweede centrumhalte stellen we voor aan het ZUID. Immers het begin van de Vlaanderenstraat behoort eveneens tot het centrum van Gent. Zowel het begin van de Veldstraat als het begin van de Vlaanderenstraat moet men beschouwen als het stadscentrum, wat dus wil zeggen dat in ons voorstel wel degelijk het stadscentrum wordt bediend. Het centrum slechts beschouwen als een punt te midden van een stad , hier dan de Korenmarkt, is een zeer enge (in letterlijke zin) definitie van het stadscentrum als een middelpunt. Zo'n enge kijk op de stad is nefast voor haar gebruik en aantrekkelijkheid.

2. Het bestaande tracé is dertig jaar oud. Ondertussen is er veel veranderd en zijn er expliciete andere verwachtingen ten aanzien van de stad. Het gebrek aan inspraak en voeling met onze tijd is politiek bedrijven die eveneens niet meer van deze tijd is. Openbaarheid van bestuur, transparantie, ruime bevraging, en ontvankelijkheid voor breed gedragen suggesties en verwachtingen is de nieuwe norm voor goed bestuur. Het is dan ook evident dat er aanpassingen komen op dit ongeïnspireerd plan dat niet veel meer is dan een heraanleg van een oud achterhaald idee van mobiliteit en stedelijkheid. Het kabinet van de schepenen stelt: ' de werken beginnen reeds volgende week' dat is een ongepermitteerde misleiding. Het is niet omdat over het gehele project een aantal ondergrondse leidingen eindelijk worden vervangen (bijvoorbeeld loden buizen waaruit we onwetend al decennia water drinken), dat het bovengrondse deel daarmee is gestart. De planning zoals stad Gent die heeft kenbaar gemaakt staan wel degelijk wijzigingen toe aan het bovengrondse deel.

Bijkomend: Het heraanleggen van het tramtracé is geen vrijgeleide om het autovrij gebied van de stad niet drastisch uit te breiden. Integendeel durf en ga ervoor om de stad aantrekkelijker te maken terwijl dan toch werken op deze schaal aangekondigd zijn. De Vlaanderenstraat en de Brabantdam en alle in de OPEN BRIEF opgesomde straten verkeersvrij maken is wat hier te doen staat om van Gent een eigentijdse aantrekkelijke stad te maken.

Dirk Coopman

Kind ken uw plaats ! Niet in het centrum van de stad wél vòòr uw TV of Play-station.

In Vlaanderen blijkt het fietsen iets te zijn voor 'op den buiten'. Kinderen in de stad kijken daar best TV of spelen met hun Play Station want in het centrum van de stad is er geen plaats voor hen. Ook al liggen de lagere scholen in het centrum van de stad én worden ze cfr de wens van de overheden gestimuleerd om met de fiets naar school te gaan, diezelfde overheid staat openbaar vervoer in datzelfde stadscentrum toe die deze jonge fietser dagelijks met angst het voetpad opjaagt. Dat deze jonge fietser 63 keer meer levensrisico loopt bewijst de immaturiteit dan wel gebrek aan verantwoord leiderschap van hen aan wie een volmacht tot besturen werd gegeven.

De eenzijdigheid aan visie bij de besturen van het openbaar vervoer ontnemt hen zicht op een wensbare stad.

Mogelijks is inspraak via gerechtsprocedures samen met vrijwillige inzet van geëngageerde architecten en stedenbouwkundigen wat hier aan de orde is om een doorbraak te realiseren.

Voorbeeldsteden die reeds een groot verkeersvrij gebied hadden hebben dat jaar na jaar vergroot. Niet alleen ten aanzien van auto's maar niet in het minst ten aanzien van het loggere openbaar vervoer. Na het bereiken van de voorbeeldigheid is de overtreffende trap ervan zich aan het realiseren. Ook nu de successen van de voorbeeldsteden wereldwijd erkend worden gaan ze nog verder en kiezen resoluut voor een binnenstad exclusief voor de zwakke weggebruiker. Haar burgers willen na dagelijkse beleving ervan allen het voordeel van verkeersvrije straten. Tweeverdieners met kinderen bewonen daar terug de stad. Elk begin aldaar was een plots 'Let's go for it'. Kiezen en doen, dat is wat aan de orde was, ook al kende zo'n begin tegenwind. Een goed overdacht parkeerplan is daartoe essentieel. Bewoners van de voorbeeldsteden kozen pas met volle overtuiging voor verdere uitbreiding van het verkeersvrije gebied als ze de voordelen ervan dagelijks hadden kunnen ervaren. De stroomversnelling en effectieve voorsprong neemt dan ook exponentieel toe. De successen kunnen door het eventjes als toerist vertoeven in zulke steden verinnerlijkt worden waardoor men het in zijn eigen stad ook wilt.

Enkel door onwetendheid van deze 'state of the art' om een stad aan te pakken kunnen situaties zoals in Gent bestaan waar dieselbussen en trams smalle verkeersvrije winkelstraten en pleinen permanent aan hoge frequenties mogen doorkruisen, waar fietsers op het voetpad gejaagd worden, waar kinderen gevaar lopen. Gent is dan ook de stad waar twee winkelstraten rechtstreeks van en naar de autostrade een verbinding hebben (Vlaanderenstraat en Brabantdam), waar toeristenbussen een centrumplein mogen bezetten, waar fijn stof en Black Carbon geen item is om een mobiliteitsplan aan te sturen, waar gekende trillingsschaden afkomstig van te zware bussen de monumenten verder kapot mogen trillen (Sint Baafskathedraal Gent), waar straten de vernieling in worden gereden met gevaar voor andere gebruikers (Limburgstraat Gent), waar vernieuwing synoniem is aan ongewijzigde heraanleg van wat veertig jaar geleden werd aangelegd ('Gent vernieuwt' - BRAVOKO -as), waar inspraak of voeling met de vermelde 'state of the art' afwezig blijft.

Het centrum van Gent herbergt links en rechts van de as Brabantdam – Vlaanderenstraat heel wat lagere en middelbare scholen.

Fietsveiligheid is daar dan ook geen bijkomstigheid.

In het centrum van een stad moet een kind veilig kunnen fietsen en vrij kunnen spelen op de centraal gelegen pleinen evenwel worden deze doorkruist door openbaar vervoer die zoals in de Europese voorbeeldsteden evengoed op een comfortabele afstand van het stadscentrum vandaan konden blijven. Het centrum zien als een middelpunt waar iedereen met het openbaar moet geraken is een achterhaalde visie op de stad. De consequentie van deze visie om elkeen bij middel van openbaar vervoer in dit middelpunt te brengen werkt inflatoir in op de kwaliteit van dat centrum. Deze manke visie en de gebrekkige kwaliteit ervan is afleesbaar met wat op het eind van de Veldstraat gebeurt.

Wij stellen dat het openbaar vervoer best een paar honderd meter van een stadskern verwijderd blijft zodat een kwalitatief en veilig voetgangersgebied gerealiseerd wordt. Kleine elektrische busjes aangepast voor mindervaliden die op afroep van een bus-of tramchauffeur klaar staan om service te verlenen tot aan de

deur is in de voorbeeldsteden inbegrepen in het ticket, zo kan het openbaar vervoer minder opdringerig en inflatoir op de stedelijke kwaliteiten aanwezig zijn.

Elke straat in het stadscentrum gebruiken voor het openbaar vervoer omdat men vanuit welke randgemeente ook moet stoppen op de Korenmarkt versterkt de waarde van het stadscentrum geenszins.

Het autovrije gebied uitbreiden en het openbaar vervoer durven evalueren is wat ons voorstel inhoudt.

Als je Gent op Google maps bekijkt dan zie je klaar en duidelijk hoe de autostrade aan beide zijden van het Zuidpark Gent in – en uit gaat.

Maak de twee straten in het verlengde ervan verkeersvrij, t.t.z. de Brabantdam en de Vlaanderenstraat en je krijgt een geactualiseerd kwalitatief groter stadscentrum.

Een cascade aan voordelen voor allen is daarvan het gevolg. Tal van omgevende in het centrum gelegen straten worden zo ontlast van verkeer en dienen zo meer het wonen, werken en winkelen in de stad.

Eerst moet je kiezen voor een visie en dan conform de kwaliteit van de visie de consequenties ervan inventief en gelijktijdig beantwoorden.

In de voorbeeldsteden (<http://www.mobielvlaanderen.be/studies/mobielesteden/eindrapport.pdf>) worden de centrum-parkings bediend vanuit één straat, hier met vele straten.

In smalle straten zoals de Brabantdam fietsers op het voetpad jagen is geen goed idee.

De fly-over restaureren, het gras temidden van de tramlijn Albertlaan en Voskenslaan betonneren, een tram in de Veldstraat blijven verdedigen, een nieuw kruispunt van tramsporen aanleggen op het eind van de Veldstraat waar moeders en vaders om de minuut angstig naar hun kinderen moeten roepen omwille van het gevaar, fietsers die door het openbaar vervoer op voetpaden gejaagd worden, de bewezen trillingsschade aan onze monumenten veroorzaakt door de te zware dubbellange bussen met zware dieselmotoren die denderen doorheen het historische centrum, de aanplanting van drie nieuwe bomen waarmee men op de Bravoko as uitpakt, het blijvend faciliteren van de bestaande centumparkings met meer dan één straat, de lijst is lang, én . . . de conclusie met een visie blijft uit. Wij willen het antwoord zijn, we moeten wel.

Meer autovrije straten en enkel haltes voor het openbare vervoer in de nabijheid van een verruimd begrip van centrum reserveert zo één stedelijke ruimte voor voetgangers, fietsers en kinderen. Dat het centrum van een stad zo gedefinieerd wordt als een plek zonder concentraties aan fijn stof en Black Carbon zal tonen dat onze ambities verinnerlijkt zijn. Dat de plaatselijke economieën daarmee worden ondersteund is een ander voordeel.

Steden groter dan Gent hebben hun centrum volledig verkeersvrij gemaakt. (zie <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/mobielesteden/eindrapport.pdf>)

De voorbeeldsteden kenden allen op een bepaald moment één sterk en kort beslissingsmoment 'Let's go for it', al de rest volgde daaruit.

Ondertussen stromen de steunbetuigingen binnen.

En verrassend ook vanuit verder gelegen straten dan de BRAVOKO-as (**BR**abantdam, **VO**gelmarkt, **KO**uter) Enkele bewoners vanuit de Kromme Wal willen 'hun stadsautostrade dringend herdacht zien' en sluiten zich aan bij ons gedachtegoed.

Ook vanuit de Limburgstraat klinkt de eis tot een autovrije straat in dit historische centrum, men begrijpt er de absurditeit niet van dubbel lange bussen in een voetgangerszone die de omliggende monumenten beschadigt door hun continue trillingen. Ook schade in de Limburgstraat aan nieuwe gebouwen wordt ons gerapporteerd. Ibis hotel meldt ons dat toeristen bij het buitenkomen naar boven kijken om foto's te nemen van de torens met valpartijen, kapotte camera's, zelfs repatriëringen als gevolg vanwege de kapot gereden straten veroorzaakt door de te zware bussen van het openbare vervoer.

De gevaren voor de fietser en de beschadigingen van het wegdek zijn tekenend voor dit bestuur 'die onverantwoorde achterhaalde visies voorstaan m.b.t het openbare vervoer', stelt men.

Ook niet geheel tot onze verrassing; ook in de Veldstraat vindt men de tram aldaar onbegrijpelijk, net voor de binnenstad ja maar de binnenstad doorkruisend in alle richtingen dient tot niets. Men stelt daar: *'niemand die hier winkelt vindt dit goed'*

Ook bewoners van het Laurentplein beklagen zich over de nieuwe visie om hun plein als parking voor toeristenbussen te gebruiken. Dat die bussen uren staan te draaien in functie van hun airco en straten verfiles verwekken omdat ze in dubbele zelfs driedubbele rijen staan begrijpt men daar niet als een goed idee van mobiliteit. Dat zo bewezen is dat de actuele mobiliteitsvisie van huidig bestuur de Vlaanderenstraat als uitrit van de autostrade beschouwt en de Brabantdam als oprit naar de autostrade staat zo vast.

Ook scholen laten hun ongenoegen blijken met betrekking tot de veiligheid van fietsers en het openbaar vervoer dat hen het voetpad opjaagt.

Dat vrachtwagens het centrum mogen doorkruisen is ook ongekend in de Europese voorbeeldsteden waar een beperking op 3,5 ton de norm is. Alle leveringen gebeuren vanuit een verdeelcentrum met kleine bussen die dagelijks hun toer doen dat is gemakkelijker voor de transportbedrijven die daardoor veel tijd winnen en terwijl belast het de steden aanzienlijk minder.

We hebben omwille van de vele enthousiaste inputs dan ook in overleg beslist om onze Open Brief te laten evolueren naar een groepering in opmaak met de naam 'Burgerparticipatie Gent 2017'.

We hebben drie verzamelpunten van steunbetuigingen, opmerkingen en suggesties geopend:

1. Mailen naar dirk.coopman@skynet.be ter attentie van Dirk Coopman en Griet Cnudde.
2. Ondertekening van de petitie op www.petities24.com (petitie 'Burgerparticipatie Gent 2017')
Het volledige adres van de petitie is (let op twee underscores) http://www.petities24.com/burgerparticipatie_gent_2017
3. Deponering in brievenbus: Brabantdam 56 - 9000 Gent

Hopelijk hebben we je kunnen overtuigen om Gent dichter bij de voorbeeldigheid te brengen.

Met vriendelijke groeten.

Dirk Coopman

Architect

Docent architectuur KU Leuven

Initiatiefnemer 'Burgerparticipatie Gent 2017'