

termijn wellicht in evenwicht te houden, maar dat is objectief en subjectief gezien veel moeilijker in de overgangsfase. Enerzijds heeft dat te maken met de tijd en de centen die onvermijdelijk nodig zijn om een alternatieve aanpak van de grond te krijgen. Anderzijds hangt dat ook samen met de verschillende inschatting en subjectieve waardering door de doorsnee Vlaming van de kosten en het comfort van de auto, de trein of de fiets bijvoorbeeld, maar evenzeer met onze manier van leven en werken waarbij het wonen binnen en buiten de stad heel anders gewaardeerd wordt. Daarin verandering brengen zal een hele cultuuromslag vergen waarop de overheid alleen niet zoveel vat heeft. Ook sociaal-culturele organisaties, werkgeversfederaties en vakbonden zullen de mobiliteitskwesitie hoog op hun agenda moeten plaatsen om die cultuuromslag te helpen realiseren.

Uiteindelijk zal het succes of het falen van een duurzaam mobiliteitsbeleid nauw samenhangen met onze kijk op het goede leven. Wat vinden we uiteindelijk belangrijk voor onszelf en onze kleinkinderen: een rustige woonwijk, stadswijken waar het weer aantrekkelijk leven is, een mooi polderlandschap, de gezellige drukte van winkelende wandelaars in het stadscentrum, een driejaarlijkse uitstap met de trein naar Londen of Parijs, een babbel met de chauffeur van de treintaxi die je na 11 uur 's avonds nog vlot naar huis brengt? Het beeld is al te paradijselijk. We zullen er zeker ook bijkomende sporen, stadsdistributiecentra, terminals voor gecombineerd vervoer en zelfs reservaties op de autowegen moeten bijnemen. Maar zelfs met dat erbij, weet ik wat kiezen.

Beheersing van de mobiliteit in de praktijk.

De ervaring van de stad Gent.

door Frank Beke - 23 juli '96

De mobiliteitsproblematiek is op enkele jaren tijd een steeds terugkerend punt geworden op de agenda van de politieke en maatschappelijke besluitvorming. Dat is begrijpelijk, want in een maatschappij die constant in beweging is, letterlijk én figuurlijk, is kwaliteit in mobiliteit een basisverwachting.

Vandaag is die kwaliteit ver zoek. Hoe en waar is het nu fout gelopen? Bij het antwoord op die vraag moeten we steeds voor ogen houden dat mobiliteit een afgeleide functie is. Een stad herbergt een aantal functies als wonen, werken, handel en cultuur; mobiliteit is daar een gevolg van. De ruimtelijke planning van de laatste decennia heeft die verschillende functies - letterlijk - steeds verder uit elkaar getrokken. De uitdijning van de stad werd als het ware van hogerhand georganiseerd.

Het wonen verplaatste zich naar de randstad en de - intussen verkavelde - open ruimtes. Ook met de tewerkstelling ging het die kant uit. Fabrieken en KMO's die in de stad geen uitbreidingsmogelijkheden meer zagen en er bovendien - en maar goed ook - met steeds strengere milieunormen werden geconfronteerd, vestigden zich op industrieterreinen buiten de stad. Zelfs handel - de baanwinkels - en ontspanning - de megabioscoopcomplexen - vestigden zich buiten de stadscentra.

Die evolutie, samengaand met de democratisering van het autogebruik, heeft geleid tot een exponentiële toename van het aantal (auto)verplaatsingen. Of nog: door het scheiden van wonen, werken, winkelen, ontspannen en schoollopen, is iedereen steeds op weg naar ergens. Die toegenomen verplaatsingsbehoefte is bovendien deels gedwongen. Kiezen voor je woonplaats doe je immers meestal vrijwillig, kiezen voor je werkplaats niet.

Onze verplaatsingsbehoeften nemen dan ook proporties aan die de grenzen van de bewegingsvrijheid dagelijks zichtbaar maken. Om u een idee te geven van de omvang ervan: de stad Gent kent op haar grondgebied dagelijks 66.000 fietsverplaatsingen, 100.000 tram- en busritten en 40.000 treinreizigers; alle voertuigen (autoverkeer, openbaar vervoer, fietsers) samen rijden tijdens de spits, per uur, 400.000 km. U leest het goed: vierhonderdduizend kilometer per spitsuur.

Die cijfers en al het voorgaande maken duidelijk dat mobiliteitsbeheersing noodzakelijk is, niet alleen om de leefbaarheid en bewoonbaarheid van de stad te vrijwaren, maar ook om de bereikbaarheid van de woon-, werk- en verzorgingsgebieden te waarborgen. Door een oordeel-

kundige situering ervan kan de nood aan verplaatsing verminderd en de verplaatsingsafstand verkleind worden. Bovendien kan het de keuze van het verplaatsingsmiddel beïnvloeden: de keuze voor het ruimteverslindende autoverkeer kan dan omgebogen worden naar een keuze voor verkeersmiddelen die spaarzamer met de ruimte omspringen, zoals fiets- en gemeenschappelijk verkeer.

De sleutel tot remediëring ligt derhalve bij een betere ruimtelijke planning. Door een politiek gericht op een weloverwogen vermenging van stedelijke functies (wonen, handel, werken, onderwijs en recreatie) en op het inperken van de bebouwde omgeving (inbreiding) kan de mobiliteitsbehoefte worden verminderd.

Compromis tussen het wenselijke en het haalbare

Dit zijn precies de principes die aan de basis liggen van de Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur van de Stad Gent, die in 1993 door de Gentse gemeenteraad werd goedgekeurd. Zij kunnen het best samengevat worden onder de noemer: Gent, een compacte en complete stad. Compact waar het gaat om een maximale bescherming van de open ruimte, compleet waar het gaat om het aanbieden van de diverse functies in een harmonieuze samenhang.

In die optiek, voortbouwend op de principes van de ruimtelijke ontwikkelingsstructuur, wordt een totaal mobiliteitsplan voor de stad Gent uitgewerkt. Momenteel staan, in samenwerking met diverse partners, een hele reeks initiatieven op stapel die moeten leiden tot:

- een multimodaal verkeersmodel voor het stadsgewest Gent;
- het ontwikkelen van een globaal mobiliteitsplan voor de stad;
- het opstellen van een hiërarchie in het wegennet, zodat eenduidige maatregelen kunnen worden genomen bij herinrichting;
- de uitwerking van verkeersleefbaarheidsplannen voor de verblijfsgebieden buiten de binnenstad.

Het mobiliteitsplan Gent-Binnenstad dat nu ter tafel ligt en in het voorjaar van 1997 wordt doorgevoerd, is een eerste stap. Omdat het het centrum van de stad betreft, is het wellicht ook het meest in het oog springende onderdeel

van het globale project. Door een aantal fysische, historisch aangereikte factoren is het centrum van Gent een verkeerstechnisch zeer moeilijk gegeven:

- Gent is een oud-middeleeuwse stad met een fijnmazig stratenpatroon;
- in de meeste historische steden werden de ringwegen aangelegd op de plaats van de vroegere stadomwallingen; ook in Gent is dat zo, zij het dat het Gent van de zestiende eeuw een naar toenmalige normen Europese grootstad was. De omwallingen kwamen daarom heel ver - op sommige plaatsen twee tot drie kilometer - van het centrum te liggen. Daardoor kan de kleine stadsring niet optimaal functioneren als verdeelring;
- in het begin van deze eeuw werden een aantal grote doorbraken gemaakt in het historisch gegroeide stratenpatroon, waardoor het verkeer als het ware aangezogen wordt naar het centrum;
- in de megalomanie van de jaren zestig werden op- en afritten van de autoweg tot aan de rand van het stadscentrum gelegd;
- de stad wordt doorsneden door heel wat waterlopen; de bruggen erover zijn fleshalzen voor het verkeer;
- de stad heeft ook veel gedempte waterlopen, wat op tal van plaatsen geleid heeft tot onnatuurlijke en overgedimensioneerde kruispunten;
- het verkeersaanbod speelt zich grotendeels in het zuiden van de stad af (de E-wegen, het Sint-Pietersstation), maar een belangrijke verkeersvragers (de haven) ligt in het noorden van de stad; nog teveel verkeer begeeft zich nu via het centrum van het zuiden naar het noorden en omgekeerd.

Al die gegevens vormden de onderlegger bij het opmaken van het mobiliteitsplan. Maar misschien meer nog dan een fysische determinatie, speelde een sociologisch gegeven mee. Met name de wetenschap dat het adagium 'mijn auto, mijn vrijheid' voor een groot deel van de bevolking nog steeds opgaat: Veeleer dan in een mobiliteitsrevolutie - waarvoor, om het eufemistisch uit te drukken, de geesten nog niet echt rijp zijn - geloof ik in de gestadige weg van de langzame bewustwording. Vandaar dat het mobiliteitsplan weliswaar een aantal duidelijke keuzes maakt, zij het niet zo radicaal als gewenst. Of om het anders uit te drukken: het plan is een compromis

tussen het haalbare en het wenselijke.

Het haalbare is dan het eerste spoor: de beheersing op korte termijn van het autoverkeer in de binnenstad, zonder daarom het centrum voor de auto onbereikbaar te maken. Het wenselijke is het tweede spoor: de uitbanning van het bezoekend centrumverkeer en de overschakeling naar een randstedelijk, zelfs buitenstedelijk park-and-ride-systeem (P&R). Maar niet alleen een mentaliteitswijziging is daarvoor noodzakelijk. Een echt P&R-systeem is slechts haalbaar mits invulling van een belangrijke basisvoorwaarde: de uitbouw van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer moet een volwaardig alternatief vormen voor het privé-gemotoriseerd verkeer en moet aansluiten op de behoeften van de zich verplaatse burger. Vandaag is dat duidelijk niet het geval. Een grotere frequentie, latere bedieningstijden, een fijnmazige nesteling in het stedelijk weefsel, meer reiscomfort tegen lagere prijzen, zijn zovele randvoorwaarden die vandaag niet zijn vervuld.

Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad

Wat houdt het eerste spoor, het mobiliteitsplan Gent-Binnenstad, nu concreet in:

- een bestemmingsring vangt het centrumverkeer komende van de stadsring op; het is een in twee richtingen gesloten ring waarop het verkeer vlot zal kunnen doorstromen door een voorrangregeling en een vereenvoudiging van de kruispunten;
- het is een ring die het centrum nauw omsluit, waardoor elke bestemming in de stadskern nooit veraf is; alle parkeergarages liggen op of nabij de bestemmingsring;
- belangrijke verkeersstromen, die nu dwars door de stadskern lopen, worden doorgeknipt; doorgaand verkeer komt zo niet langer het centrum in;
- binnen de bestemmingsring vervallen alle bovengrondse parkeerplaatsen voor bezoekers; naast de bestaande parkeergarages worden er een aantal nieuwe gerealiseerd; elke bestemming in het centrum ligt zo op minder dan 300 meter loopafstand van een parkeergarage;
- hoewel nieuwe parkeergarages worden gebouwd, komen er geen parkeerplaatsen bij. Wat ondergronds wordt bijgebouwd, wordt boven-

gronds geschrapt.

- een parkeer-geleidingssysteem loodst de automobilist door middel van elektronisch gestuurde signalisatieborden naar de dichtsbijzijnde parking en geeft aan waar en hoeveel parkeerplaatsen er nog vrij zijn; op die manier - gezien bezoekers-parkeren bovengronds hoedanook verboden is en bezoekers binnen de bestemmingsring verplicht ondergronds parkeren - behoort niet alleen het zoeken naar een vrije parkeerplaats tot het verleden, maar worden vooral tal van nutteloze autokilometers vermeden;
- het invoeren van het mobiliteitsplan, en dus het weren van het autoverkeer in het centrum, stelt ons in staat de openbare ruimte zinvol en attractief herin te richten.

Het mobiliteitsplan is geen autoplan:

- bestaande knelpunten voor voetgangers worden weggewerkt;
- het voetgangersgebied wordt fors uitgebreid;
- vier prioritaire fietsroutes worden gerealiseerd;
- in éénrichtingsstraten wordt in beide richtingen gefietst; fietsen in het winkelwandelgebied moet kunnen, maar vergt nog enig (juridisch) onderzoek;
- naast bovengrondse stallingen krijgen fietsers in één van de aan te leggen parkings een bewaakte fietsgarage;
- door het weren van het autoverkeer zal het openbaar vervoer op een aantal belangrijke assen vlotter doorstromen; van de bestaande 28 kilometer tram- en trolleylijnen binnen de stadsring zal 14,5 km of 52% in eigen bedding liggen en 1,5 km of 5,5 % autoluw zijn.
- binnen de bestemmingsring wordt de zone 30 veralgemeend ingevoerd.

Besluit

Zoals ik reeds in de inleiding aangaf, is het de bedoeling dit mobiliteitsplan in te voeren in het voorjaar 1997. Sinds de bekendmaking ervan, in maart 1996, startte een zeer intensieve voorlichtings- en inspraakronde. De reacties totnogtoe zijn vrij positief te noemen. Maar om de mening van de bevolking echt te kennen, zal het toch wachten zijn op de effectieve invoering. Want politici weten beter dan wie ook: *the proof of the pudding is in the eating.*