



OBILITEITSPLAN

GENT-Binnenstad

Sas van Rouveroij
Eerste Schepen Stad Gent

1. INLEIDING

1.1. Algemeen

Dat er een mobiliteitsconflict bestaat, is ondertussen genoegzaam bekend : de vele verkeersslachtoffers, toenemende files en bereikbaarheidsproblemen, een bedreiging voor de leefbaarheid op sociaal, economisch en ecologisch vlak, een steeds groeiende malaise bij de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer,... Het zijn allemaal thema's die iedereen beroeren.

Mobiliteit is dan ook iets wat ons dagdagelijks raakt : we zijn er niet alleen het slachtoffer van, maar we creëren het ook zelf.

Mobiliteit is geen activiteit op zich maar het afgeleid produkt van menselijke activiteit die ruimtelijk wordt georganiseerd : wonen, werken, winkelen, ontspannen, school lopen,... Naarmate deze functies ruimtelijk worden uiteengelegd zijn steeds meer mensen op weg naar ergens.

Aldus is het belangrijkste pijnpunt blootgelegd. De huidige ruimtelijke ordening dringt zich als een erfenis aan het beleid op. Het fenomeen van de uiteengelegde stad met de randstedelijke urbanisatie heeft zich fysisch gematerialiseerd en creëert een voldongen feit.

Het toekomstig beleid mag zich hierdoor echter niet laten gijzelen. Alhoewel gedurende vele decennia een hele afstand werd afgelegd op de ingeslagen weg van de suburbanisatie is het niet te laat alsnog af te slaan in een nieuwe richting, zijnde het concept van een compacte stad.

Een mobiliteitsbeleid is dus per definitie multidisciplinair. Het beïnvloedt en wordt beïnvloed door de vele initiatieven die de collega's uit het college van Burgemeester en Schepenen en ikzelf vanuit onze departementale bevoegdheden ontwikkelen. De Ruimtelijke OntwikkelingsStructuur (ROS) is tot algehele actualisatie (1998-1999), over alle functies en departementen heen, het planningskader.

Een mobiliteitsbeleid is met andere woorden een afgeleide van een inclusief beleid. Hieruit mag men echter geenszins besluiten dat het enkel volgend zou zijn. Binnen het inclusief beleid is het een sturend element dat een beslissend afwegingskader verschaft voor te nemen opties.

1.2. Voor een goed begrip

Alvorens de inhoudelijke bespreking aan te vatten, is het wellicht nuttig om enkele begrippen te definiëren.

1.2.1. Vanuit een theoretisch kader

Het begrip mobiliteit vormt een bron van voortdurende verwarring.

De term wordt namelijk in drie verschillende betekenissen gebruikt. Afwisselend verstaat men onder mobiliteit :

- * verplaatsingsbehoefte;
- * verplaatsingsmogelijkheden;
- * verplaatsingsvolume.

1.2.1.1. De verplaatsingsbehoefte

De verplaatsingsbehoefte ontstaat doordat de mens voor het sequentiële uitvoeren van een aantal activiteiten noodzakelijk van plaats moet veranderen. Plaatsen kunnen, wat hun functionaliteit, hun beeld- en belevingswaarde betreft, niet ingericht worden om alle activiteiten op een geschikte manier te accommoderen.

Hetzelfde geldt voor de productie en distributie van goederen. Grondstoffen zijn niet overal te vinden en de gebruikers van diverse producten wonen her en der verspreid. De verplaatsingsbehoefte is dus voor een belangrijk deel te verklaren door :

- * de maatschappelijke verhoudingen, geordend door economische, politiek- juridische en ideologische instanties (welke b.v. leiden tot schoolplicht, werktijdverdeling, openingstijden van winkels, industrialisering, pensioenleeftijd, enz...);
- * de eruit voortvloeiende socio-economische samenstelling van de bevolking (schoolgaande jeugd, werkenden, thuiswerkenden, huismannen en -vrouwen, vergrijzing);
- * de ruimtelijke spreiding van alle activiteiten, welke in belangrijke mate gedetermineerd is door de maatschappelijke verhoudingen.

Verder hoeft elke verplaatsingsbehoefte niet noodzakelijk te leiden tot verplaatsingen. De verplaatsingsbehoefte is een bijzondere vorm van communicatiebehoefte, waarbij een materiële verplaatsing noodzakelijk lijkt. In zover er slechts informatieoverdracht noodzakelijk is, kan telecommunicatie (b.v. via post, telefoon, tv, informatisering, internet) de verplaatsing substitueren.

1.2.1.2. De verplaatsingsmogelijkheden

De verplaatsingsmogelijkheden waarmee een bepaalde bestemming kan bereikt worden (bereikbaarheid), worden bepaald door de maatschappelijk aangeboden verplaatsingsmogelijkheden (bestemmings- en tijdstipgebonden) en de mate waarin individuen of bedrijven hiervan gebruik maken. Belangrijke invloedsfactoren zijn hier dus de aangeboden verplaatsingsinfrastructuur en het individueel of groepsgebonden vervoermiddelbezit en de beschikbaarheid erover.

Mobiliteitsbeïnvloeding hier betekent het beïnvloeden van de wijze waarop de verplaatsing zal plaatsvinden, het tijdstip waarop, de route en de kosten van de verplaatsingen. Deze verplaatsingsmogelijkheden zijn op dit ogenblik erg ongelijk verdeeld, wat tot vervoersongelijkheid leidt.

1.2.1.3. Het verplaatsingsvolume

Het verplaatsingsvolume kan uitgedrukt worden in drie verschillende dimensies : aantal verplaatsingen, afgelegde afstand bij de verplaatsingen en gehanteerde tijd voor de verplaatsingen. Dikwijls wordt het ook uitgedrukt als vervoersprestatie (voertuigkilometer, tonkilometer, personenkilometer).

1.2.1.4. Conclusie

Als deze betekenissen niet zorgvuldig uit elkaar gehouden worden, zullen misverstanden niet uitblijven. Immers, als we de mobiliteit willen beïnvloeden dan maakt het nogal wat verschil wat we als aangrijpingspunt voor die beïnvloeding kiezen. Het verplaatsingsvolume beperken is iets anders dan het aantal busritten met een bepaalde bestemming inperken. En dat is weer iets heel anders dan pogen om iemand te laten sporten op momenten dat die liever zou willen winkelen.

Kort samengevat moeten we het verplaatsingsvolume opvatten als een symptoom : het produkt van mobiliteit eerder dan mobiliteit zelf. Evenzo is de verplaatsingsbehoefte de reden of aanleiding tot mobiliteit.

Wanneer we verder de term mobiliteit gebruiken, wordt daarmee het ganse systeem bedoeld dat uiteindelijk leidt tot het zich manifesterende verkeer : in onze optiek omvat mobiliteit dus zowel de verplaatsingsbehoefte, de verplaatsingsmogelijkheid als het verplaatsingsvolume. In enge zin is het begrip mobiliteit terug te brengen tot het begrip verplaatsingsmogelijkheid of anders gesteld 'de bereikbaarheid' van de bestemming.

Deze onderscheiden definities hebben meer dan alleen theoretisch belang. Wil men efficiëntie en effectiviteit beogen zal men het beleid hierop moeten afstemmen.

Zo is het duidelijk dat inspelen op de verplaatsingsbehoefte een werk van lange adem is. Een decennialang scheefgetrokken ruimtelijke structuur kan niet zomaar van de ene op de andere dag worden omgebogen naar een meer rationele structuur. Bovendien is het een beleid dat niet enkel op lokaal vlak kan worden gevoerd. Enkel in samenwerking met

gewestelijke, nationale en Europese overheden kan hieraan op een gefundeerde manier worden gesleuteld. Dit alles mag voor de lokale overheid echter geen beletsel vormen om in die richting te gaan werken.

De beïnvloeding van de verplaatsingsmogelijkheden vergt al evenzeer een samenspel van alle beleidsniveaus.

Ingrijpen op de verplaatsingsvolumes is niet minder belangrijk maar richt zich toch voornamelijk op symptoombestrijding. Het blijft echter een wezenlijke opdracht omdat zij begeleidend is voor de andere taakstellingen en vooral op korte termijn op het terrein resultaten kan opleveren.

1.2.2. Vanuit een politiek kader

Rest nog een korte toelichting rond een aantal sleutelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in het algemeen, het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder.

1.2.2.1. Geen “of ... of” maar “én ... én”

Gent heeft heel wat te bieden : waardevolle historische én moderne gebouwen, hoogstaande culturele evenementen voor jong én oud, de charme van de gespecialiseerde kleinhandelszaken én de aantrekkingskracht van de grote winkels,

De harmonieuze combinatie van deze en andere attractiepolen maakt onze stad uniek. Deze veelzijdigheid baart niet alleen rijkdom maar vormt ook een bedreiging voor bereikbaarheid en leefbaarheid.

Een stad die verstikt wordt door het autoverkeer is onleefbaar. Een stad die niet te bereiken valt, sterft uit. Om Gent voor iedereen aantrekkelijker te maken, wordt dan ook het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad voorgesteld.

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad maakt dus duidelijke keuzes :

- * Het is niet of de voetganger of de fietser of de auto of het openbaar vervoer;
- * Het mobiliteitsplan kiest én voor de voetganger én voor de fietser én voor de auto én voor het openbaar vervoer;
- * Het is niet of de bewoners of de middenstand;
- * Het mobiliteitsplan kiest én voor de bewoners én voor de middenstand;
- * Het is niet of leefbaarheid of bereikbaarheid;
- * Het mobiliteitsplan kiest én voor de leefbaarheid én voor de bereikbaarheid.

1.2.2.2. Een Gezellig Gent

Gent krijgt een nieuwe uitstraling. Niet als een knooppunt van verkeer, maar als een smeltkroes van activiteiten. Zo overstijgt Gent zichzelf en groeit uit tot een aantrekkingspool om te verblijven, te bezoeken en te beleven.

Gent krijgt een nieuw gezicht. Ruimte, groen, water, monumenten en merkwaardige gebouwen, ... zullen opnieuw tot hun recht komen. Het stadscentrum nodigt weer uit tot wonen en winkelen. Kinderen kunnen weer veilig naar school.

Gent wordt gezellig. Rustig op een terrasje zitten, winkel in winkel uit slenteren, een krant of boek lezen onder een boom, praten met vrienden op een bank ... ?
Met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad moet dit kunnen.

1.2.2.3. Eenvoudig en duidelijk

Het Mobiliteitsplan moet eenvoudig en dus duidelijk zijn.

Het wordt geen puzzel van wat wel en niet mag. De verkeerscirculatie en de heraanleg van straten en pleinen moeten ondubbelzinnig aangeven waar gemotoriseerd verkeer en parkeren toegestaan is en waar niet.

1.2.2.4. Allesomvattend

Sleutelen aan verkeer mag niet leiden tot het verplaatsen van problemen. Daarom is het thans voorgestelde “Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad” slechts een onderdeel van een “Mobiliteitsplan Gent”.

Ook elders in de stad wordt de verkeersleefbaarheid aangepakt : rond scholen, in dorpskernen, in verkavelingen, in de wijken rond de kuip.

- * In eerste instantie is nu al rekening gehouden met de mogelijke impact van het plan op de rechtstreeks omliggende buurten binnen de stadsring. Daar waar zich probleemverschuivingen dreigen voor te doen, worden die met dit plan in één beweging mee opgevangen;
- * Ook in de andere stadsdelen worden verkeerscirculatie-/verkeersleefbaarheidsplannen voorbereid. Stelselmatig zullen zij worden ingevoerd;
- * Zo is de planningsfase inclusief bewonersoverleg reeds afgerond en dus klaar voor definitieve besluitvorming en uitvoering voor wat betreft :
 - ✓ Muinkpark tussen Frankrijkplein en F. Benardstraat
 - ✓ Sint-Elisabethbegijnhof
 - ✓ Prinsenhof
- * Zo is de planningsfase met bewonersinspraak hetzij voor opstart klaar hetzij lopende voor :
 - ✓ Sint-Denijs-Westrem;

- ✓ Sint-Amandsberg (verstedelijkt gebied);
- ✓ Wijk Nieuwpoort;
- ✓ Wijk Sluizeken-Ham;
- ✓ Wijk Rabot.

- * De overige stadsdelen zullen in de periode 1997-2000 gaandeweg eveneens aan bod komen.
- * Ook wat betreft het betalend parkeren wordt een meerjarenplanning opgesteld (4.3.3.4.3.6).

Allesomvattend omdat alle vervoersmodi aan bod komen. Zo wordt het fietsplan versneld uitgevoerd, krijgen voetgangers terug hun plaats in de straat, biedt de stad wat ze kan bieden aan het openbaar vervoer, nl. een goede doorstroming, wordt het autoverkeer gereorganiseerd.

Allesomvattend tot slot omdat op verschillende domeinen acties worden ondernomen :

- * Inzake regelgeving :

- ✓ aandringen bij de hogere overheid tot wijziging van de verkeerswetgeving;
- ✓ het wijzigen van de bouwverordening;
- ✓ het verplichten van een Mobiliteitseffectenrapport bij grotere verkeersaan-trekkende projecten.
- ✓ ...

- * Inzake sensibilisering :

- ✓ denk aan de communicatiecampagnes, rond het mobiliteitsplan, het fietsplan of het Life-project...;
- ✓ ...

1.2.2.5. Voor vele jaren

Een *tweesporenbeleid* : uitvoeren van wat op korte termijn haalbaar is zonder het wenselijke op lange termijn te hypothekeren.

Een *tweesporenbeleid* : omdat wat wenselijk is op langere termijn bij een overhaaste invoering zou leiden tot een infarct voor wonen, school lopen, werken, winkelen in de binnenstad.

Daarom wordt op korte termijn (het eerste spoor) gekozen voor een **beheersing** van de automobilititeit door het ingrijpend terugschroeven van het aantal autokilometers in de

binnenstad. Het centrum blijft ondertussen bereikbaar, óók voor de auto, doch enkel voor bestemmingsverkeer.

Op langere termijn wordt het bezoekend autoverkeer grotendeels buiten de binnenstad gehouden.

Dit is een werk van langere adem, omwille van drie cruciale knelpunten :

- * Onze “ik neem de auto wel”-gewoonte ombuigen kan je niet forceren maar moet groeien;
- * Het openbaar vervoer sluit onvoldoende aan op onze behoeften. Mits een krachtige en dynamische taakstelling en meer middelen moet en kan het beter;
- * Het uitbouwen van een parkeer- en pendelsysteem vergt een lange en grondige voorbereiding.

1.2.2.6. Niet over één nacht ijs

- * Het voorgestelde mobiliteitsplan steunt op ervaring en kennis van diverse stadsdiensten, gespecialiseerde ambtenaren, beleidsverantwoordelijken en studiebureaus. De betrokkenen spreken met kennis van zaken en hebben een goede kijk op de huidige en de gewenste toestand;
- * Het mobiliteitsplan wordt tevens geschraagd door inspraak. Via hoorzittingen wordt geluisterd naar de mening van bewoners en andere belanghebbenden (middenstanders, gebruikers van het openbaar vervoer, ...);

Een mobiliteitsbeleid, zeker op stedelijk niveau, krijgt pas ten volle een kans wanneer het ook wordt gedragen door een zo groot mogelijk deel van de bevolking. Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad heeft enkel en alleen de ambitie om voor de binnenstad de randvoorwaarden te creëren die het maatschappelijk functioneren van die binnenstad mogelijk moeten maken.

Het inspelen op die potenties steunt in essentie enerzijds op de burgerzin van de bevolking, die de spelregels van het plan dient te respecteren en anderzijds op de energie en de creativiteit van ondernemingen, culturele en sociale instellingen, middenstanders, onderwijsnetten, ... die de kansen die het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad biedt met twee handen moeten aangrijpen.

1.3. Voor een goede structuur

Rekening houdend met al deze gegevens wordt het Gents mobiliteitsbeleid gestructureerd deels rond fysieke - deels rond communicatieve factoren.

* rond fysieke factoren

- ✓ op basis van ruimtelijke structuren
 - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
 - Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Gent
- ✓ op basis van de hiërarchie van het wegennet
- ✓ op basis van de aard der vervoerswijze
 - te voet
 - met de fiets
 - met het openbaar vervoer
 - met privaat gemotoriseerd vervoer (auto, moto)

* rond communicatieve factoren

- ✓ inspraak
- ✓ informatie
- ✓ sensibilisering.

Een verdere inschaling geeft tenslotte nog een indeling :

- ✓ op basis van de aard der ingrepen
 - verkeerscirculatieplannen: in hoofddeurde circulatiepatronen, vaak unimodaal;
 - verkeersleefbaarheidplannen: in hoofddeurde ruimtelijke structurering met circulatiepatronen op basis van een hiërarchie, met fysieke ingrepen en multimodaal;
 - mobiliteitsplannen: in hoofddeurde ruimtelijke structurering, met circulatiepatronen op basis van een hiërarchie met fysieke ingrepen en multimodaal met beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze.
- ✓ op basis van de territoriale omschrijving
 - straatniveau
 - cluster van een zeer beperkt aantal straten
 - wijk-niveau
 - stadsdeelniveau
 - ruimer (stedelijk, regionaal, interregionaal, transeuropees).

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad is binnen deze structuur aldus een territoriaal uitvoeringsplan op stadsdeelniveau met ruimtelijke structurering met circulatiepatronen op basis van een hiërarchie, met fysieke ingrepen en multimodaal met beïnvloeding van de vervoerswijzekeuze.

2. DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

2.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen = RSV

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt geconcretiseerd rond volgende vier principes.

2.1.1. Gedeconcentreerde bundeling

De bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen is de onderlegger voor de ruimtelijke ontwikkeling. Met het ruimtelijke principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt de aanwezige dynamiek aangewend door selectief de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies te concentreren (bundeling) in het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon van Vlaanderen.

Met name in de stedelijke gebieden, in de stedelijke en economische netwerken, in de economische knooppunten en in de kernen van de open ruimte worden woningen, economische en andere activiteiten gebundeld. Het oordeelkundig verweven van activiteiten en functies staat daarbij voorop.

Concentratie biedt mogelijkheden voor het verhogen van het draagvlak van de stedelijke gebieden en de kernen van de open ruimte, voor het creëren van de noodzakelijke condities voor het openbaar en collectief vervoer en voor het behoud van de verscheidenheid van de landschappen. De bundeling levert ook schaalvoordelen op (o.a. voor hoogwaardige voorzieningen).

Het ruimtelijke principe van de gedeconcentreerde bundeling gaat in tegen ongebreidelde suburbanisatie en versnippering, en vermindert zo de druk op de open ruimte. Het leidt op deze wijze tot sociale, economische en ruimtelijke meerwaarden en buigt de negatieve tendensen inzake ruimtegebruik (o.a. grotere ruimtevrage per woning, uitzwerming economische activiteiten) om.

2.1.2. Poorten als motor voor ontwikkeling

De poorten vormen de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Omwille van hun bestaande of hun potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie) en omwille van hun belang voor de toegankelijkheid op internationaal niveau zijn zij een element van de economische structuur.

Zij zijn belangrijk voor het aantrekken van internationale investeringen. De poorten van Vlaanderen zijn de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, de stations voor de hoge-snelheidstrein (HST) Antwerpen en Brussel (gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en de internationale luchthaven van Zaventem.

2.1.3. Infrastructuren bindteken voor locatie van activiteiten

Het grotendeels reeds bestaande stelsel van water-, spoor- en autosnelwegen verbindt de Vlaamse groot- en regionaalstedelijke gebieden onderling, met de verschillende poorten, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de stedelijke gebieden in Wallonië, Nederland, Frankrijk en Duitsland en, via de Kanaaltunnel, met Groot-Brittannië.

De verbindingen over het water tussen de zeehavens en het achterland lopen via de Leie, de Schelde, de Maas, het Albertkanaal, het kanaal Rupel-Brussel-Charleroi en een verbinding tussen Zeebrugge en Gent. De spoorverbindingen voor personenvervoer tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden lopen over de internationale spoorverbindingen, aangevuld met de hoge snelheidslijnen (HSL).

Voor het goederenvervoer per spoor wordt de oost-westverbinding verzorgd door een opgewaardeerde en naar de Kanaaltunnel verlengde IJzeren Rijn. De luchthaven van Zaventem wordt zowel per spoor als over de weg volwaardig met de stedelijke gebieden in Vlaanderen en daarbuiten verbonden.

Verkeersknooppunten liggen nabij de stedelijke gebieden. Door hun potentieel goede bereikbaarheid hebben de stedelijke gebieden de beste ontwikkelingsmogelijkheden. De mobiliteitsgenererende activiteiten worden gelocaliseerd op die locaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Met name de verkeersknooppunten en de omgeving van de IC-stations, en bij uitstek die van de stations op de HSL, bieden grote mogelijkheden.

2.1.4. Natuurlijke structuur als ruggegraat

In Vlaanderen wordt de ruimte gestructureerd door het samenhangend geheel van rivier- en beekvalleien, grote en aaneengesloten natuur- en boscomplexen, belangrijke agrarische gebieden, de stedelijke gebieden, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur.

De grotere, aaneengesloten open-ruimtegebieden zijn belangrijke structurerende componenten. Voor de continuïteit van de open ruimte is het bestaan van open-ruimte-corridors essentieel.

De open-ruimtegebieden overheersen de rand van Vlaanderen, van de kust over het Meetjesland en de Kempen tot de Maasvlakte en zo terug over Haspengouw, het Hageland, het Pajottenland, de Vlaamse Ardennen en de Westhoek naar de polders.

2.2. Ruimtelijke OntwikkelingsStructuur Gent = ROS

Onze samenleving wordt steeds complexer en dynamischer. Daarbij maakt zowat iedereen aanspraak op steeds meer ruimte, vaak op dezelfde ruimte. Het goed begeleiden van deze ruimtelijke ontwikkelingen vergt een samenhangende visie over de uitbouw van de stad. Deze visie vormt de basis voor een stedenbouwkundig beleid dat wezenlijk op actie is gericht.

Daarom is een "Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur" opgesteld waarin wordt gepoogd om aan de ruimtelijke behoeften van de verschillende stedelijke functies als wonen, werken, vrijetijdsbesteding enzomeer zo goed mogelijk tegemoet te komen. Dit plan mag echter niet als een eng keurslijf worden gezien.

In de ruimtelijke begrenzing van de verschillende functies is een zekere soepelheid ingebouwd.

Dit betekent dat functies die behoren tot een zwakkere groep mogen binnendringen in aangrenzende gebieden die tot een sterkere groep behoren. De zwakste functies zijn in dit geval de open ruimten die vaak verloren gaan onder de verstedelijkingsdruk. Natuurgebieden zijn bovendien kwetsbaarder dan landbouwgebieden.

Een tweede groep van functies die vaak moeten wijken voor economisch sterkere zijn de woonfuncties, zowel in de stedelijke omgeving als in de stadsrand. Het sterkst zijn die functies die gemakkelijk de bovenhand halen door zowel hun economische sterkte als hun algemeen belang. Het betreft hier bedrijven, maatschappelijke diensten, land-, water- of spoorwegen en dergelijke meer.

Om het verloren gegane evenwicht te herstellen wordt er in de "Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur" dan ook voor gekozen om bepaalde functies voorrang te geven. Bij het lezen ervan moet men er bovendien van uitgaan dat de open ruimten en de groene zones slechts een minimum zijn, terwijl de zones voor industrie en aanverwante ruim zijn ingeschat.

De Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur is richtgevend als basis voor verdere studie - zowel voor het uitdiepen van de verschillende behandelde sectoren als voor de studie van stadsdelen, wijken of buurten.

Bij de opbouw van dit "structuurplan" is rekening gehouden met een aantal fysische randvoorwaarden zoals :

- * de waterlopen;
- * de lichte verhevenheid die vanuit het zuiden, met een top op de Blandijnberg, uitvloeit tot de Zandberg en een scheiding vormt tussen de brede Leie- en Scheldevalleien;
- * de cultuurhistorische waarde van de gehele binnenstad met de 19de-eeuwse en 20ste-eeuwse toevoegingen naar het Zuid en het Sint-Pietersstation toe;
- * het zeekanaal met een brede industriële zone er langsheen;

- * en tenslotte de nog opengebleven landelijke gebieden vooral langs de westzijde van de stad (Drongen) en het open gebied, gedomineerd door kasteelparken, tussen Sint-Denijs-Westrem, De Pinte en Zwijnaarde.

Met deze randvoorwaarden in het achterhoofd, is een "ruimtelijke ontwikkelingsstructuur" uitgewerkt die wordt opgehangen aan een 5-tal krachtlijnen :

- * de uitbouw van een kwaliteitsvolle woonstad;
- * de versterking van GENT als verzorgingspool : handel, diensten, onderwijs, cultuur en toerisme;
- * de creatie van kwalitatieve werkgelegenheid en de verdere ontwikkeling van de haven;
- * het binnenbrengen van de natuur in de stad;
- * het terugdringen van de auto in de verkeersafwikkeling.

Het zijn de pijlers van een "ruimtelijk structuurplan" dat ook rekening dient te houden met de mogelijkheden en de waarde van de aanwezige ruimten, wil het op termijn een evenwichtige en duurzame ontwikkeling van de stad waarborgen.

2.3. Het bestuursakkoord in uitvoering

In het *bestuursakkoord 1995-2000* werd uitvoerig aandacht besteed aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad.

Enkele passages worden in herinnering gebracht :

Een stad als Gent herbergt diverse functies. Dat maakt precies haar charme uit. Het beleid moet erop gericht zijn al deze menselijke activiteiten een evenwichtige ontplooiing te waarborgen. Hoewel wonen in een stad prioritair is, moet ze ook essentieel over een sterke economische ruggegraat beschikken. Waar mogelijk moeten werken en wonen harmonisch samengaan.

Gent moet een complete en compacte stad worden. De open ruimte moet zoveel mogelijk worden gevrijwaard, de versnipperde bebouwing moet derhalve worden geherstructureerd. De open ruimte binnen de bebouwde omgeving moet optimaal worden benut. Waar het voor de leefbaarheid nodig is, moet open ruimte worden gecreëerd. Verkommerde of leegstaande gebouwen en fabriekspanden moeten een nieuwe functie krijgen en worden geherwaardeerd. In weloverwogen gevallen kunnen ze ook worden gesloopt.

Het historisch en waardevol patrimonium moet worden geherwaardeerd, niet alleen door de renovatie van de gebouwen zelf, maar ook door de verfraaiing van de omgeving ervan. Het monumentenbeleid kan en moet voorzien in de nodige sociale, culturele, educatieve en toeristische infrastructuur. Aldus schakelt het historisch erfgoed zich in in de maatschappelijke perspectieven van vandaag.

Het stadsbestuur heeft niet alleen als opdracht de monumenten in eigen bezit te restaureren en een zinvolle bestemming te geven, evt. door de betrokken gebouwen in erfpacht of concessie te geven maar moet ook verder impulsen geven voor de restauratie en het onderhoud van monumenten in niet geklasseerde maar toch waardevolle gebouwen in privé-bezit. Bij de restauratie van de monumenten in stadsbezit moet verder worden gezocht naar een inbreng van de privé-sector door een beroep te doen op het mecenaat en vormen van alternatieve financiering en door een passende private exploitatie.

Het tekort aan ruimten voor k.m.o.'s dient te worden opgevangen door oude fabrieksgebouwen opnieuw voor economische activiteit geschikt te maken, waarbij vervuilende en met de woonomgeving strijdige industrie uit de woonwijken moet worden gebannen. Door een evenwichtige wijziging van het gewestplan, waarbij zowel het behoud en het herstel van open ruimte enerzijds, als de noden en behoeften uit de industriële wereld anderzijds alle aandacht krijgen, moeten goed bereikbare terreinen worden gevonden voor kleine en middelgrote ondernemingen. De vestiging van grote commerciële bedrijven langs de invalswegen moet worden ontmoedigd en waar wettelijk mogelijk verhinderd.

De belangrijke open ruimten aan de rand van de stad, vooral op de kouters en in de valleien, moeten optimaal worden beschermd. In deze landschappelijk waardevolle gebieden moet een bouw- en verkavelingsverbod worden in acht genomen. Doorheen de gehele stad moeten de bestaande groene zones in groenassen worden geïntegreerd en dienen nieuwe groene zones te worden gerealiseerd. Ook aansluitingen bij belangrijke groenstructuren buiten de stadsgrenzen, zoals de kasteelparken van Destelbergen, dienen te worden gerealiseerd (o.a. door een verkavelingsverbod aan de Ledestraat). Een natuurontwikkelingsplan, dat kadert binnen de ruimtelijke ontwikkelingsstructuur, wordt uitgewerkt. Nieuwe grote groenoppervlakten kunnen ontstaan door een bospark aan Sint-Baafskouter, de ontwikkeling tot stedelijk groen met oog voor de natuurwaarde van de Gentbrugse Meersen, het oude vliegveld van Oostakker.

....

De ruimtelijke ontwikkelingsstructuur zoals ze door de gemeenteraad in 1993 is goedgekeurd, moet volgens de voorzieningen van het actieplan worden uitgevoerd en vastgelegd in bestemmingsplannen.

.....

Een doeltreffend verkeersbeleid steunt op mobiliteitsbeheersing. Ruimtelijke ordening is daarbij van groot belang. Door een politiek die gericht is op enerzijds een weloverwogen vermenging van stedelijke functies (wonen, handel, werken, onderwijs en recreatie) en anderzijds op het inperken van de bebouwde omgeving (inbreiding), kan de mobiliteitsbehoefte van de mensen worden verminderd. Het verkeersbeleid richt zich dan ook naar de principes van de ruimtelijke ontwikkelingsstructuur zoals die door de gemeenteraad in 1993 is goedgekeurd. Een totaal mobiliteitsplan dient in die optiek te worden uitgewerkt. Wijzigingen in de verkeersstromen worden alleen op grond van dit plan doorgevoerd."

Hoe vertaalt zich een compacte stad binnen de randvoorwaarden van een weloverwogen mobiliteitsbeleid ?

Met de hiernavolgende opsomming wordt geen volledigheid beoogd en blijft ze bewust beperkt tot de, hetzij belangrijkste hetzij inzake vervlechting meest delicate functies zijnde wonen en werken.

Waar

- * openbaar vervoer en fietsinfrastructuur voorhanden zijn of op korte termijn (< 5 jaar) kunnen worden uitgebouwd;
- * privaat gemotoriseerd verkeer via hiërarchisch daarvoor geschikte wegenis kan worden afgewikkeld.

moeten volgende functies worden aangemoedigd :

1. Wonen

- 1.1. Het renoveren van het bestaande binnenstedelijk woningbestand voor zover de structuur (de dichtheid en het openbaar domein) geen ingrijpender optreden noodzakelijk maakt (zie 1.2.).
- 1.2. Het slopen en herstructureren van bouwblokken daar waar te hoge dichtheid en het ontbreken van openbare ruimte de leefbaarheid hypothekeren (uitpitten binnenkernen, vergroten private (inpandig (leefruimten) en uitpandig (tuin)) en publieke woonruimte (openbaar domein : groen, speelvoorzieningen, ...).
- 1.3. Het stimuleren van huisvesting op onbebouwde percelen in binnenstedelijke woonstraten voor zover deze open ruimten geen doorslaggevende betekenis hebben voor de leefkwaliteit van de reeds bestaande woonomgeving of hiervoor kunnen worden aangewend.
- 1.4. Het stimuleren van huisvesting op onbebouwde percelen in reeds grotendeels bebouwde verkavelingen.
- 1.5. Het afwerken van reeds door bestaande verkavelingen aangesneden en versnipperde open ruimten mits geen ecologisch waardevolle elementen verloren gaan.

2. Werken

- 2.1. Het herbruiken van leegstaande binnenstedelijke nijverheidsgebouwen met werkvloeren die verzoenbaar zijn met een woonomgeving.
- 2.2. Het ontwikkelen van tewerkstellingszones wanneer via ingrijpende herstructurering (zie 1.2.) ook het wonen wordt aangepakt hetzij binnen de herstructurering zelf hetzij in de directe omgeving binnen een wijkontwikkelingsplan.
- 2.3. Het verstevigen van de binnenstedelijke handel door het verhogen van de attractiviteit van de winkelzones zodat de druk voor randstedelijke en exclusief autogerichte winkeluitleiding afneemt.
- 2.4. Het krachtig ondersteunen van het havengebied voor activiteiten die ruimtelijk gescheiden moeten worden van het wonen.

3. Natuur en groen

Het door de gemeenteraad goedgekeurd Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (G.N.O.P.) omvat een aantal opties, gericht op het integreren van het milieubeleid in het ruimtelijk beleid, die verder moeten uitgewerkt worden.

Er zal aandacht moeten gaan naar een natuurgerichte invulling van buffers, het behouden van parken en tuinen, het op een ecologischvriendelijke manier beheren van tuinen, parken en open gebieden, het vrijwaren van relictbiotopen en het respecteren en herstellen van kleine landschapselementen. Aanvullend advies van de Dienst Leefmilieu en Natuurontwikkeling op B.P.A.'s, verkavelingsvergunningen en groenplannen is in dit opzicht wenselijk.

3. EEN MOBILITEITSBELEID

3.1. Uit fysische factoren

3.1.1. Vanuit ruimtelijke structuren

3.1.1.1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het mobiliteitsbeleid waarvoor geopteerd wordt, bevat twee aspecten. Enerzijds is er het vrijwaren van de verplaatsingsbehoefte door een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met niet-gemotoriseerd (langzaam) verkeer en met het gemeenschappelijk vervoer. Anderzijds wordt een selectieve beperking van de verplaatsingsmogelijkheden met individueel gemotoriseerd vervoer vooropgesteld. Hierdoor wordt de als negatief ervaren ontwikkeling van een eenzijdige 'automobilist' afgeremd.

De relatie tussen het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid is meervoudig.

Het beleid van gedeconcentreerde bundeling leidt tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoefte. Dit leidt tot een verruiming van de individuele verplaatsingsmogelijkheden (b.v. diverse bestemmingen blijven bereikbaar te voet, per fiets). De bereikbaarheid van diverse voorzieningen is er in principe hoger. De ruimtelijke bundeling is daarbij een noodzakelijke voorwaarde voor gemeenschappelijk vervoer. Door de ruimtelijke concentratie van herkomst en bestemming is eveneens een totale inperking van het verkeersvolume mogelijk.

Een ruimtelijke bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume. De omgevingseffecten kunnen beperkt blijven wanneer de verplaatsingsmogelijkheden te voet, per (brom)fiets en met gemeenschappelijk vervoer het grootst zijn en afgestemd blijven op de kenmerken van herkomst- en bestemmingslocaties. Vandaar dat in de stedelijke gebieden een locatiebeleid (ABC-locaties) wordt voorgestaan en dat specifieke ontwikkelingsperspectieven voor de stationsomgevingen worden aangegeven.

Aan het locatiebeleid, zoals dat in de Ruimtelijke Uitvoeringsplannen voorop staat (o.a. bij afbakening stedelijke gebieden, ontwikkeling bedrijventerreinen, ...) wordt een gebiedsafhankelijk parkeerbeleid gevoegd, dat doorwerkt naar de met de trein gecombineerde autoverplaatsingen. Dit parkeerbeleid is gericht op een selectieve beperking van de parkeermogelijkheden voor auto's rondom goed door openbaar vervoer bediende halteplaatsen en stations. Concreet betekent dit dat maxima voorzien worden in functie van de draagkracht van de omgeving en van de aard en omvang van de bestemmingen. In slecht door het openbaar vervoer bediende gebieden moeten minimale parkeervoorzieningen aangelegd worden. De verdere invulling van het parkeerbeleid

(voornamelijk beheer en toezicht) en een verstrakking van de respectieve minima en maxima t.a.v. de parkeerverordeningen is een taak voor de gemeente.

Ten aanzien van de verkeersdeelname in specifieke gebieden zoals in de Vlaamse Ruit, wordt een ruimtelijk beleid voorgestaan dat ondersteund wordt door het instrument van de bedrijfsvervoerplannen. Hiervoor is verder onderzoek en overleg noodzakelijk.

Het ruimtelijk beleid ten aanzien van de lijninfrastructuur is een afgeleide van het mobiliteitsbeleid.

De verhoogde bereikbaarheid heeft geleid tot een intensiever gebruik van een groter gedeelte van de ruimte. Zowel bij dagelijkse activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...) als in het economisch functioneren, heeft zich een schaalvergroting voorgedaan. De bereikbaarheid is vooral een autobereikbaarheid geworden. Het overgrote gedeelte van de personenkilometers en het grootste gedeelte van de tonkilometers vinden plaats via de weg. In absolute zin hebben de overige vervoerswijzen zich min of meer kunnen handhaven, maar relatief zijn ze er op achteruitgegaan.

Vlaanderen beschikt over een fijnmazig wegennet en ze heeft de laatste decennia sterk geïnvesteerd in de uitbouw ervan. Toch is het resultaat hiervan een afnemende bereik- en leefbaarheid. Afnemende bereikbaarheid doet zich vooral voor in en rondom de stedelijke gebieden.

Problemen met verkeersleefbaarheid doen zich voor daar waar het (auto)verkeer en zijn neveneffecten (zoals ruimtebeslag, milieuhinder, geluidshinder, barrièrevorming, onveiligheid, versnippering, ...) de ruimtelijke condities en kwaliteiten aantasten van het overige ruimtegebruik. Waar filevorming en gebrek aan doorstroming nog steeds in plaats en tijd beperkt zijn, is de aantasting van de verkeersleefbaarheid veel omvangrijker geworden.

De bestaande restcapaciteiten op de wegeninfrastructuur zijn onvoldoende om tussen 1992 en 2007 een trendmatige aangroei van 35% tot 60% voor het autoverkeer en van 45% en tot meer dan 100% voor het goederenverkeer op te vangen. Ook het probleem van de verkeerswegen zal ook blijven toenemen. Om deze trend eenzijdig te beantwoorden met een doorgedreven uitbouw van infrastructuur is er geen ruimte voorhanden.

Nieuwe tracés zijn daarbij niet altijd doeltreffend. Enerzijds genereren zij een dynamiek op plaatsen waar ontwikkeling niet gewenst is (bijv. in de open ruimte) en hollen zij de bestaande economische concentratiegebieden verder uit. Anderzijds is bekend dat een uitbreiding van infrastructuur leidt tot een toename van de (auto)mobiliteit. Tenslotte zorgt de groei van het verkeersvolume voor een verdere verscherping van de verkeersleefbaarheidsproblematiek.

Uitgangspunt: versterking van alternatieven voor het autoverkeer

Er wordt geopteerd om de alternatieven voor het personenwagen- en vrachtwagenverkeer te versterken. Voor de kortere afstand zijn die alternatieven met name, het personenverkeer te voet en het fietsverkeer, op langere afstand is dat het openbaar en collectief vervoer. Voor het goederenvervoer zijn dat het spoor en het water. Zowel de mogelijkheden voor de uitbouw van noodzakelijke infrastructuur als de ruimtelijke condities (verdichting bij stations, locatiebeleid, ...) moeten worden voorzien.

Optimalisering door categorisering van het wegennet

De eerste doelstelling volstaat ongetwijfeld niet om de toename van de automobilititeit te beheersen. Een aanvullend beleid ten aanzien van het autoverkeer blijft noodzakelijk. Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het bestaande wegennet. Daartoe kan plaatselijk verdere afwerking noodzakelijk zijn. Deze optimalisering houdt een categorisering van de bestaande wegen in.

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor inrichting van de wegen. Door op een aantal wegen prioriteit te verlenen aan de bereikbaarheid ontstaat een patroon van wegen dat het verkeer elders vermindert.

Om de bereikbaarheid van Vlaanderen te garanderen, moet aan de verbindingfunctie, aan de gebiedsontsluitingsfunctie en aan de erffunctie voldaan worden. Het bestaande fijnmazige autosnelwegennet vervult de verbindingfunctie met uitzondering van plaatselijke capaciteitsproblemen.

Onderdelen van het bestaande gewest- en provinciaal wegennet, voornamelijk tussen de stedelijke gebieden en het autosnelwegennet, vervullen de gebiedsontsluitingsfunctie. Wegen met gebiedsontsluitingsfunctie kunnen geen netwerk meer tot stand brengen. De ruimte ontbreekt hiervoor of naar functie toe is dat niet meer noodzakelijk. Zoals de gemeentelijke wegen hebben de overige gewest- en provinciewegen hoofdzakelijk een erffunctie. Zij worden ingericht en beheerd vanuit deze functie.

Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer

Naast beide vorige doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren, is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt. Parkeerbeleid en bedrijfsvervoerplannen zijn hiervan voorbeelden. Het uitputtend aanwenden van telematica- en informaticatoepassingen maakt eveneens onderdeel uit van het verkeersbeleid.

3.1.1.2. Het ROS : gisteren geschreven, vandaag geconcretiseerd

Straten en pleinen waren vroeger knooppunten van maatschappelijk leven en van ontmoeting. Tegenwoordig zijn ze het toneel van aanschuivende wagens, vloekende automobilisten en angstige voetgangers en fietsers. Elk stedenbouwkundig beleid dat de stad meer woonbaar en beleefbaar wil maken, moet daartegen ingaan. Wat dan weer betekent dat gekozen wordt voor een beter openbaar vervoer, voor bescherming van de zwakke weggebruiker en voor een rationeler autogebruik.

Doorgaand autoverkeer de stad uit

Het autoverkeer neemt nog dagelijks toe. Dat is in Gent niet anders. Binnen het stadsgewest Gent is de verkeersdruk tussen 1985 en 1990 toegenomen met een jaarlijks gemiddelde van 5 tot 12%. Dat blijft uiteraard niet zonder gevolgen voor de omgeving en voor het verkeer zelf. Milieubelasting, parkeerdruk en verkeersonveiligheid zijn maar enkele van de problemen die opduiken bij toenemend verkeer.

Nog steeds verloopt heel wat doorgaand verkeer door de binnenstad, en daar zijn de smalle straten niet tegen opgewassen. Gevolg : files, vastlopend openbaar vervoer en ongedurige fietsers en voetgangers.

Concretisering

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad maakt hier werk van (zie verder).

Uitwijken naar de stadsring dan maar, doch ook die blijkt behoorlijk druk bezet en bovendien bezaaid met een aantal zeer onveilige kruispunten. De grote Ring R4 van zijn kant is onderbenut en dat zal ook wel zo blijven zolang deze niet over zijn hele lengte gerealiseerd is.

Vooraf ter hoogte van de Muide is de verkeerssituatie problematisch. De verbinding tussen de beide kanaaloevers verloopt nu langs de Vliegtuiglaan, de Port Arthurlaan en de beweegbare Meulestedebrug. Maar het is niet enkel die slinger-beweging die voor problemen zorgt. Denk maar aan de Muide- en Meulestedebrug die regelmatig moeten worden geopend voor de scheepvaart, of het gelijkgrondse spoor naar Eeklo en Zelzate met bewaakte overgangen. Of nog : de aansluiting R4-Kennedylaan die onvolledig is uitgebouwd, de vele gevaarlijke kruispunten op de Kennedylaan en de onvolledig afgewerkte verkeersinfrastructuur op de Linkeroever.

Bij het zoeken naar oplossingen voor de verkeersproblemen in Gent, is die hele omgeving trouwens cruciaal. Door ten oosten en ten westen van de stad een weg uit te bouwen met het karakter van een stadssnelweg kan de verkeersrelatie tussen het noordelijke havengebied en de autosnelwegen in het zuiden buiten de verdichte stad worden gehouden.

Een belangrijke schakel in dit hoofdwegennet is de nieuwe verbinding die er zou moeten komen tussen de beide kanaaloevers, ten noorden van Meulestede.

Door de aanleg van een tunnel in de buurt van het Kluizendokcomplex en het Rodenhuizedok kan een deel van het verkeer worden onttrokken aan de tunnel van Zelzate en wordt ook de wijk Meulestede voor een stuk ontlast. Een fundamentele oplossing voor de complexe verkeerssituatie ter hoogte van de Muide, biedt de Rodenhuizetunnel weliswaar niet maar hij is op korte termijn de meest haalbare oplossing.

Veel logischer maar tegelijk minder realistisch op korte termijn, is de verbinding van de R4-Eisenhowerlaan en de Industrieweg ter hoogte van het Grootdok. Met deze realisatie zou de verbinding met de E-wegen in het zuiden compleet zijn : de Eisenhowerlaan sluit aan op de E17 te Destelbergen en de E40 te Merelbeke; de Industrieweg sluit via het noordervak van de Ringvaart en de Deinsessesteenweg aan op de E40 in Baarle-Drongen.

Om ook de grote ring helemaal te sluiten zou de buitenoever van de R4 in het westen van de stad moeten worden gerealiseerd. De zuidelijke tak van de R4 kan dan vooral fungeren als parallelweg van de E40 tussen Baarle en Merelbeke. Hierdoor zou het aantal aansluitingen op de E40 kunnen verminderen.

Actualisatie

Afwerking R4, ontlasting R40 (stadsring)

Zie 4.3.2.1.

Ontlasting wijk Meulestede

Gelijklopend met de thans aangevatte herinrichting van het kruispunt Dampoort werden door het stadsbestuur met de Vlaamse gemeenschap onderhandelingen aangeknoopt voor de verplaatsing van de stadsring ter hoogte van de Kasteellaan in de richting van de sporen. Aldus wordt een ondertunneling mogelijk van het Oktrooiplein waardoor de stadsring rechtstreeks zou verbonden worden met de Koopvaardijlaan-Afrikalaan om vervolgens terug aan te sluiten via een brug over het Handeldok op de bestaande stadsring ter hoogte van de Muidelaan.

De wijken Sint-Macharius, Dampoort en Ham krijgen hierdoor veelbelovende nieuwe stedelijke ontwikkelingskansen (Scharnierproject). Voorwaarde is dat de stadsring wordt verschoven m.a.w. mits zowel de ondertunneling als de brug worden gerealiseerd.

Er is echter meer. Om een vlotte verbinding tussen linker- en rechterkanaaloever mogelijk te maken, zowel voor regionaal verkeer (sluiting R4-zie boven) als voor intern haventransport, wordt de aanleg van de Rodenhuizetunnel voorzien. Daar zij in een veel ruimer verkeerscirculatiepatroon past, is deze tunnel echter zeer noordelijk gelegen waardoor de vrees ontstaat dat de verkeersoverlast voor de noordelijke stadssector slechts gedeeltelijk zal afnemen.

Een oplossing hiervoor en dus een alternatief voor de Rodenhuizetunnel zou de bouw van een brug ter hoogte van het Noorddok kunnen zijn. Deze ten opzichte van de havenzone meer zuidelijkere ligging biedt inderdaad een kortere ontsluitingsmogelijkheid voor het verkeer voor het noordelijk stadsdeel en de zuidelijke havenkern. Deze brug zou echter nog duurder zijn dan de tunnel, wat de haalbaarheid binnen de beperkte budgettaire middelen evenredig doet afnemen.

De stad wenst dan ook geen verder getalm te veroorzaken en ondersteunt de Vlaamse Gemeenschap ongeacht welke van beide opties zij uiteindelijk weerhoudt. In het meerjarig investeringsplan van de Vlaamse Gemeenschap moet zo spoedig mogelijk de financiering worden vastgelegd voor de sluiting van het noordelijk gedeelte van de R4. Rekening houdend met de budgettaire en uitvoeringsomvang van deze investering moet echter voor de noordelijke stadssector uitgekeken worden naar alternatieven die op kortere termijn soelaas bieden.

Zo ontstaat de link met het Scharnierproject en de brug over het Handelsdok. Deze brug creëert op zichzelf staand ook een oplossing voor de verkeersoverlast voor de wijk Meulestede gezien de brug een verbinding realiseert Kennedybaan-Vliegtuiglaan-Afrikalaan-Handelsdokbrug-Muidelaan-Wiedauwkaai, waardoor het havenverkeer komende van de Rechteroever met als bestemming de Linkeroever niet langer meer via Meulestede(brug) dient te rijden.

Aldus werden de onderhandelingen over de Handelsdokbrug als een eerste stapsteen in het algehele stadsontwikkelingsproject reeds gefinaliseerd en op het uitvoeringsprogramma van de Vlaamse Gemeenschap geplaatst.

De Rodenhuizetunnel of Noorddokbrug blijft echter in alle omstandigheden een absolute prioriteit gezien de verschuiving van de verkeersbelasting naar een gedeelte van de Afrikalaan, Handelsdokbrug, Muidelaan, Neuseplein en Wiedauwkaai enkel aanvaardbaar is als een toch te realiseren onderdeel van het stadsontwikkelingsproject Scharnier en dus -meelopend- als een wachtoplossing voor een buitenstedelijke ontsluiting op het hoogst verkeershiërarchisch niveau zijnde de R4-Rodenhuizetunnel / Noorddokbrug. De Rodenhuizetunnel of Noorddokbrug en de Handelsdokbrug geven pas dan een algehele bevredigende oplossing én voor het noordelijke stadsdeel én voor het gedeelte van de stadsring R40 ter hoogte van de Muidelaan en het Neuseplein.

Door de realisatie van die hoofdwegen zal de stad zelf minder zwaar verkeer te slikken krijgen en komt er op de stadsring ruimte vrij om het stadsverkeer te verdelen binnen de stad. Het zal dan de zaak zijn om deze stadsring zo heraan te leggen dat hij veiliger wordt en dat het openbaar vervoer er vlotter kan doorstromen. Het autoverkeer dat vandaaruit dan de stad binnenrijdt zal beperkt worden om voorrang te geven aan gemeenschappelijk verkeer en fietsverkeer. Dit alles om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te weren, zonder echter het werkelijke bestemmingsverkeer te ontmoedigen en de uitstraling van het stadscentrum als regionaal handelscentrum te belemmeren.

Precies die sterke concentratie van handelszaken, kantoren, scholen en diensten zorgt ervoor dat er in de binnenstad grote behoefte is aan parkeerplaatsen. Wat dan weer niet betekent dat iedereen overal met de auto moet kunnen komen. Wel moet er parkeergelegenheid worden gecreëerd in de nabijheid van stedelijke brandpunten en bij spoorwegstations.

Zo wordt er momenteel een grote ondergrondse parking gebouwd aan het Zuid, bij de afrit van de E40 en aan de rand van het stadscentrum, op de plaats waar een nieuwe aantrekkingspool voor de stad zich aan het ontwikkelen is. Ook aan de andere zijden van de stad dringen dergelijke parkings zich op : aan de Dampoort bijvoorbeeld, of aan de Muide en het Rabot.

Nabij het Sint-Pietersstation, het U.Z. en Flanders Expo zouden dan weer parkeervoorzieningen voor langparkeerders moeten komen, en in de binnenstad zelf, kleinere gespreide parkings voor kort- en zeer kortparkeren. Een woordje nog over een aantal specifieke gevallen :

- * naar analogie van de parking langs de Brusselsesteenweg ter hoogte van het Arsenaal, zou ook aan het eindpunt van tramlijn 1 in Evergem een parking moeten komen voor automobilisten uit de regio die daar willen overstappen op het openbaar vervoer ("park and ride"-systeem);
- * de parkeerruimte voor autocars moet enerzijds doeltreffend zijn voor deze sector en anderzijds het centrum niet visueel hinderen;
- * om handel en diensten in de binnenstad optimaal te kunnen bedienen zijn aan de rand van de stad parkeerruimtes en overslagplaatsen nodig om goederen over te laden op kleinere voertuigen die zich vlot in de binnenstad bewegen.

Concretisering

Binnenstad

Het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder maken hier werk van (zie verder).

Meer comfort voor voetgangers en fietsers

De ingrepen die hierboven worden voorgesteld voor het autoverkeer zijn er onder andere op gericht om het voetgangers- en fietsverkeer aangenamer en veiliger te maken. Een ontmoediging van het autoverkeer zal echter onvoldoende zijn om dit te kunnen realiseren. Ook aan de specifieke voorzieningen voor voetgangers en fietsers zal moeten worden gewerkt. Nu immers zijn de voetpaden veelal te smal en zijn de straten en pleinen door hun inrichting te weinig gericht op de zwakke weggebruiker. Gladde kasseien en tramsporen maken de straten gevaarlijk voor fietsers en bovendien zijn er weinig doorlopende fietsroutes. Ook het aantal beveiligde fietsenstallingen bij openbaar vervoer en bij sociaal-culturele voorzieningen is ondermaats. Daarom is een specifiek voetgangers- en fietsverkeersbeleid noodzakelijk.

Een eerste maar beslissende stap daarin was de goedkeuring van het Fietsplan Gent. Dit betekent onder andere dat er een doorlopend en veilig fietswegennet wordt uitgebouwd, er rekening mee houdend dat de fiets een aantrekkelijk verkeersmiddel is voor afstanden tot 10 km (een halfuur fietsen). Dit fijnmazig fietswegennet dat naar het centrum toe verdicht, verbindt dan de woonbuurten zowel met de stedelijke voorzieningen als met de buitengebieden. Waar mogelijk wordt daartoe gekozen voor autonome routes of anders voor rustige wegen waar samen rijden met plaatselijk verkeer geen problemen stelt. Waar tracés samenvallen met drukke wegen zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk of moet er naar parallelle routes worden gezocht. Hoedanook moet bijzondere aandacht worden geschonken aan veilige kruisingen met andere wegen en aan de keuze van de verhardingen. Concreet wordt hier bij voorrang gedacht aan een nood-zuidas langsheen de Leie en een oost-westas vanaf de Brugsepoort tot Ledeberg en tot de Dampoort. Ook specifieke fietsroutes binnen de groenassen kunnen worden uitgebouwd, bijvoorbeeld het Westerringspoor.

Voor de voetganger komt het er vooral op aan dat hij zich op een veilige en gemakkelijke manier kan bewegen en daarvoor dus de nodige ruimte heeft. Dat houdt binnen de woonbuurten en de stadscentra in dat straten en pleinen daarvoor gepast zijn ingericht en aangekleed, zoals bijvoorbeeld het Prinsenhofplein, het Griendeplein of het Ledebergplein. In de binnenstad, die een stadweefsel is met hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde, zal de aandacht vooral gaan naar de binding van de winkelwandelstraten, de herinrichting van school- en stationsomgevingen en de heraanleg van pleinen en toeristische trekpleisters.

De aandacht zal in de komende jaren vooral uitgaan naar de heraanleg van straten en pleinen op een aantal belangrijke assen in de stad. Zo zal bijvoorbeeld op de as Vrijdagmarkt- Sint-Pietersstation werk worden gemaakt van de herinrichting van de pleintjes rond Sint-Jacobs, van het verbeteren van de voetgangersdoorstroming aan de Korte Munt en van de herinrichting van het Koningin Maria-Hendrikaplein. Op de oost-westverbindingen worden uiteraard de centrumpleinen rond de torenrij, de Korenmarkt en het Emiel Braunplein aangepakt. Voorts wordt op de as Zwarte Zusterstraat - Zuid gedacht aan het verkeersarm maken van de Zwarte Zusterstraat en de Vlaanderenstraat, het Graaf van Vlaanderenplein en het Woodrow Wilsonplein worden heringericht. Op de as Koophandelsplein - Zuid komen de Zonnestraat, de Kouter, de Vogelmarkt en Brabantdam voor herinrichting in aanmerking.

Concretisering

Het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder maken hier werk van (zie verder).

Met de tram zou je er al zijn

Gent is een belangrijk knooppunt in het nationale spoorwegnet. Bovendien maken de belangrijke lijnen Brussel-Oostende en Antwerpen-Kortrijk, die beide over Gent lopen, deel uit van internationale verbindingen naar alle buurlanden.

Nochtans wordt een verplaatsing per spoor bemoeilijkt door een gebrekkige aansluiting op allerlei vormen van voor- en natransport.

Ook het centrum van de stad is vanuit de rand moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. De regio wordt immers vooral ontsloten met bussen die hun eindpunt hebben aan het Rabot, de Dampoort, Sint-Jacobs, het Zuid en het Sint-Pietersstation, wat een verdere overstap op het stedelijke net vaak noodzakelijk maakt. En dat terwijl de bussen in de regio al veel tijd nodig hebben om de afstand te overbruggen en bij het binnenrijden van de stad dan nog dikwijls worden geremd door autoverkeer.

Om het openbaar vervoer daadwerkelijk als alternatief voor het autoverkeer te kunnen naar voor schuiven, is een fundamentele keuze voor deze verkeersvorm noodzakelijk. Daarom wordt hier uitgegaan van de uitbouw van een basisnet dat vanuit de rand van de agglomeratie, met rechtstreekse lijnen en een hoge frequentie de centrumgebieden bedient. Gelet op het comfort en de exploitatiemogelijkheden is op korte termijn een gelijkgronds tramnet hiervoor het meest aangewezen middel. Dat vereist uiteraard wel vrije beddingen en lichtenbeïnvloeding bij de kruispunten.

Uit bovenstaande verhalen zal de lezer wel al begrepen hebben dat dit basisnet zal worden gesponnen in de Noord-Zuidrichting tussen het Voorhavengebied en Flanders Expo. Ter hoogte van het Koningin Maria-Hendrikaplein is hiertoe een doorbreking van het spoortalud in uitvoering voor minstens twee lijnen naar het zuiden, met richtingen Flanders Expo en Zwijnaarde.

In overleg met De Lijn en de N.M.B.S. zal worden nagegaan hoe de bestaande lijnen hierop kunnen worden afgesteld en zonodig uitgebreid. Een uitbreiding van de bestaande lijnen hierop kunnen worden afgesteld en zonodig uitgebreid. Een uitbreiding van de bestaande lijnen is hoedanook al nodig naar Oostakker, Destelbergen, Heusden, Melle, Merelbeke en Zwijnaarde.

Voor de wat langere termijn moet bovendien worden onderzocht of een regionaal spoor kan worden uitgebouwd; in functie daarvan moet de aanwezige spoorinfrastructuur tussen Gent en de omliggende regionale kernen in elk geval gevrijwaard blijven. Bovendien is het zo dat ook het Dampoortstation en het Muidestation naast Gent Sint-Pieters als regionaal station verder moeten worden uitgebouwd; het Muidestation vooral in functie van de noord-zuidas.

Concretisering

Het Mobiliteitsbeleid in het algemeen en het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder maken hier werk van (zie verder).

3.1.1.3. Het bestuursakkoord : **gisteren geschreven,** vandaag geconcretiseerd

Omdat verkeer in grote mate wordt bepaald door het menselijk gedrag, wordt gewerkt aan een mentaliteitswijziging. De burgers krijgen zoveel mogelijk inspraak bij de herinrichting van het verkeer en het openbaar domein. Het respect voor de zwakke weggebruikers en de belangstelling voor andere vormen van vervoer dan de eigen wagen, worden aangemoedigd. Het beleid van de laatste jaren dat meer ruimte gaf aan voetganger en fietser, wordt voortgezet. Het stadscentrum wordt verder verkeersluw, de centrumpleinen worden verkeersvrij gemaakt. Binnen de bestemmingsring die verder in deze tekst wordt gedefinieerd (dus niet de ringweg zelf), in sommige woonbuurten en, waar mogelijk, nabij scholen zal een zone 30-regeling worden ingesteld.

Het fietsbeleidsplan dat is aangenomen door de gemeenteraad in 1993 wordt gerealiseerd. Daartoe zullen op de begroting elk jaar aparte kredieten worden ingeschreven. Het moet gepaard gaan met een informatie- en sensibiliseringscampagne, de aanleg van gepaste fietsroutes en het opstellen van veilige fietsstallingen. Extra voorzieningen (b.v. omkleedruimtes) voor fietsers zullen daar waar mogelijk worden aangebracht in stadsgebouwen. Fietsdiefstal zal worden bestreden onder meer door fietsregistratie.

Extra aandacht gaat naar personen met een handicap voor wie het openbaar domein echt toegankelijk moet worden.

De oversteekplaatsen in de omgeving van scholen moeten veiliger gemaakt worden.

Concretisering

Het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder maken hier werk van (zie verder).

Om de verkeersafwikkeling in het zuidelijk havengebied en dus ook de leefbaarheid van de wijken Muide en Meulestede te verbeteren, moet zo vlug mogelijk een wegverbinding tussen de oostelijke en de westelijke kanaaloever worden gerealiseerd door het Vlaams Gewest. De Rodenhuizetunnel is daarvoor aangewezen.

Het Vlaams Gewest moet de grote ring rond Gent spoedig voltooien. Ook gevaarlijke kruispunten op de stadsring, zoals de Dampoort en de Heuvelpoort, moeten door het Vlaams Gewest in overleg met het stadsbestuur veilig worden heringericht.

Concretisering

Zie 4.3.2.1.

Langsheen de kuip wordt een bestemmingsring ingevoerd, waardoor de parkings aan de rand van de binnenstad en de woningen en handelszaken in het centrum vlot bereikbaar

blijven. Een degelijke bewegwijzering is noodzakelijk. Doorgaand verkeer moet uit het centrum worden geweerd. Zwaar transport moet uit de binnenstad wegblijven.

Een modern, betaalbaar en adequaat openbaar vervoer moet prioriteit krijgen. Buiten de grote lijnen, die het best door trams worden bediend, dienen in het stadscentrum milieuvriendelijke bussen, aangepast aan het stadsverkeer te worden ingezet. De Lijn moet instaan voor een betere verbinding tussen de wijken van de stadsrand/deelgemeenten onderling.

Er dient te worden gestreefd naar een betere coördinatie tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer. Frequentie, comfort en doorstroming moeten verder worden verbeterd.

Bij het voorzien van parkeerplaatsen in het centrum van de stad moet het aanzuigeffect van bijkomend gemotoriseerd verkeer naar het centrum goed worden overwogen.

Nieuwe parkeergarages kunnen er alleen maar komen om parkeerplaatsen die door het verder verkeersvrij maken van het centrum zouden wegvallen, te compenseren. Ook de stedelijke verordening op het ontbreken van parkeerplaatsen moet in die optiek worden opgevolgd en bijgestuurd. Bij eventuele nieuwe inplantingen van parkeergarages, moet niet alleen worden gekeken naar de bereikbaarheid van het commercieel centrum, maar ook naar de behoeften van de bewoners van de binnenstad.

Het centrum van de stad moet bereikbaar blijven, ook voor diegenen die de wagen als vervoermiddel kiezen.

Desalniettemin kan niet worden ontkend dat de aanwezigheid van bovengronds geparkeerde voertuigen en doorgaand verkeer de kwaliteit van het centrum, zowel voor diegenen die er willen winkelen als voor diegenen die er willen wonen, aantast.

Beide opties, zijnde optimale bereikbaarheid (óók met de wagen) en verfraaiing van het openbaar domein (straten en pleinen), zijn echter niet tegenstrijdig, maar integendeel complementair.

Door :

1. Het ondergronds brengen van de parkeerplaatsen op het F. Laurentplein, de Reep, het E. Braunplein en de Kouter.
2. Het realiseren van een bestemmingsring gaande van Zuidstationstraat, Sint-Anna, Keizer Karelstraat, Sint-Jacobsnieuwstraat, Sint-Jacobs, Ottogracht, Langesteestraat, Geldmunt, Burgstraat, Peperstraat, Hoogstraat, Onderbergen, Koophandelsplein, Kouter, Vogelmarkt, Brabantdam, Vlaanderenstraat, kan een volledig autovrije zone worden gerealiseerd beginnende aan de Sint-Michielselling, over de Graslei, Korenmarkt, Hooiaard, Groentenmarkt, Cataloniëstraat, Klein Turkije, Goudenleeuwplein, Emiel Braunplein, Sint-Baafsplein, Maaseikstraat, Limburgstraat, G. de Duivelhof. Binnen deze zone wordt bovengronds parkeren,

behoudens voor residenten, gehandicapten en zorgenverstrekkers, verboden en is alleen maar bedieningsverkeer (laden en lossen) mogelijk. Aan de rand van de verkeersvrije zone dient op diverse plaatsen kiss and ride-infrastructuur te worden gerealiseerd. In overleg met de middenstand zal onderzocht worden hoe het afhalen van zware en/of grote aankopen kan worden georganiseerd.

Afhankelijk van de realisatie van deze autovrije zone zal de Vlaanderenstraat verder opengesteld blijven voor bestemmingsverkeer en verkeer dat de parkeergarages in het centrum moet bereiken. Daartoe zullen besprekingen met De Lijn en het Vlaams Gewest worden gevoerd. De heraanleg van de Vlaanderenstraat zal hiermede rekening houden.

Alle parkeervoorzieningen bevinden zich op of net aan bovengenoemde bestemmingsring.

1. Zuidparking aan Vlaanderenstraat en Zuidstationstraat
2. Reeparking aan de Sint-Jacobsnieuwstraat
3. Vrijdagmarktparking aan Sint-Jacobs en Ottogracht
4. Tichelreiparking aan Langesteestraat
5. Ramenparking aan de Burgstraat
6. Sint-Michielsparking aan Sint-Michielselling en Onderbergen
7. Korte Meerparking aan de Kouter
8. Kouterparking aan de Kouter
9. Laurentparking aan de Brabantdam

Twee parkeergarages vallen buiten de bestemmingsring, zijnde de Ketelportparking die dienstig is voor het stadinwaarts verkeer vanuit de Nederkouter, en de Braunparking. De Braunparking situeert zich echt in het eigenlijke hart, zodat de verbindingsweg tussen bestemmingsring en parking (Korte Meer en Sint-Niklaasstraat) het karakter van een loutere bedieningsweg (geen afslaand verkeer, noch links, noch rechts, meer mogelijk, van zodra men de keuze heeft gemaakt om de Sint-Niklaasstraat in te rijden kan men enkel de Braunparking als bestemming hebben) moet krijgen.

Teneinde de parkings optimaal te laten renderen zullen over de gehele ring en vooral op die plaatsen waar grote invalswegen de ring kruisen of raken, elektronisch gestuurde borden worden aangebracht die het aantal vrije parkeerplaatsen aangeven in de diverse centrumparkings.

Het wildparkeren dient onverminderd te worden bestreden. Door grote verkeersvrije zones te realiseren zoals boven omschreven, kan het wildparkeren veel beter worden beheerst en kan het aanbrengen van anti-parkeerpaaltjes, die zeer voetgangersonvriendelijk zijn, tot een minimum worden herleid.

We mogen onze aandacht echter niet alleen toespitsen op het centrum. Ook de invalswegen met veel handelsactiviteit en de kleinere handelscentra in de deelgemeenten kampen vaak met parkeerproblemen. Meer nog, ook in sommige woonwijken is de parkeerdruk ondraaglijk groot. Daar waar mogelijk wenst het bestuur parkeerhavens te realiseren ter ontlasting van de openbare weg. Veilige buurtparkings dienen te worden

ingericht. Binnen de wettelijke mogelijkheden moet het bewonersparkeren worden uitgebreid en goedkoper worden gemaakt.

Nabij de eind- en knooppunten van belangrijke lijnen van openbaar vervoer moeten nog meer park and ride voorzieningen en fietsenstallingen komen.

Vervoersplannen voor bedrijven en scholen dienen met de actieve steun van het stadsbestuur te worden gerealiseerd.

Concretisering

Het mobiliteitsbeleid in het algemeen en het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder maken hier werk van (zie verder).

Enkele zeer uitvoeringsgerichte en dus naar de filosofie ondergeschikte opties werden in het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad bijgestuurd. Het betreffen :

- * het ondergronds brengen van de parkeerplaatsen op het F. Laurentplein door een parking onder het F. Laurentplein wordt niet behouden.

Reden :

- ✓ het openen van het F. Laurentplein is stadslandschappelijk niet aangewezen door een op de gevelwanden schuin lopende bedding;
 - ✓ na het terug openen van de samenvloeiing van de Leie en de Schelde ter hoogte van de Nieuwbrugkaai en het onvermijdelijk op gelijk peil brengen van het pand van de Nederschelde en de Leie blijft de vrije ruimte tussen de gewelven van het F. Laurentplein en het waterpeil van de Nederschelde onverminderd voldoende hoog voor pleziervaart;
 - ✓ de gewelven van het F. Laurentplein bezitten, mits sfeerverlichting, een bijzondere attractiviteit. Met de Vlaamse Administratie voor de Waterwegen en Zeewezen (AWZ) werden zeer constructieve en vruchtbare onderhandelingen gevoerd en concrete afspraken gemaakt;
 - ✓ de nodige parkeercapaciteit kan en zal worden beschikbaar gesteld, in de Sint-Baafsparking, op één site onder of in de directe omgeving van de Reep. De benaming Reeparking wordt vervangen door de meer herkenbare aanduiding Sint - Baafsparking.
- * alle straten van de bestemmingsring in tweerichtingsverkeer : een gedeeltelijke ontubbeling van de bestemmingsring wordt ingevoerd.

Reden :

- ✓ omwille van een vlotte doorstroming voor openbaar vervoer en autoverkeer werd de bestemmingsring op sommige plaatsen ontdubbeld. Gezien in beide richtingen onverminderd volledig circulair kan worden gereden, leidt dit tot een ring in wijzer- en tegenwijzerzin.

- * Tichelreiparking: deze parking wordt niet opgenomen in het parkeer-geleidingssysteem:

Reden :

- ✓ Het aantal plaatsen is te beperkt voor opname in het systeem.

- * de Braunparking: deze parking krijgt de naam “Belfortparking”.

Reden :

- ✓ De benaming Braun wordt vervangen door de meer herkenbare benaming “Belfort”.

- * de Belfortparking wordt bereikbaar langs de Belfortstraat en niet langs de Sint-Niklaasstraat.

Reden :

- ✓ door langs de Sint-Niklaasstraat te ontsluiten zou deze parking, na de Ketelpoort, Kouter en Korte Meer als vierde in lijn komen te liggen voor de invalsas Kortrijksepoortstraat-Nederkouter. Deze sector wordt door voornoemde drie garages voldoende gedekt.
- ✓ de invalsweg Dampoortstraat-Steendam (Noordelijke sector) beschikt in eerste orde slechts over één parking zijnde de Vrijdagmarkt. Door langs de Belfortstraat te ontsluiten verwerft deze sector de noodzakelijke bijkomende parkeerinfrastructuur.
- ✓ De Lijn krijgt aldus de mogelijkheid voor een bijkomende wissel op het einde van de Sint-Niklaasstraat wat haar bediening voor het centrum flink kan verbeteren.

3.1.2. Vanuit een hiërarchisering van de wegenis

3.1.2.1. Voor een goed begrip

Een van de meest essentiële taakstellingen van een gefundeerd mobiliteitsbeleid is het uitwerken en fysisch implementeren van een hiërarchisering van het wegennet.

Wat betekent dit ?

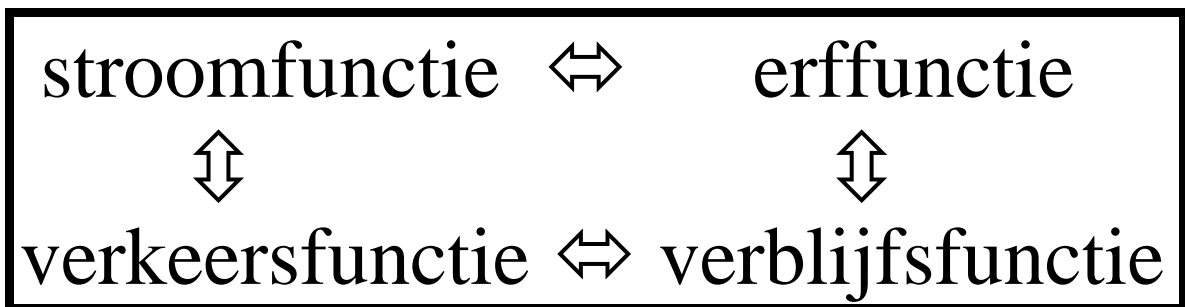
Binnen bepaalde activiteitsruimten zoals een woonbuurt of een stadscentrum kan de maatschappelijk gewenste activiteit in strijd zijn met de wijze van verplaatsen.

Daarom moet een onderscheid worden gemaakt naar :

- * ontsluitingsstructuur per vervoerswijze;
- * mate van bereikbaarheid van een activiteitsruimte voor bepaalde vervoerswijze;
- * mate van toegankelijkheid van een activiteitsruimte voor bepaalde vervoerswijze;
- * mate van doorgankelijkheid van een activiteitsruimte voor bepaalde vervoerswijze.

Ontsluitingsstructuren vormen het compromis tussen het gebruik van activiteitsruimten en het vervoersysteem. De ontsluitingsstructuur kan worden onderscheiden naar de onderlinge hiërarchie tussen de verkeersruimten.

Een hiërarchie in het wegennet vereist een goed inzicht in de functies welke de diverse wegvakken als onderdeel van dat wegennet vervullen. Ondersteld wordt dat de kruispunten hun functies ontlenen aan die van de daarop uitkomende wegvakken. Onderstaand wordt theoretisch dieper ingegaan op enkele functie-types.



De openbare ruimte wordt voor verschillende doeleinden gebruikt.

Menselijke activiteiten zoals wonen, werken, winkelen, spelen, rusten, ... worden deels of volledig verricht op het openbaar domein. Bovenvermelde activiteiten leiden tot het ontstaan van verplaatsingen. Ook deze vinden plaats in de openbare ruimte. Het is duidelijk dat niet in alle openbare ruimtes voorzieningen voor het maken van verplaatsingen mogen domineren. Wegvakken - als belangrijk onderdeel van de openbare ruimte - kunnen verschillende functies hebben. Bij de functiebeschrijving van wegvakken worden volgende paren termen gehanteerd :

- * stroomfunctie ↔ erffunctie;

* verkeersfunctie ⇔ verblijfsfunctie.

Deze begrippen dekken elkaar niet twee aan twee en zijn onderling niet complementair en exhaustief. Voor elk wegvak kan een verschillende kwantitatieve en kwalitatieve beoordeling worden gegeven voor de vier types functie.

Onder de **stroomfunctie** wordt verstaan de functie die het wegvak heeft als schakel in het wegennet. Het daaruit voortvloeiend verkeer op het wegvak is te beschouwen als doorgaand verkeer (voor dat wegvak).

Onder de **erffunctie** wordt verstaan de functie van het wegvak ten behoeve van activiteiten die voortvloeien uit de aanwezigheid van aanliggende (en omliggende) percelen.

Het wezenlijke onderscheid tussen stroomfunctie en erffunctie ligt in het al dan niet betrokken zijn bij de aanliggende percelen. Het verwerken van verkeer met een herkomst of een bestemming aan het betreffende wegvak wordt tot de erffunctie gerekend.

Onder de **verkeersfunctie** wordt verstaan de functie van het wegvak voor het maken van verplaatsingen. De verkeersfunctie kan worden gekwantificeerd door de intensiteit van het passerende verkeer. Verplaatsingen te voet worden, hoewel zij formeel ook verkeer vormen, gewoonlijk echter onder de verblijfsactiviteiten gerekend. De verkeersfunctie heeft dan alleen betrekking op het rijdende verkeer.

Onder de **verblijfsfunctie** wordt verstaan de functie van het wegvak ten behoeve van andere activiteiten dan het maken van verplaatsingen. Een aanzet tot kwantificering kan worden gevonden in de mate waarin een wegvak, als “verlengstuk” van de aanliggende percelen op het openbaar domein, wordt gebruikt. Het wezenlijk onderscheid tussen verkeersfunctie en verblijfsfunctie ligt in het al dan niet maken van een verplaatsing (per voertuig). Het verwerken van verkeer met een herkomst of een bestemming aan het betreffende wegvak wordt tot de verkeersfunctie gerekend.

Uit bovenstaande mag niet worden geconcludeerd dat stroom- en verkeersfunctie van een wegvak gelijk moeten worden gekwantificeerd.

Een weg, uitsluitend gebruikt als toegang tot een parkeerterrein heeft een belangrijke verkeersfunctie, doch geen belang inzake stroomfunctie.

Een informatiebord (met plattegrond) met bijhorende parkeerstrook en straatmeubilair langsheen een invalsweg tot een dorp of stad levert geen erffunctie aan betreffend wegvak.

De inplanting staat immers niet in relatie tot de omliggende percelen. De verblijfsfunctie is daarentegen wel van enig belang, gezien de infrastructuur ook kan worden gebruikt om te rusten,

In Gent worden onderstaande types van wegen onderscheiden :

1. Verbindingswegen van supra-stedelijk niveau

1.1.(Inter-)nationale wegen vormen het hoogste niveau. In de regio betreft het de autosnelwegen : A14 Rijsel - Kortrijk - Gent - Antwerpen (E17) ; A11/N49 Westkapelle - Zelzate - Antwerpen ; R4 Ring rond Gent, Wegvak Zelzate A11/N49 - Merelbeke A10.

1.2.(Inter-)regionale wegen behoren tot een lager niveau en vormen hetzij de verbinding tussen de (inter-)nationale wegen en de regio (voorbeeld N60 Wegvak Zwijnaarde A14 - Ronse - Henegouwen), hetzij de verdeelschakel tussen de (inter-)nationale wegen en/of de regio enerzijds, en de stedelijke wegen anderzijds. Het betreft in het bijzonder de rest van de R4 Ring rond Gent, uitrittencomplex B401 en verbindingsweg B402 A. Pégoudlaan.

2. Stedelijke hoofdwegen

2.1.Stedelijke ring (R40) fungeert als voornaamste verdeelweg voor verkeer dat reeds in de stad zelf aanwezig is.

2.2.Hoofdtoegangswegen zijn de radiale invalswegen als schakel tussen de stedelijke ring enerzijds, en de internationale wegen en buurgemeenten anderzijds. Deze wegen moeten het doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de randgemeenten maximaal opvangen.

3. Hoofdstraten

Historische verbindingswegen tussen de deelgemeenten en het centrum van Gent, waarbij zich meestal een complexe menging van verschillende activiteiten (wonen, onderwijs, ambachten, handel) heeft gevestigd. Deze bevatten echter ook veel verkeer van plaatselijke aard. Het openbaar vervoer kan niet worden weggedacht uit deze straten en er dient veel meer rekening te worden gehouden met (overstekend) langzaam verkeer.

Eén van de opvallendste zaken in het huidig wegenpatroon van Gent is dat bijna voor elke deelgemeente een parallelle (soms vrij brede) radiale invalsweg (meestal de Oostenrijkse steenweg) en een veel smallere en oudere hoofdstraat met een menging aan functies, aanwezig is. Als schoolvoorbeeld gelden voor Zwijnaarde de Zwijnaardsesteenweg (hoofdstraat) en de as N60 - Oudenaardsesteenweg - Krijgslaan (hoofdtoegangsweg).

4. Lokale ontsluitingswegen

4.1. Interne ontsluitingswegen

Laterale verbindingswegen tussen de verschillende hoofdtoegangswegen, waarbij een zekere menging van functies en activiteiten aanwezig is, zoals scholen en winkels, maar die ook een overwegend verblijfskarakter hebben. Deze wegen concentreren veelal de interne relaties tussen de deelgemeenten of stadswijken onderling. Als schoolvoorbeeld geldt de as Groenestaakstraat - Botestraat tussen Mariakerke en Wondelgem.

Soms is echter geen duidelijke ontsluitingsweg aanwezig tussen bepaalde stadsdelen en verlopen de interne relaties langs verschillende alternatieve routes, waardoor de verkeersleefbaarheid van diverse wijken wordt bedreigd. Als voorbeeld gelden de relatie tussen Gentbrugge-brug en de richting Melle door het centrum van Gentbrugge enerzijds, de relatie Gentbrugge-brug en de richting Sint-Amandsberg-Oostakker door o.m. de wijken Heirnis en Sint-Baafskouter anderzijds.

Het lijkt ons beter om één route op te waarderen voor deze interne relaties, telkens tussen 2 radiale invalswegen of hoofdstraten in maar wel op zo'n manier dat geen alternatieve ring, gelegen tussen de stadsring en de R4 in, ontstaat. Middel daartoe is het niet op elkaar laten aansluiten van de ontsluitingsroutes. Het realiseren van deze routes gaat gepaard met het nemen van snelheidsremmende maatregelen.

4.2. Landelijke verbindingswegen

Dit type wegen is van eenzelfde orde als de interne ontsluitingswegen, doch vormen de verbindingroutes tussen de landelijke woonkernen onderling, zoals in de omgeving van Drogen en ten noorden van Oostakker.

4.3. Bedieningswegen centrum

Dit type wegen is van dezelfde orde als de interne ontsluitingswegen, doch moet worden opgevat als de voornaamste (en bij voorkeur enige) verbindingroutes tussen de stedelijke ring R40 en de bestemmingsring rond het stadscentrum. Het verkeer verloopt in principe gemengd.

4.4. Verdeelwegen centrum

Dit is de bestemmingsring rond het stadscentrum en heeft eenzelfde niveau als de overige lokale ontsluitingswegen, d.w.z. sterke functievermenging. Het verkeer verloopt in principe gemengd.

5. Wijkverzamelingswegen

Deze vormen de verbinding tussen woonstraten en straten van een hogere hiërarchie. De wijkverzamelingswegen staan een stapje lager dan de interne ontsluitingswegen, hoewel sommige ervan thans sluiproutes zijn en veel doorgaand verkeer verwerken. Schoolvoorbeelden zijn de J. de St-Genoisstraat in Gentbrugge, de Tentoonstellingslaan in de Muinkwijk en de Lusthoflaan/Mimosastraat in Mariakerke-Kolegem.

6. Specifieke wegen

De laatste categorie bevat straten welke doorgaans monofunctioneel zijn. Veelal is elk belang inzake stroomfunctie verdwenen.

- 6.1. Woonstraten hebben uitsluitend een ontsluitingsfunctie voor de eigen bewoners.
- 6.2. Voetgangersstraten hebben uitsluitend een ontsluitingsfunctie voor de aanwezige erffuncties en zijn unimodaal gericht op langzaam verkeer. Veelal komen deze voor onder de vorm van winkelwandelstraten.
- 6.3. Industriewegen hebben uitsluitend een ontsluitingsfunctie voor de aanwezige bedrijvigheid.
- 6.4. Havenwegen hebben uitsluitend een ontsluitingsfunctie voor de aanwezige havenbedrijvigheid.
- 6.5. Landbouwwegen hebben uitsluitend een ontsluitingsfunctie voor de aanwezige landbouwactiviteit.

3.1.2.2. In concreto

Voor het hele grondgebied van Gent werd door enkele gespecialiseerde studiebureau's een aanzet van hiërarchie in het wegennet opgemaakt.

Voor de opsomming wordt verwezen naar het deelrapport 4 zoals opgesteld door de Tijdelijke Vereniging Mobiliteitsplan Gent.

Dit systeem biedt heel wat voordelen : het zorgt immers bij de heraanleg van straten veel minder voor verwarring dan nu soms het geval is. Immers, elke weg wordt in een welbepaalde categorie ondergebracht. Daaraan is een bepaald maatregelenpakket gekoppeld (al dan niet fietspaden, snelheidslimiet, plateau's,...), zodat je consequent kunt gaan bepalen welke maatregelen waar thuishoren. Dit brengt vooral duidelijkheid, leesbaarheid naar de gebruiker toe. Een automobilist moet in feite aan de weginrichting zien hoe hij/zij zich moet gedragen.

Ook voor de binnenstad is een dergelijke hiërarchie van vitaal belang. Een van de basisprincipes van dit plan is immers dat het eenvoudig en duidelijk moet zijn. Ook hier

moet de weggebruiker zijn gewenste rijgedrag kunnen aflezen aan de inrichting van de straat.

Dit geldt des te meer voor de binnenstad, die door zijn grillig gegroeide historische structuur de weggebruikers dikwijls in verwarring brengt. Die structuur maakt het overigens niet gemakkelijk om een ondubbelzinnige hiërarchie aan te brengen. Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad werkt immers binnen het bestaande stratenpatroon. Het is niet de bedoeling om via allerlei grote doorbraken de binnenstad te gaan doorsnijden met nieuwe, lange, rechte en bij voorkeur brede wegen.

De binnenstad is wat ze is, biedt enorme kwaliteiten en kan, mits het zorgvuldig waken over het delicate stadsweefsel, een autoverkeersfunctie aan, zij het niet ongebreideld, zoals vandaag. Het zorgvuldig kiezen en inrichten van in- en uitvalswegen, van een bestemmingsring, van parkings, van het voetgangersgebied,... vertrekkend van de eisen van openbaar vervoer en fietsers, en rekening houdend met de sociale en economische functies en potenties van de binnenstad, daar ligt de grote uitdaging van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

3.1.3. Vanuit de vervoersmodi

3.1.3.1. Onderzoek verplaatsingsgedrag

Een goed inzicht in het verplaatsingsgedrag is van wezenlijk belang bij het uitstippelen van een mobiliteitsbeleid.

Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, heeft in 1994-1995 een systematische bevraging van het verplaatsingsgedrag van de Vlaming laten uitvoeren. Deze studie leidde tot het eerste "Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen", kortweg O.V.G.

In deze studie wordt dus voor de eerste keer systematisch onderzoek verricht naar het hoe, waarom, wanneer, hoe lang, hoeveel, hoe ver,... Vlamingen zich verplaatsen. Dit onderzoek levert een schat aan informatie op die zeer belangwekkend is voor de opbouw van het Mobiliteitsplan Gent in het algemeen en het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder. Daarom worden hierna een aantal resultaten uit het O.V.G. kort op een rijtje gezet.

Bij de bespreking van deze gegevens moeten drie nuanceringen in acht worden genomen:

- * Het gaat om een onderzoek op het niveau van Vlaanderen, dus zowel het landelijke als het stedelijke gebied. Met andere woorden, bepaalde cijfers kunnen niet zomaar worden geprojecteerd op de Gentse situatie maar slechts richtinggevend zijn. Zo lijkt het vrij logisch dat het openbaar vervoer slechter scoort op het niveau Vlaanderen dan op het niveau Gent. Bij een verdere uitwerking van dit onderzoek ligt het in de bedoeling om ook onderzoek te gaan verrichten naar specifiek stedelijke situaties.

- * Bij de cijfers over het gebruik van vervoermiddelen, gaat het telkens slechts over het hoofdvervoermiddel. Daarom moeten we er rekening mee houden dat bij de bus, tram, trein en auto nog vaak een stuk gewandeld en gefietst wordt. Deze zachte verplaatsingswijzen zijn dus onderschat in de cijfers.
- * Het gaat om een bevraging van personen vanaf 6 jaar.

Wagenbezit

Wat het wagenbezit betreft, één cijfer : 17,4 % van de huishoudens in Vlaanderen of 1 op 5 bezit geen wagen !

Het gebruik van vervoermiddelen

Hierna volgt een bondig overzicht van het algemeen gebruik van vervoermiddelen, zoals aangegeven door de OVG-respondenten. Het betreft een globale indruk, het feitelijk gedrag wordt later behandeld in de analyse van de verplaatsingen. Hier peilen we naar algemene vaststellingen, zoals ze door de respondenten worden waargenomen.

Auto : 52,7% van de respondenten zegt dagelijks de auto te gebruiken. In totaal maakt 86 % er zeer regelmatig gebruik van, meerdere malen per week. Omgerekend betekent dat 4,7 miljoen zeer regelmatige autogebruikers in Vlaanderen. De bevestiging van onze autofilie. Slechts 310.000 Vlamingen gebruiken nooit een auto (5,7%).

Fiets : 28,4% dagelijkse gebruikers en 55% zeer regelmatige fietsers. Omzeggens 3 miljoen fietsers in Vlaanderen. Alleszins een cijfer om beleidsmatig aandacht voor te hebben. Bijna 630.000 Vlamingen fietsen nooit, een respectabele minderheid (11,6%).

Trein : 4,1% van de respondenten gebruikt dagelijks (werkweek waarschijnlijk) de trein, 7% zeer regelmatig. Dat zou 330.000 zeer regelmatig sporende Vlamingen moeten opleveren. Daar staan helaas 2.850.000 landgenoten tegenover die beweren nooit een trein te nemen. (53 %)

Bus : 6% beweert dagelijks en in totaal 11,2% beweert zeer regelmatig de bus te nemen. Goed voor ruim 605.000 zeer regelmatige busgebruikers. Ook hier tellen we bijna 2.900.000 nooit-gebruikers. Er zijn nog markten voor het openbaar vervoer (54%).

Tram : De beschikbaarheid van de tram is ofwel te bescheiden ofwel te plaatselijk gelokaliseerd om er zinvolle uitspraken over te kunnen doen op basis van een beperkte enquête.

Het woon-schoolverkeer

Deze bevraging levert prachtige resultaten, vaak indruisend tegen wat men graag voor waar aanneemt. De scholieren en studenten hebben aangegeven met welk hoofd(!)vervoermiddel ze meestal naar school gaan. Zelfs rekening houdend met een onderschatting van de zachte vervoersmodi in voor- en natransport, blijken nog steeds "slechts" 28,4 % van de schoolgaanden de auto te gebruiken, meestal als passagier.

De fiets is goed voor 38 % en bijna 13 % gaat te voet. De zachte verplaatsingsvormen nemen dus ruim de helft van de schoolverplaatsingen voor hun rekening, samen ongeveer 470.000 scholieren en studenten ouder dan 6 jaar.

Het openbaar vervoer in al zijn vormen is goed voor 21 % of ruim 230.000 personen in Vlaanderen.

De corresponderende cijfers uit het LIFE-project, die enkel betrekking hebben op een aantal centrumsscholen, liggen enigszins anders.

In het secundair onderwijs is de auto goed voor 29.5% van het totaal aantal verplaatsingen. Het openbaar vervoer scoort hier uitstekend, met maar liefst 42.7% van de verplaatsingen. Tweewielers hebben een aandeel van 18.1% in de woon-schoolverplaatsing. Te voet gaan speelt eerder een bescheiden rol, met 8.1%. Ondanks de verschillen met het OVG, ook hier weer een duidelijk positieve tendens: bijna 70% van de woon-schoolverplaatsingen in het secundair onderwijs gebeuren NIET met de wagen.

In de centrumsscholen in Gent is voor het lager onderwijs de auto veruit de belangrijkste verplaatsingswijze, met 58.8% van de respondenten. Heel belangrijk is ook het te voet naar school gaan, met een cijfer van 28%. Openbaar vervoer en de fiets zijn hier samen goed voor bijna 12%. Met andere woorden, zelfs in het lager onderwijs, in een heel drukke stadskern, zijn de zachte modi goed voor 40% van de woon-schoolverplaatsingen.

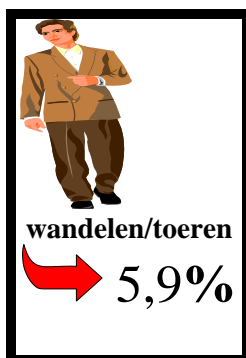
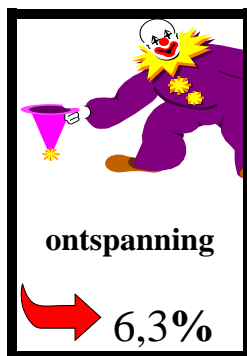
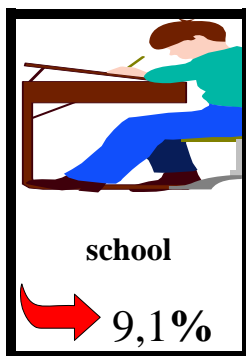
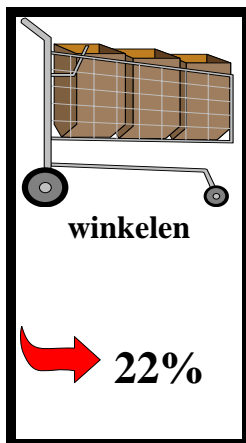
Deze cijfers tonen duidelijk aan dat men al te vlug de indruk heeft dat een minderheid de meerderheid vormt en vice versa. In de debatten over schoolomgevingen en schoolroutes wegen de belangen van de autogebruiker veel minder zwaar dan men vaak - en ten onrechte - veronderstelt.

Aantal verplaatsingen per dag

Gemiddeld maken Vlamingen 2,7 verplaatsingen per dag. Dit geeft ongeveer 14.854.000 verplaatsingen per dag. Het Nederlandse cijfer ligt een stuk hoger, met gemiddeld 3,7 verplaatsingen per dag. Dit heeft wellicht - onder meer - te maken met onze ruimtelijke structuur, die een veel grotere spreiding vertoont en misschien daardoor

aanleiding geeft tot minder, maar verdere verplaatsingen. Het feit dat de gemiddelde afstand per persoon per dag overeenstemt met de Nederlandse resultaten, kan deze hypothese ondersteunen.

Motieven van het aantal verplaatsingen :



Opmerkelijk is de dominantie van onze winkelverplaatsingen en de geringe betekenis van de schoolverplaatsingen. Het woon-werkverkeer bedraagt slechts 1/5 van het totaal aantal verplaatsingen. Deze cijfers zetten aan tot nadenken wanneer we trends naar vergrijzing, toenemende vrije tijd en verdere ruimtelijke versnippering in ogenschouw nemen.

De verschillende modi in het aantal verplaatsingen

Ruim 62 % van de verplaatsingen worden met de auto gemaakt (2/3 als chauffeur en 1/3 als passagier). Fiets en bromfiets zijn goed voor 16.4 %, te voet gaan voor 13.5 %. Het cijfer voor het openbaar vervoer, nl. 4.4 % is om het zacht uit te drukken verontrustend.

Waarom en hoe verplaatsen we ons ?

Van de woon-werkverplaatsingen gebeuren bijna 70% per auto, een aandeel dat bijna 25% van alle autobestuurdersverplaatsingen betekent. De rol van de trein komt hier duidelijk naar voor. De trein omvat maar 5% van de werkverplaatsingen maar dit aandeel is goed voor ruim 52% van alle treinverplaatsingen. De N.M.B.S. als pendel-machine.

Zo zijn ook 37,4% van alle busverplaatsingen gericht op het schoolverkeer, terwijl deze proportie toch maar 11% van alle schoolverplaatsingen voor haar rekening neemt. 52% van de schoolverplaatsingen gebeuren per fiets of te voet en nog eens 14% met het openbaar vervoer. Deze gegevens op verplaatsingsniveau versterken onze eerdere conclusie over de misvatting dat ook het schoolverkeer een auto-aangelegenheid zou zijn.

Bij de woon-winkelverplaatsingen is een redelijke verdeling over de verplaatsingswijzen merkbaar, meer dan bij de andere motieven. De auto komt op 60%, de fiets en de voetganger samen op 34%. Openbaar vervoer vervult amper een rol in het winkelverkeer.

Hoeveel afstand wordt er met welke verplaatsingsmiddelen afgelegd ?

22,3% van alle verplaatsingen zijn korter dan 1 km , 55,8% van alle verplaatsingen zijn korter dan 5 km. Slechts 26% van alle verplaatsingen zijn langer dan 10 km, 15% gaat verder dan 25 km.

Deze globale verdeling geeft aan hoe we in het algemeen ongenueanceerd over verplaatsingen en verkeer redeneren: alsof het in overgrote mate over langere afstanden zou handelen. Lokale verplaatsingen wegen zeer zwaar door. Zo stellen we ook vast dat 43% van alle autoverplaatsingen korter zijn dan 5 km. Er is met andere woorden een aanzienlijke winst te boeken inzake oordeelkundig autogebruik op deze korte afstanden. Als er een modal split-verandering kan bereikt worden, dan eerder in deze verplaatsingssegmenten.

Bus/tram : 57,3% van de verplaatsingen situeren zich tussen 3 en 25 km. Onder 3 en boven 25 km daalt het aandeel busverplaatsingen zeer drastisch.

De trein daarentegen begint pas vanaf 15 km enige rol te spelen, met een duidelijk accent op de afstandscategorieën boven de 25 km en zelfs boven de 40 km.

Hoe lang duren de verplaatsingen ?

Afgelegde afstanden zijn één gegeven, verplaatsingstijd een tweede. In deze rubriek is de totale verplaatsingstijd bevraagd, dus voor- en natransport inbegrepen. Algemeen: de verplaatsingstijd is relatief kort: telkens 22% van de verplaatsingen is respectievelijk korter dan 5 en 10 minuten, kort dus. 82,4% van alle verplaatsingen is korter dan 30 minuten, een haalbare tijd. Zes procent gaat boven het uur, een kleine minderheid.

Opmerkelijk ook is dat bij de zeer korte verplaatsingen de auto zo dominant aanwezig is : 56,2% van verplaatsingen van minder dan 5 minuten gebeurt per auto. Omgekeerd, van alle autoverplaatsingen situeert 20% zich in deze korte tijd.

Een kanttekening bij het belangrijke aandeel van de autoverplaatsingen op korte afstand. Het zijn precies die verplaatsingen die zich voor een belangrijk aandeel buiten het hoofdwegenet afspelen en die met andere woorden het meest onveilig zijn. Het klinkt inderdaad vreemd, maar verhoudingsgewijs zijn onze hoofdwegen, vooral de autosnelwegen, stukken veiliger dan de rest van het wegennet.

Hoeveel kilometer verplaatsen wij ons dagelijks, hoe en waarom ?

Per dag leggen wij gemiddeld bijna 34,5 km af aan verplaatsingen. In Nederland is dat gemiddeld 37,1 kilometer per persoon per dag. Bemerkt dat de discrepantie tussen Vlaanderen en Nederland hier veel kleiner is dan m.b.t. het aantal verplaatsingen. Dit cijfer bevestigt ook het vermoeden dat we ons minder, maar gemiddeld verder verplaatsen. Logisch in een versnipperd landje.

Een kwart van deze afstand spenderen we aan werkverplaatsingen, zelfs 1/3 wanneer we het zakelijk verkeer meerekenen. 5,7 km/dag leggen we af aan visite, 5,6 km aan ontspanning en ruim 3,5 km voor winkelen.

Wanneer we de hoofdvervoermiddelen bekijken, dan blijkt dat de auto voor 3/4 van de afgelegde kilometers gebruikt wordt. Het openbaar vervoer produceert slechts 10% van de personenkilometers. Maar de fiets komt op meer afgelegde afstand dan de bus.

In Nederland liggen de verhoudingen tussen de vervoerswijzen opmerkelijk parallel. Alleen de fiets scoort - logisch - iets hoger met 8,6% i.p.v. 5% bij ons. Naar motief zijn de gelijkenissen ook groot: de Nederlander verplaatst zich iets verder voor visite.

Spitsuurverplaatsingen

Gemiddeld leggen we 6,4 km spitskilometers per dag af of 18,5% van de gemiddelde afstand per dag. Ook hier komen we tot de vaststelling dat de geproduceerde kilometers een hoger aandeel halen dan het aantal verplaatsingen. Spitsverplaatsingen zijn bijgevolg gemiddeld een stuk langer.

Naar motief komt ook hier de dominantie van het woon-werk-verkeer naar boven: ruim 35 % van de afgelegde kilometers. De andere motieven scoren behoorlijk lager. Een bevestiging van de gangbare indruk.

Naar vervoerswijze komt de auto weer als dominant verplaatsingsmiddel naar voor: bijna driekwart van de geproduceerde kilometers. Het openbaar vervoer scoort in de spits iets beter: 16 %.

Gecombineerd met het motief blijkt ook hier de beperkte markt van het openbaar vervoer. Van de busverplaatsingen is 36,3% voor het schoolverkeer. De trein is voor 61% een

woon-werk-verplaatsingsmiddel naar afstand. Op de andere motiefsegmenten scoort het openbaar vervoer relatief zwak.

Enkele cijfers op grootstedelijk niveau

Opmerkelijk is dat vooral het aandeel van de auto als vervoermiddel in de grootsteden en in de regionale steden lager ligt dan in de rest. Bus, tram en metro zouden samen toch goed zijn voor 6,24% van alle verplaatsingen van de inwoners van Gent en Antwerpen. De regionale stedelingen scoren hier het laagst. Bij de trein merkt men het tegenovergestelde op. Inwoners van regionale steden scoren net iets hoger op treingebruik dan hun collega's uit de grootstad en de rest van Vlaanderen. In de grootsteden is het lopen goed voor bijna een kwart van alle verplaatsingen. Te voet gaan is ook vrij populair bij de inwoners van de regionale steden.

Naar afgelegde afstand toe stelt men vast dat de regionale stedelingen met een daggemiddelde van 37,2 km aan de kop staan, gevolgd door 'overig' met 34,4 km en tenslotte de grootstedelingen met slechts 30,7 km.

De verschillen zijn niet erg opmerkelijk. Het aandeel (brom)fietskilometers is het hoogst bij de categorie 'overig'. Het aandeel BTM-kilometers (bus, tram & metro) is bij de inwoners van regionale steden slechts 1,5%.

Naar motief van de verplaatsing toe zijn er geen grote verschillen tussen de types gemeenten, behalve dat in de grootstad "winkelen" goed is voor een kwart van de verplaatsingen. Dit is beduidend hoger dan het motief van/naar het werk : 18,7%. Naar verplaatsingsafstand daarentegen is het beeld helemaal anders, met resp. 9,3% en 25,3%.

Opvallend hier zijn ook de hoge cijfers voor visite en logeren enerzijds en ontspanning, sport en cultuur anderzijds, ook in de grootsteden. Het eenzijdige beeld van de spitsuurproblematiek wordt hier sterk gerelativeerd. Recreatieve verplaatsingen spelen een steeds grotere rol in ons dagelijks verplaatsingspatroon.

3.1.3.2. Te voet

3.1.3.2.1. Fundamenteel

Men is altijd wel eens voetganger : of men nu met de fiets rijdt, de auto, de bus, tram of trein neemt, altijd worden de laatste stappen te voet gezet. Het voetgangersverkeer is een wezenlijke schakel in de verplaatsingsketting, het is de meest fundamentele verplaatsingswijze.

3.1.3.2.2. Snel

De gemiddelde snelheid van de voetganger varieert gemiddeld van 0,9 meter per seconde tot 1,6 meter per seconde. Eén kilometer in de stad wordt dus afgelegd in

ongeveer 12 minuten. Deze snelheid varieert bij de voetgangers onderling naargelang hun leeftijd, de warmte, het doel waarom zij zich verplaatsen, zelfs de kleding die zij dragen. In de binnenstad vaak sneller dan met de auto of tram.

3.1.3.2.3. Milieuvriendelijk

Uiteraard is het voetgangersverkeer bij uitstek milieuvriendelijk. Als voetganger verslindt men weinig openbare ruimte, het is weinig infrastructuurbehoevend.

Het is de enige vervoersmodus die amper grondstoffen vereist om de verplaatsing mogelijk te maken.

Luchtvervuiling bedreigt de gezondheid van mens en dier, stoort de plantengroei en tast gebouwen en andere materialen aan. De technische snufjes aan de auto, zoals de katalysator, zorgen niet voor een globale afname van de uitstoot van verontreinigende stoffen maar vertragen enkel de groei omdat er steeds meer auto's komen en meer kilometers worden afgelegd. Deze groei kan worden afgeremd door het gebruik van meer milieuvriendelijk vervoer.

Onderzoek toont aan dat een kortstondige beperking van het autoverkeer of van de maximumsnelheid de schadelijke ozonconcentraties in de lucht niet doet dalen. Wetenschappers menen dat een lagere concentratie enkel kan bekomen worden door het sterk verminderen van de verontreinigende stoffen afkomstig van het verkeer over grote gebieden van enkele honderden kilometers.

3.1.3.2.4. Goedkoop.

In Gent liggen ongeveer 1.500.000 meter voetpaden.

1 km autosnelweg kost 400 miljoen frank, terwijl 1 km voetpad slechts 1,7 miljoen frank kost.

3.1.3.2.5. Gezond.

Talrijke epidemiologische studies hebben aangetoond dat voldoende lichaamsbeweging goed is voor de gezondheid. Mensen die minstens een half uur per dag lichaamsbeweging doen, zijn fitter en minder snel ziek. Ze kunnen hun werk aan met minder stress en vermoeidheid, hebben een betere fysieke conditie en een beter fysiek evenwicht. Lichaamsbeweging heeft ook een preventief karakter voor o.a. hartziekten - één van de meest voorkomende doodsoorzaken - hersenbloeding, osteoporose, astma, verlies aan spiervolume, enz...

De algemene gezondheidstoestand van kinderen en volwassenen in onze welvaartsmaatschappij is verslechterd, onder andere als gevolg van een toenemend zittend leven en de factor stress. Mensen worden dan ook vaak aangespoord om een goede fysieke conditie te kweken via het regelmatig beoefenen van sport. Sommige sporten veroorzaken echter een zware belasting van de heupen, knieën, enkels, achillespezen, enz.... Verder slaagt men er niet altijd in om in het drukke levenspatroon ook nog regelmatig tijd vrij te maken voor sport en recreatie.

3.1.3.2.6. Sociaal

Het sociaal aspect van het te voet gaan mag niet worden onderschat. Een voetganger heeft veel meer contact met de buitenwereld dan de automobilist, omdat die niet in een metalen omhulsel in het verkeer zit. Dit bevordert uiteraard de communicatie met andere voetgangers en fietsers. Voetgangers kunnen ook sneller reageren op toevallige ontmoetingen, obstakels op de weg, en geeft een gevoel van veiligheid aan anderen. Een aangename omgeving, zijnde de ruimtelijke ervaring van de omgeving, de verkeersleefbaarheid en -leesbaarheid ervan is bepalend voor dit sociaal aspect.

3.1.3.3. Met de fiets

3.1.3.3.1. Snel

De fiets is het snelste vervoermiddel in de stad. Dit is onlangs nog maar eens bewezen in Gent. Met een wedstrijd tussen voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto diende men heen en terug de verplaatsing te maken tussen het Administratief Centrum en de Post op de Korenmarkt. Met de fiets deed men dit in 12 minuten, te voet in 21 minuten, met de tram in 23 minuten en met de auto in welgeteld 35 minuten. M.a.w. over deze afstand van 3 km was de fiets drie keer sneller dan de auto.

3.1.3.3.2. Bereikbaarheid

Fietsen nemen minder plaats in op de openbare weg, een auto vraagt 25 maal meer plaats op de openbare weg, op één autoparkeerplaats kunnen 10 fietsen diefstalveilig en comfortabel gestald worden. Intensiever fietsgebruik geeft minder verkeersopstopping, een betere doorstroming en meer parkeerruimte voor wie werkelijk in de stad dient te zijn. Dit resulteert in een grotere bereikbaarheid wat ten goede komt aan alle verkeersdeelnemers.

3.1.3.3.3. Vrijheid

Met de fiets ben je niet gebonden aan uurroosters, weet je perfect wanneer je aankomt op je bestemming, ben je minder gebonden aan verkeerscirculatie, heb je geen oponthoud door files, stop je wanneer je maar wil en kun je praktisch overal parkeren.

3.1.3.3.4. Milieuvriendelijk

Een directe weerslag van meer fietsgebruik op het milieu is cijfermatig niet in te schatten. Uiteraard staat vast dat wanneer de fiets de auto gedeeltelijk vervangt in de stad dit een wezenlijke impact heeft op de vervuiling en luchtkwaliteit in de steden, want de fiets heeft geen schadelijke uitstoot, hij vervuult niets.

De fiets is ook een stil vervoermiddel, vrijwel geluidloos rijdt hij door de stad wat voor minder lawaaihinder zorgt.

De fiets is energiebesparend. Hij verbruikt geen brandstof.

Door het stimuleren van het fietsverkeer geeft de stad Gent dus een voorbeeldfunctie in het streven naar een beter milieu.

3.1.3.3.5. Goedkoop

De aankoop, het gebruik en het onderhoud van de fiets kosten bijna niets. Het is een sociaal vervoermiddel waar iedereen toegang tot heeft. Alle kosten bij elkaar van een hoogwaardige fiets (aankoop, onderhoud, regenkledij, stallingsfaciliteiten, verzekering, enz...) verrekend over een afschrijving van vijf jaar komen op maximum vijf frank per kilometer. Gemiddeld is de kost per kilometer afgelegde afstand twee frank.

Ook de kosten voor infrastructuurvoorzieningen ten behoeve van fietsers liggen gemiddeld 15 maal lager dan die voor het autoverkeer. Een parkeerplaats voor een fiets b.v. kost dus vijftien maal minder dan voor een auto, één km autosnelweg kost 400 miljoen frank, één km fietsroute kost 20 miljoen frank.

3.1.3.3.6. Gezond

Zelfde argumentatie als voor de voetganger.

Fietsen is een geschikte methode om soepelheid, kracht en uithoudingsvermogen te bevorderen en de conditie van de mens op peil te houden. Het is een eenvoudige en goedkope sport en is ook functioneel : je kan er snel en gemakkelijk verplaatsingen mee doen voor het werk, boodschappen, vrije tijd, enz... Bovendien is het ook goed voor de gezondheid van de anderen : fietsers zijn zelden de oorzaak van ongevallen met ernstige letsels, laat staan doodsoorzaak en vervuilen het milieu niet.

3.1.3.3.7. Sociaal

Ook hier keert de argumentatie voor de voetganger terug.

Een bijkomend sociaal aspect van fietsverkeer is dat fietsers "het gevoel van onveiligheid" kunnen helpen wegnemen dat er heerst bij een aantal voetgangers wanneer zij 's nachts alleen op straat lopen. Bij een overval of aanranding zal een automobilist zich veel minder verplicht voelen om tussenbeide te komen, voor zover hij al hoe dan ook iets gezien heeft vanuit zijn auto. Fietsers daarentegen kunnen moeilijk doen alsof zij conflicten of vergrijpen niet hebben gezien. Hun geringe snelheid en hun direct contact met de buitenwereld maakt hen veel sneller en persoonlijker betrokken bij een aantal vergrijpen op de openbare weg.

3.1.3.4. Met de trein, tram of bus

3.1.3.4.1. Goedkoop

Het openbaar vervoer lijkt in eerste instantie duur, vooral voor de automobilist, omdat bij een verplaatsing met de wagen meestal alleen de benzineprijs door hem wordt meegenomen in de vergelijkende rekensom (zie verder). Worden alle werkelijke kosten aangerekend, dan valt een openbaar vervoerticket een stuk goedkoper uit.

Anderzijds is het zo dat het openbaar vervoer een zeer lage kostendekkingsgraad kent. Dit impliceert dat een flink deel van de prijs bijgesteld wordt met gemeenschapsgeld.

3.1.3.4.2. Milieu

Naar milieu toe is het openbaar vervoer, omwille van haar collectief karakter, alleszins een stuk milieuvriendelijker dan de wagen. Dit zowel naar uitstoot toe als wat betreft ruimtebeslag. Een voorbeeld : een tram heeft een lengte van ongeveer 14 m en een praktische capaciteit van 75 personen. Een wagen heeft een lengte van ongeveer 4 m, met een praktische capaciteit van 4 personen. Dit betekent dat, om éénzelfde aantal personen te vervoeren, 19 wagens nodig zijn. Die vertegenwoordigen - bumper tegen bumper - een lengte van 75 m. In de praktijk - rekening houdend met de tussenafstand tussen twee opeenvolgende wagens - zal die afstand een veelvoud zijn van die 75 m.

3.1.3.4.3. Sociale functie

Deze functie bestaat uit het aanbieden van een verplaatsingsmogelijkheid voor iedereen, waardoor ieder mens de mogelijkheid krijgt een zeker activiteitenpatroon te ontwikkelen.

In die optiek draagt het openbaar vervoer bij tot het verminderen van de vervoersongelijkheid die de auto veroorzaakt.

3.1.3.4.4. Substitutie-functie

Het openbaar vervoer dient een alternatief voor de auto te worden teneinde de gewenste vermindering van de groei van het autogebruik mogelijk te maken. Deze functie is

zowel van belang uit het oogpunt van milieu en veiligheid als vanuit het oogpunt van bereikbaarheid.

Eén van de oplossingen voor de binnenstedelijke mobiliteitsproblematiek is het installeren van zogenaamde park and ride-, parkeer en rij-, kortweg P+R-locaties. Een P+R is een randstedelijke parking die tot doel heeft het autoverkeer, dat van buiten de stad komt, aan de rand van de stad op te vangen in een parkeerinfrastructuur van waaruit met een vlotte openbare vervoersverbinding de binnenstad wordt bereikt.

Door haar grootschalig karakter, de noodzakelijke aanwezigheid van een goede openbaar vervoersverbinding,... vraagt zo'n P+R-locatie een intensieve voorbereiding. Op verschillende plaatsen is die voorbereiding bezig (zie hoofdstuk 5). Op die manier wordt nu al gewerkt aan het zogenaamde tweede spoor, zoals dit omschreven staat in de filosofie van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

3.1.3.5. Met de auto of moto

3.1.3.5.1. Auto, mijn vrijheid ?

Aan het ongebreideld gebruik van de auto zijn een aantal voordelen verbonden, bekeken vanuit het standpunt van de individuele automobilist, die meteen ook zwaar nadelig blijken uit te vallen bekeken vanuit maatschappelijk standpunt. Enkele voorbeelden :

Over langere afstanden en buiten stedelijke agglomeraties is en blijft de auto veruit het snelste verplaatsingsmiddel. Hierbij spelen twee factoren een rol :

- * de intrinsieke snelheid van de wagen;
- * het voor veel mensen nog steeds doorslaggevend argument van het vervoer à la carte : je rijdt van deur tot deur, voor- en natransport zijn niet nodig, dit in tegenstelling tot het lijngebonden openbaar vervoer;

Diezelfde voordelen blijken meteen ook weer te vervallen als de wagen binnentreedt in een stedelijke situatie, precies door de ongebreidelde automobilitieit rijden wagens elkaar - én de andere modi - steeds meer vast. Het argument van de snelheid komt hierbij te vervallen.

Doordat wagens ter hoogte van de bestemming - b.v. de binnenstad - ook tot stilstand komen, ontstaat er een capaciteitsprobleem voor parkerende wagens én parkeerplaatszoekend verkeer, nutteloze autokilometers. Met andere woorden, ook het argument van het vervoer à la carte vervalft hier.

3.1.3.5.2. Van dienend naar heersend

Meer nog, waar de automobilist oorspronkelijk met zijn wagen plots van deur tot deur kon rijden, waarbij hij de bestaande ruimtelijke structuur volgde, veroorzaakte het succes van die wagen op termijn een verplaatsing van de deuren, zowel aan de herkomst- (suburbanisatie van het wonen) als aan de bestemmingszijde (baanwinkels, randstedelijke kantoren en scholen,...). Anders verwoord, de auto was niet enkel volgend maar ging zelf sturend optreden naar de ruimtelijke structuur toe. Het ruimtelijk beleid was daar niet tegen opgewassen.

Dit alles ging steeds meer ten nadele van de binnenstad, die vanuit zijn historische structuur die nieuwe modus niet kon verwerken. De randstad leek en lijkt dit wel te kunnen, alhoewel ook daar de groei zijn grenzen begint te naderen : het megawinkelcomplex te Wijnegem bij Antwerpen zorgt b.v. al voor files op autosnelwegniveau en heeft een parking die te klein is zodat natransport via gemeenschappelijk vervoer noodzaak wordt,...

3.1.3.5.3. Duurder dan U denkt

De auto lijkt een goedkoop vervoermiddel, omdat een automobilist de grote kost van de aankoopprijs al te dikwijls schijnt te vergeten en enkel nog ziet dat een verplaatsing veel goedkoper is met de wagen dan met het openbaar vervoer. Veelal denkt hij bovendien enkel aan de benzine die hij tijdens de rit verbruikt. Onderhoud, verzekeringen,... lijken daar weinig of niets mee te maken te hebben.

Daarenboven, als de auto eenmaal is aangekocht, moet hij ook maar gaan renderen, wat dus weeral ten nadele gaat van alternatieven.

Als diezelfde automobilist de oefening eerlijk maakt, komt uiteraard een heel ander beeld tot uiting.

Bovendien zorgt het gebruik van de auto voor onevenredig veel externe kosten, zoals

- * de aanleg van nieuwe wegen, die altijd maar een grotere automobiliteit creëren;
- * of zelfs maar het onderhoud van bestaande wegen;
- * of maatregelen om vooral via een infrastructureel afgedwongen snelheidsverlaging de verkeersleefbaarheid terug op een aanvaardbaar peil te brengen;
- * en dan spreken we nog niet eens over de externe milieukosten, waar wij en diegenen die ons volgen zullen moeten voor opdraaien.

3.1.3.5.4. En toch niet te verguizen

Aan het gebruik van de auto zijn dus een hele reeks maatschappelijke nadelen verbonden. Betekent dit nu dat die auto de duivel in persoon is en dat het bezit en/of gebruik ervan met alle mogelijke middelen dient te worden bestreden?

Waar het beleid voor pleit is om het kind niet met het badwater weg te gooien.

We zitten nu eenmaal met een zeer zware erfenis : de auto heeft de laatste decennia stormenderhand zijn plaats veroverd en is doorgedrongen in de meest diverse geledingen van de maatschappij.

Het sociaal, cultureel en economisch weefsel, de ruimtelijke ordening,..., de auto heeft er - letterlijk en figuurlijk - bijzonder sturend opgetreden en heeft zich voor de gebruiker op die manier quasi onmisbaar gemaakt. Het is een schier onmogelijke opdracht om de tijd en de tijdsgeest met één pennetrek te gaan negeren.

De auto beschikt bovendien, ondanks alle hierboven opgesomde nadelen, nog steeds over een aantal troeven om in bepaalde gevallen op de meest rationele manier een verplaatsing te maken, denk b.v. aan :

- * gecombineerde verplaatsingen;
- * laatavondverplaatsingen,
- * het feit dat openbaar vervoer relatief duurder uitvalt naarmate meerdere personen in de wagen zitten...;
- * gehandicapten;
- * bepaalde werk-werkverplaatsingen.

Met andere woorden, de kunst bestaat erin om het autogebruik te beperken tot wat we kunnen noemen verstandig autogebruik. Het probleem voor een stedelijk beleid in deze materie is dat de meest effectieve maatregelen om "onverstandig" autogebruik te beperken, genomen moeten worden door de hogere overheid, zijnde het Vlaams Gewest, de Federale Regering en zelfs tot op het Europese niveau. Hierop wordt onder 5.1. dieper ingegaan.

In deze paragraaf, en in het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het algemeen, is geen onderscheid gemaakt tussen auto's en moto's, ondanks het feit dat in bepaalde omstandigheden de twee niet over dezelfde kam kunnen worden geschoren.

Dit is deels te wijten aan het feit dat de twee modi op een quasi-gelijkwaardige wijze worden behandeld in het verkeersreglement zodat een onderscheid juridisch - verkeerstechnisch moeilijk te maken valt.

Deels is dit een bewuste keuze, omwille van het feit dat :

- * door zijn snelheid, gewicht en vormgeving een moto gelijkaardige gevaren oplevert als een auto in een voetgangersgebied;
- * door zijn snelheid, een moto dezelfde ruimte inneemt als een wagen;
- * naar geluid toe de auto vaak de duimen legt voor de moto.

Eén (niet onbelangrijk) onderscheid kan wel worden gemaakt en is zinvol. Op sommige plaatsen in de binnenstad zal het aan moto's toegestaan zijn in daarvoor aan hen voorbehouden stroken bovengronds te parkeren.

3.2. Communicatie

3.2.1. Algemeen

Mensen voelen zich steeds meer betrokken bij het wel en wee van hun leefomgeving. Nog niet zolang geleden was de inrichting van de openbare ruimte het exclusieve beslissingsdomein van de overheid. De stelling dat politici als de vertegenwoordigers van het volk een vrijwel onbepaald mandaat hadden om via hun administraties de publieke omgeving in te richten was zonder meer gangbaar.

Een steeds groeiend aantal (wakkere) burgers kon echter steeds minder vrede nemen met de stelling van het globale mandaat. De lokale overheden werden het eerst geconfronteerd met mondige burgers die hun zegje wisten over ingrepen allerhande. Met heel wat vallen en opstaan werd rond concrete dossiers een dialoog op gang getrokken. Regelgeving werd gewijzigd, structuren en communicatie-initiatieven volgden elkaar de laatste jaren in hoog tempo op. Zolang het doel - meer betrokkenheid - meer kwaliteit - goed voor ogen wordt gehouden is dit zonder meer een positieve ontwikkeling. Zolang men goed beseft dat het algemeen belang veel meer is dan een louter optelsom van individuele belangen lopen we niet het risico van ontsporing.

Zoals reeds hoger betoogd belangt mobiliteit iedereen aan. Mobiliteit heeft een zeer uitgesproken sociale component. Het zich kunnen verplaatsen is een bron van kansen. Wie kansen zegt moet oog hebben voor het risico dat door een onevenwichtig beleid (vervoers)discriminatie zou kunnen ontstaan. Luisteren naar mensen verkleint dit risico. Communicatie is dus de boodschap.

We maken een onderscheid tussen inspraak, informatie en sensibilisering. Wanneer men niet oplet is dit echter een boomerang uit drie delen. Wat betekent dit inzake het mobiliteitsvraagstuk ?

3.2.2. Inspraak

Mobiliteitsplannen bevinden zich per definitie op een hoog niveau inzake besluitvorming. De complexiteit van de materie en de eindeloze verwevenheid van problemen - en dus navenante kwetsbaarheid van oplossingen - verdragen geen improvisatie, zijn meer dan de toevallige inspiratie van een inspraakmoment.

Inspraak betekent hier het aan de burgers voorleggen van een goed uitgebouwde visie. Luisteren naar wat bestreden wordt, argumenten onderzoeken, vervolgens weerleggen of aanvaarden voor zover een alternatief wordt aangeboden dat een betere oplossing biedt. Op het niveau van de visie, de filosofie, betekent dit dat de foutfactor niet zit op het niveau van een rijrichting maar op het niveau van de afwegingen, de structuur, de keuzes.

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad heeft gepoogd door middel van wat omschreven staat onder 4.2. en op basis van het document dat U nu aan het lezen bent zoveel als mogelijk rekening te houden met wat de inspraakronde aan opbouwende kritiek opleverde.

Naarmate men meer inschaalt richting verkeersleefbaarheids- en circulatieplannen neemt recht evenredig de kracht van inspraak toe. Het geven van relevante argumentatie wordt steeds haalbaarder voor de burgers.

Het is niet eenvoudig om dit onderscheid duidelijk te maken. Nochtans belangrijk, want misbegrepen inspraak met dito verwachtingen keert als een boomerang in het eigen gezicht terug.

3.2.3. Informatie

Onbekend is onbemind.



Gezien mobiliteitsplannen inherent verplaatsingsgewoonten beogen te wijzigen is het van essentieel belang zoveel als mogelijk wat er verandert en waarom het verandert te communiceren. Geen enkele inspanning mag onverlet worden gelaten om diegenen die met de uitvoering ervan zullen geconfronteerd worden met degelijke informatie tijdig voor te lichten.

Gebrek aan of gebrekkige informatie is een boomerang die pijnlijk terugkomt.

3.2.4. Sensibilisering

Het is wat bizar maar het mobiliteitsprobleem wordt flink geholpen door haar eigen complexiteit. Iedereen en alles heeft er mee te maken en dus ook mee af te rekenen. Ergernis is een goede aanzet, sensibiliseert om dingen te veranderen, maakt mensen bereid inspanningen te doen of lasten te aanvaarden op weg naar beter.

De generaties die vandaag de openbare weg bevolken zijn weinig consequent. Men beseft steeds meer dat het fout gaat maar men handelt er niet naar.

De winnaar van de prijs voor de humor en de ironie 1995
Geert Verbeke uit Kortrijk schetste het zo :

De voetganger

Hij trapte het gaspedaal in, scheurde door de bocht en negeerde het stopteken aan de Hugelierweg. Een wagen remde en toeterde. Hij grijnsde en stak de middenvinger omhoog. Knipperende lichten vervloekte hij. Hij jakkerde door. Twee treuzelaars stak hij rechts voorbij.

Een dorpskom met snelheidsbeperking was iets voor achterlijken. Snelheid stond voor kerels die van geen kleintje vervaard waren. Toegegeven dat hij reeds een viertal wagens in de prak reed en telkens zonder veel erg. Eén keer viel er een zwaar gewonde te betreuren, maar dat was niet zijn schuld geweest.

Wie een parkeerterrein verliet, moest maar uitkijken, dus geen gezeik. Idem voor fietsers. "Als die meenden dat ze iets in het verkeer te piepen hadden". "Ze moesten maar eens hun belastingen en taksen betalen zoals wij automobilisten." wist hij te vertellen aan andere kroegtijgers met een zware voet. Hij was heer en meester op de baan.

Snelheidsbeperkingen negeerde hij en zelfs rode lichten vond hij idioot. Die kostten hem slechts tijd en boetes die hij telkens met een glimlach betaalde. Hij joeg zijn snelheid verder op. Op tijd zijn bestemming bereiken was veel belangrijker dan alle verkeersregels. Hij remde slippend, parkeerde zijn wagen in een vak voorbehouden voor minder-validen en stapte uit.

Een aanstormende wagen reed hem overhoop. In de dorpskrant stond op de voorpagina :
"Weer voetganger gedood. Maatregelen dringende noodzaak".

Wellicht is het dus allemaal nog niet erg genoeg.

Laten we echter samen zo wijs zijn het zo ver niet te laten komen want sommige schade is onherstelbaar. Een duurzaam beleid betekent dat men juist deze schade vermijdt ten behoeve van diegenen die ons zullen volgen.

Er is dus werk aan de winkel want mobiliteitsplannen blijven een dode letter als mensen de plannen geen serieuze kans willen geven.

Opletten is echter de boodschap. Hoe goed het ook bedoeld mag zijn, een andere vervoerswijzekeuze bijvoorbeeld aanpraten wanneer de randvoorwaarden er niet zijn, werkt averechts. Deze boomerang komt terug om een beleid te vellen dat lange tijd niet meer terug zal opstaan.

4. MOBILITEITSPLAN GENT-BINNENSTAD

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad vormt binnen het mobiliteitsbeleid een cruciale schakel. Het is immers het gebied, waar de problemen, die zich ook elders voordoen, culminerend tot op het niveau waarop het sociaal, cultureel en economisch weefsel ernstig wordt bedreigd.

In plaats van dienend te zijn, ervoor te zorgen dat maatschappelijke activiteiten onbelemmerd hun gang kunnen gaan, ontwikkelde zich een uitsluitend op de auto gerichte mobiliteit die haar eigen doelstellingen steeds meer ondergraaft.

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad is in een eerste fase gericht op het gebied, binnen de bestemmingsring (stadsdeelniveau). De werkelijke invloedssfeer is echter veel ruimer. De wetenschappelijke onderbouwing geeft dit zeer duidelijk aan. De gevolgen strekken zich uit tot aan de stadsring. Waar deze negatief zijn, werd het plan bijgestuurd of territoriaal aangevuld.

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad: een stappenplan op weg naar de 21ste eeuw

4.1. Eerste stap : het voorstel zoals het aan inspraak werd onderworpen

Doorgaand Verkeer : niet door de kern

Belangrijke verkeersstromen die dwars door de stadskern lopen worden doorgeknipt :

| DOORGAANDE ASSEN | |
|------------------|----------------------------------|
| <i>van</i> | <i>richting</i> |
| Belfortstraat | -----X----- Sint-Michiëlshelling |
| Belfortstraat | -----X----- Predikherenlei |
| Hoogpoort | -----X----- Graslei |
| Hoogpoort | -----X----- Poel |
| Hoogpoort | -----X----- Kraanlei |

| | | |
|---------------------|-------------|-------------------------|
| Hoogpoort | -----X----- | Burgstraat |
| Sint-Jacobs | -----X----- | Sint-Annaplein |
| Reep | -----X----- | Voldersstraat |
| Vlaanderenstraat | -----X----- | Voldersstraat |
| Brabantdam | -----X----- | Sint-Pietersnieuwstraat |
| Nederkouter | -----X----- | Hoogpoort |
| Nederkouter | -----X----- | Papegaaistraat |
| Sint-Michielselling | -----X----- | Hoogpoort |
| Sint-Michielselling | -----X----- | Vlaanderenstraat |
| Geldmunt | -----X----- | Graslei |
| Geldmunt | -----X----- | Poel |

Een bestemmingsring omsluit de stadskern

De bestemmingsring vangt het centrumverkeer komende van de stadsring op. Het wordt een in twee richtingen gesloten ring waarop het verkeer vlot en veilig rijdt. Vlot door een voorrangregeling en de vereenvoudiging van kruispunten. Veilig, ook voor voetganger en fietser, door snelheidsremmende maatregelen.

Deze ring omsluit nauw het centrum. Elke bestemming in de stadskern is dus nooit veraf. Ook alle parkeergarages liggen op of nabij deze bestemmingsring.

Vlot en dichtbij parkeren

Zoeken naar een parkeerplaats behoort tot het verleden. Een parkeergeleidingssysteem zal de automobilist door middel van signalisatieborden vlot naar de dichtstbijzijnde parking loodsen en geeft ook aan hoeveel parkeerplaatsen er nog vrij zijn. Zo wordt heel wat ergernis bespaard. Bovendien worden veel nutteloze autokilometers vermeden.

Naast de bestaande parkeergarages (Zuid, Vrijdagmarkt, Ketelpoort en Korte Meer) worden er ook nieuwe gerealiseerd (aan Sint-Michiels, Ramen, Sint-Baafs, Kouter en Belfort). Elke bestemming in het centrum ligt op minder dan 500 meter loopafstand van een parkeergarage.

Gelijklopend met de ingebruikname van de parkeergarages wordt het bovengronds parkeren gaandeweg voorbehouden aan bewoners, zorgverleners, gehandicapten en laad- en losbewegingen.

Ruimte voor voetganger, fietser en openbaar vervoer

Door het mobiliteitsplan maken we de kuip ook aantrekkelijker voor voetganger, fietser en openbaar vervoer.

Knelpunten voor voetgangers worden weggewerkt :

* Lange Munt - Hoogpoort

- * Klein Turkije - Korenmarkt
- * Korenmarkt - Veldstraat
- * Veldstraat - Voldersstraat
- * E. Braunplein - Mageleinstraat.

Het mobiliteitsplan maakt werk van een fietsvriendelijke stad :

- * fietsen in het winkel-wandelgebied onder bepaalde voorwaarden
- * veilige bovengrondse fietsenstallingen
- * bewaakte fietsengarage in de Belfortparking
- * in beide richtingen fietsen in éénrichtingsstraten
- * realisatie van de 4 fietsroutes uit het fietsplan.

Het sluitstuk voor voetgangers en fietsers is de veralgemeende invoering van een zone 30 binnen de bestemmingsring.

Het openbaar vervoer ondervindt geen hinder meer op de belangrijke assen :

- * Korte Meer - Korenmarkt - Geldmunt
- * Sint-Michiëlshelling - Belfortstraat
- * Korenmarkt - Zuid (en verder naar Ledeberg, na heraanleg Frère Orbanlaan)
- * Hoogstraat (vanaf Peperstraat) - Brugsepoortstraat
- * Keizer Karelstraat (vanaf Lange Boomgaardstraat), richting Sint-Anna
- * Rabotstraat (richting bestemmingsring)
- * andere kleinere aanpassingen.

Op die manier zullen van de bestaande 28 km tram- en trolleylijnen binnen de stadsring 14,5 km of 52 procent in eigen beddingen liggen. Binnen de bestemmingsring loopt dit cijfer zelfs op tot 80 procent.

4.2. Tweede stap : burgers en wetenschappers aan het woord

4.2.1. Inspraak

4.2.1.1. Algemeen

Het belang van het verwerven van een draagvlak voor een mobiliteitsbeleid werd al te lang miskend. Verplaatsingsgedrag is gewoontegedrag. Een gewoonte wijzigen roept bij velen weerstanden op. Enkel een gedreven argumentatie en een volgehouden dialoog kunnen tot een ander mobiliteitsgedrag aanzetten.

Ook hier is het fietsplan een voorloper in Gent, meer nog, in Vlaanderen. Een voortdurend onder de aandacht brengen van het fietsbeleid moet op termijn, uiteraard

gekoppeld aan infrastructurele maatregelen, tot een andere perceptie met betrekking tot fietsgebruik leiden en tot slot tot een daadwerkelijke gedragsverandering.

Een hoogwaardige communicatie is één van de speerpunten geworden bij de presentatie van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

Dat reeds een gedetailleerd uitgewerkt plan werd voorgelegd tijdens de hoorzittingen en de werkvergaderingen doet niets af aan de waarde van die inspraak : het heeft immers weinig zin om zonder een doordacht voorstel naar een zaal toe te stappen, dit leidt enkel tot oeverloos geklets over verkeer. Het kan niet genoeg benadrukt worden dat het algemeen belang veel meer is dan de loutere optelsom van individuele belangen.

4.2.1.2. Meer dan zomaar een “rondje” inspraak

4.2.1.2.1. Input : Hoe ?

In het voorjaar van 1996 werd aldus het plan voorgesteld aan de bevolking. De inspraakrondes werden minutieus voorbereid en eigentijds gebracht door middel van de meest recente communicatietechnieken.

De bevolking werd rechtstreeks geconfronteerd én met de filosofie én met de concrete uitwerking.

Dit gebeurde in eerste instantie door middel van een aantal hoorzittingen. Een hoorzitting bestond uit twee delen : in een eerste deel werd op een multimediale manier de basisfilosofie van het plan toegelicht. Hierbij werd gepoogd de zeer complexe problematiek inzake mobiliteit in de binnenstad op een bevattelijke manier voor te stellen. In het tweede gedeelte van de hoorzitting werd door een panel geantwoord op concrete vragen vanuit de zaal. Op deze leest geschoeid, zijn in het totaal 17 hoorzittingen en werkvergaderingen doorgegaan.

279 organisaties, groepen, instellingen werden nominatief uitgenodigd. 1.736 personen werden bij het binnenkomen van de zaal met naam geregistreerd zodat er zonder meer van uitgegaan mag worden dat meer dan 2.000 mensen deelnamen aan deze inspraakmomenten.

Het tweede deel van de hoorzitting werd op band opgenomen en woordelijk uitgetypt. Uit deze tekstverwerking blijkt dat in de discussie 225.440 woorden vielen tijdens 39 uur debat.

Ter aanvulling van de hoorzittingen en werkvergaderingen werd nog een folder verspreid op 10.000 exemplaren.

Gent nam als enige stad deel aan de wereld van de mobiliteit tijdens de editie 1996 van Flanders Technology. Maar liefst 100.000 folders werden gebust met een uitnodiging om op de Gentse stand kennis te maken met het fietsplan Gent, De Lijn, het parkeergeleidingssysteem en een verkorte ingeblikte videoversie van de op de hoorzittingen getoonde presentatie van het mobiliteitsplan Gent - Binnenstad.

Tevens werd een videocassette aangemaakt met een integrale versie van de presentatie van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad. 31 organisaties, groepen, instellingen kregen een exemplaar ter beschikking gesteld. In de stadswinkel werd de videocassette te koop aangeboden en 30 exemplaren werden te huur gelegd, gespreid over alle stedelijke bibliotheken.

Ten slotte werd samen met de voorstelling van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het Stedelijk Administratief Centrum een telefonisch en schriftelijk contactpunt geïnstalleerd. Bij dit contactpunt kan iedereen terecht met bijkomende vragen in verband met het Mobiliteitsplan.

4.2.1.2.2. Output : een Inventaris

Alle vragen, opmerkingen, suggesties werden op band opgenomen en woordelijk uitgetikt. Van deze lange lijst werd de hiernavolgende samenvatting gemaakt.

4.2.1.2.2.1. Algemene beschouwingen

Negatief

Dat euforische gevoelens en lofbetuigingen niet de hoofdmoot vormden van de opmerkingen tijdens de hoorzittingen, zal duidelijk zijn.

Wie positief of onverschillig tegenover het plan staat, blijft meestal thuis, wie vreest dat het plan negatieve invloed zal hebben op zijn privé of professioneel leven, wil zijn stem laten horen. Maar ook hier staan de critici niet op een zelfde lijn.

De ene beweert dat het plan er is om de toeristen een plezier te doen, de andere meent dan weer dat het de toeristen uit Gent zal weggagen. Terwijl iemand opmerkt dat het plan inspeelt op het autogebruik, zegt een ander dan weer dat het de automobilisten nog meer frustrereert en rondjes laat rijden.

Sommigen zijn ervan overtuigd dat het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad meer verkeer en files zal creëren, terwijl anderen vrezen dat Gent een dode stad zal worden. Er zijn mensen van mening dat het plan bestemd is om bezoekers het naar hun zin te maken terwijl anderen dan weer zeggen dat het alleen zijn inwoners ten goede zal komen en vice versa. Heel wat mensen maken zich ook zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad, terwijl iemand erkent dat het weren van auto's goed is voor de historische gebouwen.

Er werd ook geklaagd over het gebrek aan inspraak en gevraagd of er geen referendum kan komen of op zijn minst een proefperiode voor het plan. Maar voor sommigen is het plan duidelijk nefast : "Gent dood" en "Gent te mijden" is een uitdrukking die meer dan eens werd genoteerd.

Positief

Hoorzittingen worden niet georganiseerd om te vissen naar complimentjes en felicitaties. Mocht dit wel zo zijn, dan zal men vaak van een koude kermis thuiskomen. En toch, in de lange lijst van vragen, opmerkingen en kritiek die soms bol staat van scepticisme, waakzaamheid, ongeloof en afwijzing, werden ook heel wat hoopvolle en positieve uitspraken genoteerd, die de ontwerpers van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad een hart onder de riem steken.

Om met een positieve noot deze inventaris te beginnen, kan worden aangestipt dat verschillende aanwezigen uitdrukkelijk hebben gezegd dat ze positief tegenover het plan staan en ze de stad feliciteren voor haar aanpak.

Dat er eindelijk iets op papier staat en dat men de moed heeft dit ook uit te voeren, krijgt heel wat waardering. De ambtenaren delen ook in de felicitaties en worden als "deskundig en enthousiast" omschreven. De lofbetuigingen gaan van "geen bezwaar" tot ronduit "fantastisch" en ook over de voorstelling zelf zijn de meningen genuanceerd.

De ene vindt dat het plan beter is dan de voorstelling, terwijl een ander ze weer "bijzonder verhelderend en uitermate boeiend vond". Een aantal toehoorders was duidelijk ook overtuigd dat het plan voor de toekomst heel wat perspectieven biedt.

4.2.1.2.2.2. Parkeren

□ Algemeen

Naargelang van de belangengroep is ook de reactie op de parkings verschillend. De ene vindt het goed dat straten en pleinen fraai worden heraangelegd en terug aan de fietsers en voetgangers worden gegeven, anderen vrezen voor het verlies aan parkeerplaatsen en bijgevolg aan klanten.

Dat het bovengronds parkeren voor bezoekend verkeer wordt verboden en wordt vervangen door ondergrondse parkeergarages, roept bij velen vragen en angst op. Zullen de bezoekers die parkeergarages wel gemakkelijk vinden ? Zullen ze niet constant volzet zijn ? Zullen ze hoe dan ook bereid zijn ondergronds te parkeren ? Velen (vooral vrouwen en oudere mensen) schijnen een grote angst te hebben voor ondergronds parkeren, dat als onveilig wordt aangevoeld. Is de loopafstand tussen de parking en de bestemming niet te groot ? Is de prijs voor het parkeren niet te hoog ? Zullen ze niet te veel verkeer aanzuigen of omgekeerd, zal het verkeer de stad niet gaan mijden ? De parkings zullen de auto's in het centrum houden zegt de ene. De parkings zullen voor woonwijken buiten de bestemmingsring voor veel overlast zorgen zeggen dan weer vele anderen. Zal men toch niet proberen om bovengronds te parkeren en zo ja, hoe groot zal de controle en de sanctionering zijn ?

Wordt niet te veel aandacht besteed aan het centrum van de stad ten koste van de woonwijken erom heen ? Is een autovrij centrum echt wel aantrekkelijk ? Klopt het wel dat de ondergrondse parkeerplaatsen de bovengrondse zullen compenseren of zit men met een negatief saldo van parkeerplaatsen ? Moet men niet eerst alle parkings realiseren vooraleer het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad wordt ingevoerd ?

Inwoners zullen wel bovengronds mogen parkeren. Zal dit tegen betaling zijn ? Zo ja, zal men van een gunsttarief kunnen genieten ? Zullen genoeg parkeerplaatsen voor hen worden voorzien ? Hoe verhindert men dat bezoekers plaatsen van inwoners inpikken ?

Toeristen die in het centrum een hotelkamer hebben geboekt, hoe kunnen die nog hun bestemming bereiken ? En hoe zit het met kleinere parkings die aan bepaalde handelszaken toebehoren ? Zullen de privégarages nog bereikbaar zijn ? Wat met de klanten van de zaken in de Gentse binnenstad ? En hun personeel ? Waar moeten uitbaters die in Gent een zaak hebben maar er niet wonen, dan gaan parkeren ? Zullen de parkeerplaatsen van de parkings niet door stads- en ander personeel worden ingenomen ?

Hoe zit het met personen die om beroepsredenen met de wagen in het centrum moeten zijn : dokters, verplegend personeel, reparateurs, leveranciers, leerkrachten met onregelmatige uren, stadsreiniging, enz... ?

Elke parking ligt op maximaal 500 meter van elke bestemming in die buurt. Sommigen vinden die afstand te groot en vrezen dat bezoekers niet bereid zullen zijn die afstand te voet te doen. Anderen vrezen dat men omwille van financiële redenen

zal gaan parkeren aan de rand van de stad (dus nog verder dan 500 m) en op die manier de wijken rond de bestemmingsring zwaar gaat belasten. Op zoek naar een gratis parkeerplaatsje zal dan weer eindeloos worden rondgereden, zegt men.

En wat wordt dan gedaan met het openbaar vervoer ? Wordt dit dan beter uitgebouwd ? Wordt nu reeds werk gemaakt van Park & Ride en goede busverbindingen ? Zal ook de N.M.B.S. op dit plan inspelen ?

□ Openingsuren en tarieven

Zullen de parkings 24 uur op 24 uur open zijn ? Wat zullen ze kosten ? Zijn er gunsttarieven voor inwoners ? Hoe zit het met de concurrentie tussen de stadsparkings en de privéparkeergarages ? Moet geen uniform tarief voor alle parkings worden afgesproken ?

Algemeen wordt echter gevreesd dat het parkeren te duur zal zijn en bezoekers zal afschrikken, voor werknemers in de stad een bijkomende kost zal betekenen en het bewoners zal verplichten permanent te betalen voor parkeren voor hun eigen deur.

Zullen er nog gratis parkeerplaatsen zijn, vraagt de ene en zullen die dan geen extra autokilometers opleveren, vragen dan weer anderen.

Vragen en kritiek waren er ook betreffende het systeem van parkeercheques en parkeermeters. Ultrakort parkeren zou dan weer gratis moeten zijn, zeggen sommigen.

□ De Parkeergarages

De Belfortparking

Van alle ingrepen in het algemeen en wat betreft parkeergarages in het bijzonder, is de geplande parking Belfort de meest controversiële.

Naast een aantal praktische vragen zoals hoeveel plaatsen die zal tellen, waar zit de in- en uitgang, zal die voldoende capaciteit hebben, is hij financieel haalbaar, enz... zijn er vooral subjectieve en emotionele uitingen van kritiek op deze parking. Terwijl hij voor de handelszaken een must is voor het verder bereikbaar houden van de binnenstad, is hij voor anderen "volledig misplaatst", absurd, onverantwoord, een verstoring van de woonstabiliteit. Twijfels over niet alleen de financiële haalbaarheid maar ook of dit stedenbouwkundig en technisch wel kan. Of het Belfort en andere historische gebouwen niet zullen lijden onder stabiliteitsproblemen door de bouw ervan ?

Heeft men al berekend hoeveel wagens die parking per uur zal aantrekken ? Is er echt geen alternatief ? Is men wel zeker dat hij er komt ? Waarom moet hij er zo nodig komen, als hij toch maar tijdelijk is ? Wat heeft die parking als nabestemming ?

Ketelpoort

Over de parking Ketelpoort, die toch ook op een redelijke afstand van het centrum is gesitueerd, werden geen speciale opmerkingen gemaakt.

Korte Meer

Opgemerkt wordt dat deze parking vooral op zaterdag volzet is.

Kouter

Hoe zal die bereikbaar zijn ? Is hij wel nodig, gezien de nabijheid van twee andere parkings, die van de Korte Meer en de Ketelpoort ?

Ramen

Ook hier vragen naar bereikbaarheid, maar ook of hij daar in een woonzone wel op zijn plaats is.

Sint-Baafs

Steeds dezelfde opmerkingen : hoe is hij bereikbaar, is hij daar nodig of op zijn plaats? Zal die niet te veel door het personeel van de school in beslag genomen worden ? Waar komt hij precies en hoe groot wordt hij ?

Sint-Michiels

Op het ogenblik van de hoorzittingen was deze parking nog niet open. Er werden vragen gesteld naar de bereikbaarheid, of er een bewonerskaart zal zijn en of er speciale acties worden georganiseerd n.a.v. de opening ervan.

Vrijdagmarkt

Zo goed als alle opmerkingen gaan over de bereikbaarheid (ook voor éénvolumewagens) van deze parking na de invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad. Moet hieraan niet worden gesleuteld ? Wat met de wachttijden in geval van grote toevloed van auto's ? Wat kost die, is een abonnement mogelijk ?

Zuid

Deze parking wordt als te duur beschouwd. Sommigen betreuren dat er geen wagens op het Wilsonplein mogen worden geparkeerd.

□ Het parkeergeleidingssysteem

Er werd erkend dat het parkeergeleidingssysteem een goed systeem is, waarvan men hoopt dat het het verkeer dat niet in het centrum hoort, erbuiten zal houden.

Er is echter een grote vrees dat het systeem niet voldoende duidelijk zal zijn, dat de signalisatie onvoldoende zal zijn en dat men zijn weg zal verliezen. Er zijn ook vragen over waar en wanneer dit parkeergeleidingssysteem zal worden ingeplant, hoeveel het zal kosten en of het niet meer verkeer naar de stad zal trekken. Een concreet voorstel gaat naar het werken met kleuren, om de herkenbaarheid te verhogen.

□ Veiligheid in parkings

Sommige mensen stellen vragen bij de veiligheid van parkeergarages. Zal er voldoende bewaking, verlichting,... zijn. Zullen voertuigen niet worden beschadigd ? Niet iedereen kan er gebruik van maken (LPG-voertuigen, geldtransporten,...).

□ Gebruiksvriendelijkheid

Voor bejaarden en gehandicapten is het gebruik van een parkeergarage een probleem. Zullen er voor die mensen voorbehouden plaatsen zijn ? Zal er voldoende controle zijn ? Wat met mensen die echt bang zijn om in een parkeergarage te rijden ?

□ Residentieel parkeren

De eerste vraag die wordt gesteld is : kunnen inwoners nog bovengronds parkeren ? Maar verder : moeten ze ervoor betalen ? Is voor hen een bewonerstarief voorzien ? Geldt dit permanent ? Zullen er voldoende parkeerplaatsen zijn voor hen ? Kunnen mensen met een eigen garage nog tot aan hun poort rijden ? Hoe zal het systeem van residentieel parkeren werken ? Blijven de parkeermeters bestaan ? Zal het systeem niet te duur zijn of juist het huren van privégarages ontmoedigen ? Hoe kan men straten autovrij houden en toch toegankelijk maken voor residentieel parkeren ?

□ Privé parkings

Heel wat mensen hadden heel individuele vragen over het gebruik en de bereikbaarheid van eigen parkeerplaatsen en garages en vrezden voor de toegankelijkheid bij het verkeersvrij maken van de binnenstad.

□ Park & ride (parkeer en pendel)

Veel vragen werden gesteld omtrent het Park en ridesysteem. Wanneer wordt het ingevoerd en waar ? Waarom begint men er nu niet aan ? Waarom nog parkings in de binnenstad als men P & R wil aanmoedigen ? Zal de aansluiting op het openbaar vervoer behoorlijk zijn ? Maar ook : zullen mensen hoe dan ook bereid zijn randstedelijk te parkeren en daar het openbaar vervoer te nemen ?

4.2.1.2.2.3. Laden en lossen

Voor de middenstand vreest voor de bereikbaarheid voor laden en lossen, zowel voor leveranciers als voor klanten. Algemeen wordt aangenomen dat tijdens de laad- en losuren verkeer mogelijk is voor de bevoorrading van de winkels. Gelden die faciliteiten ook voor klanten die zware stukken willen afhalen ? Zijn er uitzonderingen buiten die uren voorzien ? Wie zal die bepalen en controleren ? Zijn er parkeerstroken voorzien om laden en lossen mogelijk te maken of zal men door dubbel parkeren het gewone verkeer niet hinderen ?

Kunnen zware vrachtwagens in de stad niet worden geweerd door overslagmogelijkheden uit te bouwen ?

4.2.1.2.2.4. Hulpverlening - thuiszorg

Hulpverleners en zorgverstrekkers vragen zich af welke faciliteiten zij zullen krijgen wat de toegang en de parkeermogelijkheden betreft binnen de bestemmingsring.

4.2.1.2.2.5. De bestemmingsring

Na parkeren is het goed functioneren van de bestemmingsring een bron van grote zorgen. Zal die bestemmingsring voldoende aangeduid zijn ? Op welke manier wordt die van signalisatie voorzien ? Zal hij niet te snel verzadigd zijn ? Zal hij geen bijkomende barrière zijn voor voetgangers en fietsers ? Hoe zal de snelheid op die bestemmingsring worden in de hand gehouden ?

Moeten vrachtwagens niet worden geweerd op de bestemmingsring en vreest men niet voor files bij laden en lossen, ongevallen, enz... ? Zal hij het zoeken naar sluike wegen niet aanmoedigen en daardoor de wijken in de omgeving zwaar belasten ? Zal het ritssluitingssysteem wel zo goed functioneren als wordt beweerd ? Waarom ligt de bestemmingsring ook op straten die nu in hoofdzaak woonstraten zijn of een uitgaanskarakter hebben ? Vormt hij geen bedreiging voor de veiligheid van de belendende straten ?

Zal het openbaar vervoer op die bestemmingsring niet worden gehinderd ? Zullen de scholen op de bestemmingsring niet voor extra overlast zorgen of zorgt de bestemmingsring voor die scholen niet een bedreiging voor de veiligheid van de schoolomgeving ?

Uiteraard worden naast deze algemene of principiële vragen ook zeer veel vragen gesteld rond de wisselpunten en de linksafbewegingen op de bestemmingsring. Vele bewoners vrezen namelijk ver te moeten omrijden om hun huis of garage te kunnen bereiken na de invoering van die bestemmingsring.

4.2.1.2.2.6. Openbare werken

Het invoeren van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad zal gedurende de komende maanden en jaren voor heel wat openbare werken zorgen. De vrees bestaat dat die werken slecht getimed zullen zijn, te lang gaan duren, voor bijkomende files en verkeersoverlast zullen zorgen, enz....

4.2.1.2.2.7. Winkels en horeca

Heel wat eigenaars of exploitanten van handelszaken vrezen dat de invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad het failliet van hun zaak betekent. Alles staat of valt met de bereikbaarheid van hun zaak, zeggen ze. Ze beschouwen het plan vaak als een "aanslag op de middenstand". De bezwaren die worden geopperd kwamen reeds eerder aan bod : laden en lossen, parkeren, bereikbaarheid, te hoge parkeerkosten, een stad zonder auto's is een dode stad en bevordert de vlucht naar baanwinkels.

Een alternatief als de fiets wordt als onrealistisch afgedaan voor mensen die ver buiten de stad wonen. Ook voor het afhalen van zware stukken is de fiets ongeschikt.

Heel wat opmerkingen ook over de faciliteiten voor toeristencars : waar mogen ze rijden en parkeren ? Is er een onderscheid voor eendagstoeristen en mensen die een hotelkamer hebben gereserveerd ? Wat bij regenweer ? Zal het in- en uitstappen niet voor hinder zorgen bij de andere automobilisten ?

4.2.1.2.2.8. Voetgangers

Hoewel wordt erkend dat voetgangers en fietsers beter af zullen zijn na de invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad, rijzen een aantal vragen omtrent hun veiligheid. Hoe zullen zij de bestemmingsring ervaren ? Zullen zij zich ook 's nachts veilig voelen in een autoloze binnenstad ?

4.2.1.2.2.9. Fietsers

Zullen fietsers door winkelwandelstraten mogen rijden ? Zullen zij dan de voetgangers niet hinderen ? Zullen zij het nodige respect opbrengen voor verkeersregels in het algemeen en de rechten van de voetganger in het bijzonder ?

Waar zullen de fietsers hun fiets kunnen stallen ? Worden extra fietsenstallingen voorzien ? Worden de kasseien vervangen door fietsvriendelijke materialen ? Zullen zij veilig de bestemmingsring kunnen kruisen of gebruiken ?

4.2.1.2.2.10. Openbaar vervoer

In de voorstelling van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad werd reeds gesteld dat het openbaar vervoer onvoldoende kan inspelen op de vraag naar een betere dienstverlening op dat vlak. Vooral de frequentie, de bedieningstijden, de capaciteit en de kostprijs zijn belangrijke hindernissen in de concurrentie met het privévervoer.

Er wordt dan ook gevraagd dat de infrastructuur zou worden verbeterd, knelpunten worden weggewerkt, de bedieningstijden worden verruimd, het comfort verbeterd en de tarieven aantrekkelijker gemaakt.

Ook rijzen vragen naar de bereidheid tot medewerking aan een Park & Ridesysteem, mogelijke vertragingen op de bestemmingsring, de mogelijkheden tot het organiseren van openbaar vervoer door privémaatschappijen, zelfs te water, enz...

4.2.1.2.2.11. Bejaarden en gehandicapten

Bejaarden en gehandicapten voelen zich op meer dan één vlak bedreigd. Niet alleen is het gebruik van ondergrondse parkeergarages voor hen een probleem, maar ook opstapplaatsen van het openbaar vervoer leveren hindernissen op, het oversteken van de openbare weg is niet zonder gevaar, enz....

Zal het invoeren van Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad nog toestaan dat deze groep aan hun deur wordt afgehaald door privévervoer ? Zullen deze mensen niet verder worden geïsoleerd van de buitenwereld ?

4.2.1.2.2.12. De invalswegen

Er werden heel wat vragen gesteld vanwege bewoners of zaakvoerders die wonen of werken op de invalswegen naar de stad. Zullen deze straten niet worden overbelast ? Hoe zal de verkeerscirculatie zijn na de invoering van het plan. Welke werken worden voorzien ? Zal de rijrichting worden behouden of gewijzigd ? Zijn deze straten wel geschikt om het geplande verkeer op te vangen ? Worden zij niet opgeofferd aan een verkeersluwe binnenstad ?

4.2.1.2.2.13. Knelpunten

Zowel het stadsbestuur als de bewoners weten dat er in het plan knelpunten zitten die voor ernstige hinder kunnen zorgen. Zullen deze knelpunten worden aangepakt of zijn er geen alternatieven ? Is men niet bezig de problemen gewoon van plaats te veranderen ?

4.2.1.2.2.14. Over de gevolgde procedure, de inspraak

Een aantal aanwezigen had vragen over de manier waarop de hoorzittingen werden georganiseerd. Wie bepaalt wie wordt uitgenodigd ? Door wie werd het plan eigenlijk opgesteld ? Is het wetenschappelijk gefundeerd ? Wordt het aan een groep van deskundigen voorgelegd ? Komt er een effectenstudie ?

Hoe zal er worden rekening gehouden met de vragen en opmerkingen ? Is er ruimte voor echte inspraak of staat alles vooraf vast ? Wat is de voorziene timing ? Zal het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad na de invoering worden geëvalueerd en bijgestuurd ?

4.2.2. Wetenschappelijke doorlichting

4.2.2.1. Algemeen

Aan een consortium van studiebureau's, die heel wat ervaring hebben met stedelijke mobiliteitsplanning, werd gevraagd om op een wetenschappelijke basis het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad te toetsen en op basis van een verkeersprognosemodel kwantitatief na te gaan wat de effecten zouden zijn van het invoeren van een aantal maatregelen.

Een mobiliteitsplan van dergelijk niveau is immers niet gediend met proefperiodes maar moet meteen goed - én onomkeerbaar - worden geïmplementeerd. Iedereen weet maar al te goed dat een dergelijk programma een aanpassingsperiode van enkele maanden zal vergen vanwege de deelnemers aan het verkeer. Inspelen op de verplaatsingsbehoefte, wat de uiteindelijke bedoeling is van de mobiliteitsplanning, is een proces van nog veel langere duur. Met andere woorden, dit plan moet een kans krijgen om zijn deugdelijkheid in de praktijk te bewijzen. Het moet een houvast bieden voor een langere periode.

De visie, uitgewerkt door de beleidsverantwoordelijken en ambtenaren, werd door externen getoetst op haar merites. Bedoeling is om niet te werken op basis van trial and error, maar een degelijk ondersteund en getoetst schema in uitvoering te brengen.

Dit is gebeurd aan de hand van een zogenaamd verkeersprognosemodel. Zo'n computergesteund mathematisch model maakt het mogelijk om prognoses te maken voor de avondpiek op een gemiddelde weekday (16u30 - 17u30).

Bij de opbouw van zo'n model wordt vanuit twee invalshoeken vertrokken :

- * Enerzijds het **netwerk**, dit wordt gevormd door een aantal schakels die worden ingevoerd aan de hand van knooppunten. Ieder kruispunt en iedere bocht in een straat vormen een knooppunt. Worden al die knooppunten volgens het bestaande stratenpatroon met elkaar verbonden, dan vormen die schakels, en zo wordt een netwerk verkregen, waar een GIS (Geografisch informatiesysteem) aan vastgehangen wordt, in die zin dat voor elk knooppunt en elke schakel een aantal kenmerken worden ingevoerd, b.v. een kruispunt met verkeerslichten, een voorrangskruispunt, éénrichtingsverkeer of dubbelrichtingsverkeer, snelheid, aantal rijstroken, capaciteit van een wegvak,...
- ↳ Op die manier worden drie netwerken opgebouwd, resp. voor fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer.

- * **Zonering en socio-economische gegevens (SEG)** : anderzijds wordt terzelfdertijd het studiegebied opgedeeld in een aantal sectoren, een aantal zones die zo homogeen mogelijk zijn naar functies : verkavelingen met enkel een woonfunctie, winkelgebieden in het centrum, waar de hoofdfunctie winkelen is, industrieterreinen,...

- ↳ Per zone worden dan de socio-economische gegevens bepaald: aantal inwoners, schoolbevolking, tewerkstelling en dergelijke meer.
- * Vervolgens wordt nagegaan hoeveel verplaatsingen de verschillende zones gaan genereren, op basis van de socio-economische gegevens. Dit heet **ritproductie**, de productie aan ritten in een sector.
 - ↳ De volgende stap is de **distributie**, waarin de verschillende sectoren aan elkaar worden gekoppeld. Alle verplaatsingen gaan immers van de ene zone naar een andere. Op basis van de ritproductie per zone en de nabijheid en de zonekenmerken van de verschillende zones, gaat het model een matrix opbouwen, een herkomst-bestemmingsmatrix. Die matrix is met andere woorden een weerspiegeling van alle verplaatsingen van iedere zone afzonderlijk naar alle andere zones.
 - ↳ Die verplaatsingen zijn tot nu toe nog niet gelinkt aan het opgebouwde netwerk. Dit betekent dat we wel een overzicht hebben van alle verplaatsingen tussen de verschillende zones maar we hebben nog geen informatie over de routes die worden gekozen om die verplaatsingen te maken. Die routekeuze gebeurt in de **toedelingsfase**.
- * De laatste stap is dan de **kalibratie**. Kalibreren is een vergelijking maken tussen wat het model berekent heeft op basis van die socio-economische gegevens enerzijds en tellingen die je handmatig invoert anderzijds. Het gaat met andere woorden om een controle of een ijking van het model.
- * Eens de bestaande toestand goed is gemodelleerd, is het relatief eenvoudig om **prognoses** te gaan maken, b.v. de invloed nagaan van een nieuw wegvak, een nieuw verkeerscirculatiepatroon, de invloed van een nieuwe tewerkstellingspool,...

4.2.2.2. Analyse huidige toestand

Teneinde tot relevante en omvattende analyses te komen, wordt het modelgebied opgedeeld in 5 zgn. modelsectoren. Dit laat toe de analyses naar modal split en verplaatsingen te detailleren naar oorsprong en bestemming.

De 5 sectoren zijn ingedeeld als volgt:

- ❶ de zones gelegen binnen de (toekomstige) bestemmingsring, als hart van het model;
- ❷ de zones binnen de stadsring R40;
- ❸ de zones binnen de administratieve eenheid Gent;
- ❹ de zones binnen het studiegebied;
- ❺ de overige modelzones, gekenmerkt als buitengebied;

Opgemerkt wordt dat in feite de opeenvolgende sectoren elkaar omsluiten, wat feitelijke analyse dubbelzinnig kan maken. Daarom wordt elke resultaattabel een eerste keer in absolute waarden gegeven, dus met de sectoren welke elkaar uitsluiten. Een bijkomende

tabel geeft de gecumuleerde resultaten weer, met de omliggende sectoren die de binnenliggende sectoren omvatten.

Tabel II.1: Aantal absolute personenverplaatsingen, modus auto

| Aantal autoverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|------------------------|-----------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 64 | 338 | 1.148 | 755 | 319 | 2.625 |
| Stadsring | 340 | 1.579 | 4.263 | 1.614 | 2.139 | 9.935 |
| Stad Gent | 434 | 4.335 | 14.462 | 8.237 | 8.427 | 35.895 |
| Studiegebied | 71 | 861 | 3.174 | 4.617 | 5.808 | 14.530 |
| Buitengebied | 127 | 938 | 2.542 | 4.815 | 0 | 8.423 |
| Totaal Bestemm. | 1.037 | 8.050 | 25.590 | 20.038 | 16.693 | 71.407 |

Tabel II.2: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, modus auto

| Aantal autoverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|-------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 64 | 402 | 1.551 | 2.306 | 2.625 |
| Stadsring | 405 | 2.321 | 7.733 | 10.102 | 12.560 |
| Stad Gent | 838 | 7.090 | 26.964 | 37.569 | 48.455 |
| Studiegebied | 910 | 8.022 | 31.069 | 46.291 | 62.985 |
| Buitengebied | 1.037 | 9.087 | 34.676 | 54.714 | 71.407 |

Tabel II.3: Aantal absolute personenverplaatsingen, modus openbaar vervoer

| Aantal OV-verpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|------------------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 165 | 579 | 855 | 246 | 582 | 2.427 |
| Stadsring | 165 | 1.079 | 1.314 | 411 | 1.651 | 4.620 |
| Stad Gent | 112 | 895 | 4.062 | 997 | 4.058 | 10.124 |
| Studiegebied | 11 | 78 | 258 | 786 | 1.721 | 2.854 |
| Buitengebied | 147 | 1.151 | 1.733 | 1.276 | 0 | 4.307 |
| Totaal Bestemm. | 600 | 3.782 | 8.222 | 3.716 | 8.012 | 24.332 |

Tabel II.4: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, modus openbaar vervoer

| Aantal OV-verpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 165 | 744 | 1.599 | 1.845 | 2.427 |
| Stadsring | 330 | 1.988 | 4.157 | 4.814 | 7.047 |
| Stad Gent | 442 | 2.995 | 9.226 | 10.880 | 17.171 |
| Studiegebied | 453 | 3.084 | 9.573 | 12.013 | 20.025 |
| Buitengebied | 600 | 4.382 | 12.604 | 16.320 | 24.332 |

Tabel II.5: Aantal absolute personenverplaatsingen, modus fiets

| Aantal fietsverplaatsing. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|---------------------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|--------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 99 | 583 | 954 | 175 | 80 | 1.891 |
| Stadsring | 179 | 1.312 | 2.243 | 368 | 103 | 4.205 |
| Stad Gent | 217 | 1.855 | 6.387 | 1.428 | 359 | 10.246 |
| Studiegebied | 12 | 93 | 458 | 1.437 | 213 | 2.213 |
| Buitengebied | 1 | 6 | 27 | 197 | 0 | 231 |
| Totaal Bestemm. | 508 | 3.849 | 10.069 | 3.605 | 755 | 18.786 |

Tabel II.6: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, modus fiets

| Aantal fietsverplaatsing. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|---------------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 99 | 682 | 1.636 | 1.811 | 1.891 |
| Stadsring | 278 | 2.173 | 5.370 | 5.913 | 6.096 |
| Stad Gent | 495 | 4.245 | 13.829 | 15.800 | 16.342 |
| Studiegebied | 507 | 4.350 | 14.392 | 17.800 | 18.555 |
| Buitengebied | 508 | 4.357 | 14.426 | 18.031 | 18.786 |

Tabel II.7: Aantal absolute personenverplaatsingen, alle modi

| Aantal verplaatsingen | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 328 | 1.500 | 2.957 | 1.176 | 981 | 6.943 |
| Stadsring | 684 | 3.970 | 7.820 | 2.393 | 3.893 | 18.760 |
| Stad Gent | 763 | 7.085 | 24.911 | 10.662 | 12.844 | 56.265 |
| Studiegebied | 94 | 1.032 | 3.890 | 6.840 | 7.742 | 19.597 |
| Buitengebied | 275 | 2.095 | 4.302 | 6.288 | 0 | 12.961 |
| Totaal Bestemm. | 2.145 | 15.681 | 43.881 | 27.359 | 25.460 | 114.525 |

Tabel II.8: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, alle modi

| Aantal verplaatsingen | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 328 | 1.828 | 4.786 | 5.962 | 6.943 |
| Stadsring | 1.013 | 6.482 | 17.260 | 20.829 | 25.703 |
| Stad Gent | 1.775 | 14.330 | 50.019 | 64.249 | 81.968 |
| Studiegebied | 1.870 | 15.456 | 55.034 | 76.104 | 101.565 |
| Buitengebied | 2.145 | 17.826 | 61.706 | 89.065 | 114.525 |

Op basis van deze verplaatsingsmatrices bekomen we volgende modal-split :

Tabel II.9.: Procentuele modal-split per relatie sector-sector

| Modal-Split | Bestemmingsring | | | Stadsring | | | Stad Gent | | | Studiegebied | | | Buitengebied | | |
|-----------------|-----------------|----|----|-----------|----|----|-----------|----|----|--------------|----|----|--------------|-----|-----|
| | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F |
| Bestemmingsring | 20 | 50 | 30 | 23 | 39 | 39 | 39 | 29 | 32 | 64 | 21 | 15 | 33 | 59 | 8 |
| Stadsring | 50 | 24 | 26 | 40 | 27 | 33 | 55 | 17 | 29 | 67 | 17 | 15 | 55 | 42 | 3 |
| Stad Gent | 57 | 15 | 28 | 61 | 13 | 26 | 58 | 16 | 26 | 77 | 9 | 13 | 66 | 32 | 3 |
| Studiegebied | 76 | 12 | 13 | 83 | 8 | 9 | 82 | 7 | 12 | 67 | 11 | 21 | 75 | 22 | 3 |
| Buitengebied | 46 | 53 | 0 | 45 | 55 | 0 | 59 | 40 | 1 | 77 | 20 | 3 | nvp | nvp | nvp |

Tabel II.10.: Procentuele modal-split, gecumuleerd naar sector

| Modal-Split | Bestemmingsring | | | Stadsring | | | Stad Gent | | | Studiegebied | | | Buitengebied | | |
|-----------------|-----------------|----|----|-----------|----|----|-----------|----|----|--------------|----|----|--------------|----|----|
| | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F |
| Bestemmingsring | 20 | 50 | 30 | 22 | 41 | 37 | 32 | 33 | 34 | 39 | 31 | 30 | 38 | 35 | 27 |
| Stadsring | 40 | 33 | 27 | 36 | 31 | 34 | 45 | 24 | 31 | 48 | 23 | 28 | 49 | 27 | 24 |
| Stad Gent | 47 | 25 | 28 | 49 | 21 | 30 | 54 | 18 | 28 | 58 | 17 | 25 | 59 | 21 | 20 |
| Studiegebied | 49 | 24 | 27 | 52 | 20 | 28 | 56 | 17 | 26 | 61 | 16 | 23 | 62 | 20 | 18 |
| Buitengebied | 48 | 28 | 24 | 51 | 25 | 24 | 56 | 20 | 23 | 61 | 18 | 20 | 63 | 21 | 16 |

Deze laatste tabel toont een algemene modal-split verhouding van 63-21-16 voor de respectievelijke vervoerswijzen auto, OV en fiets met relatie tot het studiegebied. Deze cijfers tonen een ietwat groter aandeel OV en (brom)fiets dan de provinciale of regionale gemiddelden. Echter, het betreft hier een verkeersmodel toegespitst op een stedelijke omgeving, waarin deze cijfers zeer plausibel zijn.

Opgesplitst naar verplaatsingsmotief vinden we een volgende tabel voor het hele studiegebied :

Tabel II.11 : Procentuele Modal-Split naar motief

| Motief | Totaal | Auto | OV | Fiets |
|---------|--------|------|----|-------|
| Werk | 40 | 69 | 15 | 16 |
| School | 22 | 48 | 21 | 30 |
| Overige | 38 | 65 | 25 | 10 |
| Totaal | 100 | 63 | 21 | 16 |

Opmerkelijk is het hogere aandeel van de schoolverplaatsingen in het stedelijk model ten opzichte van de provinciale modellen. Dit wordt verklaard door de detaillering van de zoning; schoolverplaatsingen zijn relatief korter en vallen in de provinciale modellen meestal binnen de intrazonale verplaatsingen, dit in tegenstelling tot het stedelijk multi-modaal model waar de zonedoormeters aanzienlijk kleiner zijn.

Opvallend is het grote aandeel van de modus fiets binnen de motieven school en werk. Deze laatste vaststelling wordt ook onderstreept in het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen en is modelmatig opnieuw een gevolg van de kleinere centrumzoning.

Inzake triplengte stellen we volgende cijfers vast :

| Tabel II.12 : Gemiddelde verplaatsingsafst. | |
|--|----------------------|
| Vervoerswijze | Gem. Triplengte (km) |
| Auto | 12,34 |
| OV | 15,14 |
| Fiets | 4,17 |

De volgende tabellen rapporteren de gepresteerde verplaatsingskilometer voor auto en OV, dit binnen elke sector afzonderlijk met de ingesloten sectoren niet opgenomen in de omvattende sectoren.

| Tabel II.13 : verplaatsingskilometer autoverkeer | | | | |
|---|-----------------|-----------|-----------|--------------|
| Autonetwerk | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Verreden autokm. | 8.971 | 48.419 | 251.729 | 314.264 |
| Gem. snelheid(km/u) | 13 | 22 | 38 | 47 |

Een aparte analyse van de (toekomstige) bestemmingsring detailleert de gegevens van de sector Stadscentrum: in de gemiddelde avondspits worden per uur 6.176 autokilometers gereden op deze route, tegen een gemiddelde snelheid van 17,43 km/u.



4.2.2.3. Unimodale doorrekening-Tijdshorizon '97

In een zogenaamde unimodale doorrekening, gaat het model ervan uit dat alle verplaatsingen die in de bestaande toestand met de wagen gebeurden, ook na invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad nog met diezelfde wagen zullen gebeuren. Er is met andere woorden geen overstap naar het openbaar vervoer of de fiets.

Deze doorrekening is gebeurd omdat je er mag van uitgaan dat het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad een grondige wijziging in het gedrag van de mensen zal vergen. Iedereen weet nochtans dat dergelijke gedragswijzigingen niet van de ene dag op de andere ingang vinden. Oude gewoontes worden niet zo snel doorbroken. Dit betekent dat een overstap naar een andere modus in de eerste maanden na invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad niet direct een feit zal zijn. Mede daardoor heeft het inlassen van een proefperiode ook weinig zin : het kan niet genoeg benadrukt worden dat het plan op langere termijn de kans moet krijgen om zijn deugdelijkheid te bewijzen.

Daarom dus deze - meest negatieve - hypothese, die bij wijze van spreken nagaat wat het effect is van de invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad, direct na de invoering ervan.

Aangezien geen verschuivingen in de modal-split plaatsvinden binnen een unimodale doorrekening, gelden dezelfde herkomst-bestemmingsrelaties als in de huidige toestand. Deze werden reeds gerapporteerd in de analyse van de huidige toestand.

Verder worden geen nieuwe gegevens omtrent reizigerskilometers bekomen voor de vervoerswijzen openbaar vervoer en fiets.

Om deze redenen beperkt de evaluatie van de unimodale doorrekening van het Mobiliteitsplan Gent met tijdshorizon 1997 zich tot een analyse van het autoverkeer en de autokilometers.

De volgende tabel geeft een duidelijk inzicht in de eerste verschuivingen van het autoverkeer. De gepresteerde autoverplaatsingskilometers worden gerapporteerd binnen elke sector afzonderlijk met de ingesloten sectoren niet opgenomen in de omvattende sectoren.

| Tabel I.1 : verplaatsingskilometer in de avondspits autoverkeer | | | | |
|--|-----------------|-----------|-----------|--------------|
| Autonetwerk Uni-'97 | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Verreden autokm. | 7.187 | 51.030 | 256.738 | 293.877 |
| Toename t.o.v. '95 | -20% | 5% | 2% | -6% |

Deze unimodale doorrekening toont een aanzienlijk daling van het autoverkeer binnen de bestemmingsring, naast lichte schommelingen voor de andere waarden.

Meer gedetailleerde analyse van het stadscentrum maakt een onderscheid naar de bestemmingsring als traject en de binnengelegen Gentse Kuip. Op deze bestemmingsring

worden 5.834 autokilometers verreden, wat een kleine daling betekent van 5 procent tegenover de huidige toestand. De overblijvende 1.353 autokilometers worden gepresteerd binnen deze bestemmingsring, Hier is de afname van verkeer duidelijker met een vermindering van ruim 50 procent ten opzichte van 1995. Duidelijk is dat een deel van het doorgaand autoverkeer uit het centrum weggeduwd wordt naar de stadsring R40 toe, wat de stijging van 5 procent verklaart.

De belangrijkste vaststellingen zijn de volgende :

- * op het hoogste niveau, betreffende de toedeling rondom Gent, wordt weinig verschil waargenomen. Bij eenzelfde vervoerswijzekeuze worden alleen lokaal in het centrum de trajecten aangepast; de invalswegen en uitvalswegen verwerken grosso modo dezelfde verkeersvolumes.

- * In dit scenario is afwerking van de R4 tussen de Brugsesteenweg en de Deinsteenweg mee opgenomen. Let wel, ook het vak Brugsesteenweg - Drongensesteenweg is in het model nog nieuw omdat de bestaande toestand is gemodelleerd aan de hand van cijfergegevens uit 1995.
 - ↳ Opmerkelijk is de geringe belasting van het stuk R4 tussen de Brugsesteenweg en de Deinsteenweg. Deze beperkte uitvoering kan slechts een trajectwijziging meebrengen voor een kleinere noord-zuid relatie.

- * bij analyse op niveau van de stadsring R40 valt de beduidende intensiteitstoename op van de ontdebeldde ring over de Opgeëistenlaan, en dit in beide richtingen. Deze beweging heeft een kwalijke uitloper over de Coupure tot zelfs de Sint-Kwintensberg en via Sint-Amandstraat naar de R40 via de Overpoort en vooral via de Kantienberg richting B401.

- * deze stadsring R40 zelf ziet haar intensiteit lichtjes toegenomen en dit voor praktisch alle delen ervan.

- * de F. Rooseveltlaan staduitwaarts en de Zuidparklaan stadinwaarts worden zwaarder belast, als zijnde de sluiting van het zuidelijke deel van de bestemmingsring. Als gevolg hiervan wordt de aanvoer naar het Sint-Annaplein vanuit de Lange Violettenstraat bemoeilijkt.

- * een belangrijke verkeersstroom gebruikt de volledige F. Lousbergskaaï als uitvalsweg. Als gevolg ziet de Heirnislaan haar verkeersstroom omkeren naar de stadsring R40 toe.

- * op het niveau van de bestemmingsring ziet voornamelijk het traject Peperstraat-Hoogstraat-Oude Houtlei zijn intensiteit gestegen, met een parallelle stijging in de Holstraat. Verontrustend is de doorsteek via de Iepenstraat richting Coupure.
- * de Burgstraat wordt voornamelijk gebruikt richting Oudburg. Op het oostelijk deel van de bestemmingsring zakt de verkeersintensiteit op de Vlasmarkt en de Sint-Jacobsnieuwstraat, tegenover een stabilisatie of toename op de Ottogracht en de Keizer Karelstraat. De sluiting van de bestemmingsring via Lange Boomgaardstraat, Seminariestraat en François Laurentplein wordt zwaar belast.

4.2.2.4. Multimodale doorrekening - Tijdshorizon '97

In een multimodale doorrekening, in tegenstelling tot de hierboven beschreven unimodale doorrekening, wordt er wel van uitgegaan dat de motiefkeuze voor personenverplaatsingen wordt bepaald op een rationele manier, dit betekent dat de persoon in kwestie kiest voor de meest aantrekkelijke verplaatsing, rekening houdend met verplaatsingstijd, verplaatsingsafstand, reiskosten,...

Ook deze doorrekening is gebeurd voor 1997, ondanks de eerder vernoemde reserves bij een overstap naar een andere vervoerswijze op korte termijn. In de praktijk mag men er van uitgaan dat de feitelijke situatie zich ergens tussen de unimodale en de multimodale doorrekening in zal bevinden.

Gegevens omtrent personenverplaatsingen en herkomst-bestemming geven een interessant inzicht in de globale verplaatsingspatronen. Als gevolg van deze gewijzigde patronen tonen de toedelingen van de drie vervoermodi de impact van het Mobiliteitsplan Gent op de reistrajecten.

Als gevolg van de nieuwe verplaatsingspatronen worden de personenverplaatsingen naar de sectoren herverdeeld. De volgende tabellen geven een inzicht in de herkomst-bestemmingspatronen tussen de verschillende gerapporteerde sectoren. Opnieuw wordt voor elke tabel een onderscheid gemaakt tussen de absolute personenverplaatsingen, waar de omliggende sectoren de omsloten sectoren niet mee opnemen en de cijfers rond de gecumuleerde personenverplaatsingen, waar dit wel het geval is.

Tabel II.1: Aantal absolute personenverplaatsingen, modus auto

| Aantal autoverplaats. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|------------------------|-----------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 12 | 88 | 511 | 462 | 946 | 2.018 |
| Stadsring | 102 | 875 | 3.273 | 1.401 | 1.790 | 7.440 |
| Stad Gent | 206 | 3.404 | 14.489 | 8.279 | 8.637 | 35.014 |
| Studiegebied | 48 | 782 | 3.195 | 4.626 | 5.972 | 14.622 |
| Buitengebied | 81 | 803 | 2.598 | 4.966 | 0 | 8.448 |
| Totaal Bestemm. | 448 | 5.952 | 24.066 | 19.734 | 17.345 | 67.544 |

Tabel II.2: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, modus auto

| Aantal autoverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 12 | 99 | 610 | 1.072 | 2.018 |
| Stadsring | 113 | 1.076 | 4.860 | 6.722 | 9.459 |
| Stad Gent | 319 | 4.686 | 22.959 | 33.100 | 44.473 |
| Studiegebied | 367 | 5.516 | 26.983 | 41.751 | 59.096 |
| Buitengebied | 448 | 6.400 | 30.466 | 50.199 | 67.544 |

Tabel II.3: Aantal absolute personenverplaatsingen, modus openbaar vervoer

| Aantal Openb Vervverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|-------------------------|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 210 | 826 | 1.318 | 407 | 868 | 3.629 |
| Stadsring | 228 | 1.335 | 1.663 | 566 | 2.142 | 5.934 |
| Stad Gent | 169 | 1.031 | 4.052 | 993 | 3.958 | 10.203 |
| Studiegebied | 21 | 99 | 257 | 785 | 1.587 | 2.749 |
| Buitengebied | 191 | 896 | 1.569 | 1.048 | 0 | 3.704 |
| Totaal Bestemm. | 819 | 4.187 | 8.859 | 3.799 | 8.555 | 26.219 |

Tabel II.4: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, modus openbaar vervoer

| Aantal Openb Vervverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|-------------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 210 | 1.036 | 2.354 | 2.761 | 3.629 |
| Stadsring | 438 | 2.599 | 5.580 | 6.553 | 9.563 |
| Stad Gent | 607 | 3.799 | 10.832 | 12.798 | 19.766 |
| Studiegebied | 628 | 3.919 | 11.209 | 13.960 | 22.515 |
| Buitengebied | 819 | 5.006 | 13.865 | 17.664 | 26.219 |

Tabel II.5: Aantal absolute personenverplaatsingen, modus fiets

| Aantal fietsverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|------------------------|-----------------|--------------|---------------|--------------|--------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 123 | 767 | 1.335 | 274 | 92 | 2.591 |
| Stadsring | 248 | 1.640 | 2.763 | 491 | 116 | 5.258 |
| Stad Gent | 332 | 2.181 | 6.374 | 1.407 | 342 | 10.636 |
| Studiegebied | 21 | 116 | 450 | 1.434 | 221 | 2.242 |
| Buitengebied | 1 | 6 | 26 | 201 | 0 | 234 |
| Totaal Bestemm. | 725 | 4.710 | 10.948 | 3.807 | 771 | 20.961 |

Tabel II.6: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, modus fiets

| Aantal fietsverpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 123 | 890 | 2.225 | 2.499 | 2.591 |
| Stadsring | 371 | 2.778 | 6.876 | 7.641 | 7.849 |
| Stad Gent | 703 | 5.291 | 15.763 | 17.935 | 18.485 |
| Studiegebied | 724 | 5.428 | 16.350 | 19.956 | 20.727 |
| Buitengebied | 725 | 5.435 | 16.383 | 20.190 | 20.961 |

Tabel II.7: Aantal absolute personenverplaatsingen, alle modi

| Aantal verpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied | Totale Herkomst |
|------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|
| Bestemmingsring | 345 | 1.681 | 3.164 | 1.143 | 1.906 | 8.238 |
| Stadsring | 578 | 3.850 | 7.699 | 2.458 | 4.048 | 18.632 |
| Stad Gent | 707 | 6.616 | 24.915 | 10.679 | 12.937 | 55.853 |
| Studiegebied | 90 | 997 | 3.902 | 6.845 | 7.780 | 19.613 |
| Buitengebied | 273 | 1.705 | 4.193 | 6.215 | 0 | 12.386 |
| Totaal Bestemm. | 1.992 | 14.849 | 43.873 | 27.340 | 26.671 | 114.724 |

Tabel II.8: Aantal gecumuleerde personenverplaatsingen, alle modi

| Aantal verpl. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied | Buitengebied |
|------------------------|-----------------|-----------|-----------|--------------|--------------|
| Bestemmingsring | 345 | 2.025 | 5.189 | 6.332 | 8.238 |
| Stadsring | 922 | 6.453 | 17.316 | 20.916 | 26.871 |
| Stad Gent | 1.629 | 13.776 | 49.554 | 63.833 | 82.724 |
| Studiegebied | 1.719 | 14.863 | 54.542 | 75.667 | 102.338 |
| Buitengebied | 1.992 | 16.841 | 60.714 | 88.053 | 114.724 |

Op basis van deze verplaatsingsmatrices volgt een volgende modal-split :

Tabel II.9.: Procentuele modal-split per relatie sector-sector

| Modal-Split | Bestemmingsring | | | Stadsring | | | Stad Gent | | | Studiegebied | | | Buitengebied | | |
|-----------------|-----------------|----|----|-----------|----|----|-----------|----|----|--------------|----|----|--------------|-----|-----|
| | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F |
| Bestemmingsring | 3 | 61 | 36 | 5 | 49 | 46 | 16 | 42 | 42 | 40 | 36 | 24 | 50 | 46 | 5 |
| Stadsring | 18 | 39 | 43 | 23 | 35 | 43 | 43 | 22 | 36 | 57 | 23 | 20 | 44 | 53 | 3 |
| Stad Gent | 29 | 24 | 47 | 51 | 16 | 33 | 58 | 16 | 26 | 78 | 9 | 13 | 67 | 31 | 3 |
| Studiegebied | 53 | 23 | 23 | 78 | 10 | 12 | 82 | 7 | 12 | 68 | 11 | 21 | 77 | 20 | 3 |
| Buitengebied | 30 | 70 | 0 | 47 | 53 | 0 | 62 | 37 | 1 | 80 | 17 | 3 | nvp | nvp | nvp |

Tabel II.10.: Procentuele modal-split, gecumuleerd naar sector

| Modal-Split | Bestemmingsring | | | Stadsring | | | Stad Gent | | | Studiegebied | | | Buitengebied | | |
|-----------------|-----------------|----|----|-----------|----|----|-----------|----|----|--------------|----|----|--------------|----|----|
| | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F | A | OV | F |
| Bestemmingsring | 3 | 61 | 36 | 5 | 51 | 44 | 12 | 45 | 43 | 17 | 44 | 39 | 24 | 44 | 31 |
| Stadsring | 12 | 47 | 40 | 17 | 40 | 43 | 28 | 32 | 40 | 32 | 31 | 37 | 35 | 36 | 29 |
| Stad Gent | 20 | 37 | 43 | 34 | 28 | 38 | 46 | 22 | 32 | 52 | 20 | 28 | 54 | 24 | 22 |
| Studiegebied | 21 | 37 | 42 | 37 | 26 | 37 | 49 | 21 | 30 | 55 | 18 | 26 | 58 | 22 | 20 |
| Buitengebied | 22 | 41 | 36 | 38 | 30 | 32 | 50 | 23 | 27 | 57 | 20 | 23 | 59 | 23 | 18 |

In vergelijking met de huidige toestand vinden we geen verschil in het totaal aantal verplaatsingen, wel in de spreiding van de modal-split, en dit verschillend al naargelang de beschouwde sectoren.

Analyse van de tabel omtrent de modal-split per relatie sector-sector, levert volgende belangrijke vaststellingen op:

- * het verplaatsingsgedrag binnen de bestemmingsring is verder omgegooid, met praktisch géén autoverplaatsingen. Openbaar vervoer en fiets zijn met een proportioneel aandeel gestegen.
- * dezelfde verschuiving is zeer sterk merkbaar bij alle relaties met betrekking tot de sector bestemmingsring, zij het als bestemming of als oorsprong. Deze vaststellingen zijn logischerwijze het gevolg van de toegenomen kost om per wagen de bestemmingsring te bereiken.
 - ✓ de sector stadsring ondergaat eenzelfde verschuiving, weg van de wagen, hoewel niet even uitgesproken. In het netwerk werden enkel kleinere wijzigingen aangebracht in dit gebied tussen stadsring R40 en bestemmingsring, de verschuiving van modal-split is dus een gevolg van de herinrichting van het stadscentrum. De effecten van het Mobiliteitsplan Gent deinen in positieve zin uit tot de rondom gelegen gordel.
 - ✓ de andere cellen omtrent relaties tussen de stad Gent, het studiegebied en het buitengebied vertonen nauwelijks enige verschuiving.

Tabel 10 geeft een inzicht in de globale modal-split in de stad Gent : een vroegere verdeling van 54-18-28 over auto, openbaar vervoer en fiets wordt door het Mobiliteitsplan omgezet naar 46-22-32. In absolute cijfers komen we op 23.000 auto-verplaatsingen, 11.000 openbaar vervoerverplaatsingen en 16.000 fietsverplaatsingen.

Voor het hele model wijzigt de modal-split van 63-21-16 naar 59-23-18, wat aantoont dat een aanpassing in het stadscentrum van Gent blijkbaar een voelbare uitwerking heeft op de provincie-cijfers.

De volgende cijfers bevestigen de herverdeling in het centrum :

| Tabel II.11.: Gemiddelde verplaatsingsafstand | | |
|--|----------------------|-------------------|
| Vervoerswijze | Gem. Triplengte (km) | Toename tov. 1995 |
| Auto | 14,11 | 14 % |
| OV | 12,56 | -17 % |
| Fiets | 4,27 | -2 % |

Door verschuiven van de kortere verplaatsingen in de Gentse binnenstad van auto naar openbaar vervoer en fiets, passen de verplaatsingsafstanden zich aan.

De volgende tabel rapporteert de gepresteerde autokilometers naar elke sector afzonderlijk en vergelijkt met de huidige toestand anno 1995.

| Tabel II.12.: verplaatsingskilometer per uur in de avondspits autoverkeer | | | | |
|--|-----------------|-------------|-------------|--------------|
| Autonetwerk | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Verreden autokm. | 5.016 | 45.257 | 249.598 | 293.139 |
| Toename t.o.v. 1995 | -44 % | -7 % | -1 % | -7 % |

Meest opvallend is de sterke daling binnen de bestemmingsring, wat logisch is, gelet op het verkeersvrij maken ervan. Meer gedetailleerde analyse leert dat binnen deze bestemmingsring 4.193 autokilometers verreden worden op de bestemmingsring zelf. Dit betekent een daling van ruim 32 procent. Binnenin het centrum zakken de cijfers van 2.795 kilometers naar 823 kilometers, een daling van ruim 70 procent. Met andere woorden, de bestemmingsring functioneert niet als een ring die ervoor zorgt dat de afgeleide verkeersstromen doorheen het centrum opgevangen worden maar zorgt eerder voor een verschuiving naar de stadsring R40.

Zoals eerder opgemerkt, ondervindt het gebied tussen stadsring R40 en bestemmingsring ook een opmerkelijke daling van autoverkeer, mede te wijten aan de modal-split verschuiving en lichtjes tegengewerkt door een kleine stijging op de stadsring zelf.

Naar het wegennet toe de opvallendste conclusies:

- * de uitbreiding van de R4 van de Brugsesteenweg naar de Deinsesteenweg kent in eerste instantie een mager succes. De relatie noordelijk Gent - Deinze op zich is niet dermate uitgebreid.
- * de grote invalswegen zien hun intensiteit lichtjes gedaald ten opzichte van 1995.
- * opvallend is de toegenomen drukte op de noordelijke ontdubbelde R40 over de Opgeëistenlaan, en de afgenomen intensiteit over de Gordunakaai.
- * verkeerstoename ook op de verbinding Sint-Kwintensberg, Sint-Amandsstraat, met uitloper naar de B401 over de Kantienberg, alsook op de Visserij.
- * opmerkelijke verkeersafname op de Kortrijksepoortstraat en de Nederkouter. De vroegere bewegingen richting Belfortstraat en Lippensplein worden door het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad nutteloos. Anderzijds lijkt de richting van de Nederkouter via de Kouter naar de Peperstraat weinig gebruikt, dit hoogstwaarschijnlijk ten gevolge van de moeilijkere voorrangregeling in deze richting (hoek Kouter/Zonnestraat).
- * er valt een ruime daling waar te nemen van de Ottogracht tot de Keizer Karelstraat, wat zich voortzet in een intensiteitsafname over de Tolhuislaan en Sleepstraat.

Globaal bekeken bevestigen deze cijfers een verplaatsing van het vroegere doorgaand verkeer door het centrum naar de R40 eerder dan over de bestemmingsring. Als gevolg hiervan worden de invalswegen binnen de stadsring R40 minder belast, wat vanuit verkeerskundig perspectief verdere mogelijkheden naar herwaardering biedt.

De volgende tabel rapporteert omtrent de verplaatsingskilometers voor openbaar vervoer naar elke sector afzonderlijk en vergelijkt met de bestaande toestand (1995).

| Tabel II.13.: verplaatsingskilometer openbaar vervoer | | | | |
|--|-----------------|-------------|-------------|--------------|
| OV-netwerk : De Lijn | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Reiskilometers | 5.723 | 15.560 | 42.518 | 22.837 |
| Toename t.o.v. 1995 | 16 % | 20 % | 10 % | 8 % |
| | | | | |
| OV-netwerk : N.M.B.S. | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Reiskilometers | - | - | 34.337 | 58.660 |
| Toename t.o.v. 1995 | - | - | -1 % | -3 % |
| | | | | |
| Voor-tussen-natransport | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Afgelegde voetkilometers | 2.076 | 3.196 | 9.533 | 3.476 |
| Toename t.o.v. 1995 | 74 % | 11 % | 3 % | -1 % |

Deze cijfers tonen duidelijk de verschuiving aan naar openbaar vervoer, met relatief grotere toenames ten opzichte van kleinere aandelen in 1995. Opmerkelijk is het sterk gestegen voor- en natransport binnen de bestemmingsring.

Analyse naar detail van de bestemmingsring leert dat er met het openbaar vervoer 2.972 reiskilometers op de bestemmingsring worden afgelegd tegenover 2.751 kilometers binnen deze omschrijving, respectievelijke toenames van 18 en 13 procent ten opzichte van de huidige toestand. Inzake voor- en natransport te voet, noteren we 559 kilometers op de bestemmingsring en 1.517 kilometers binnen de bestemmingsring, respectievelijk toenames van 43 en 89 procent ten opzichte van 1995.

We noteren in totaal 5.893 opstappers op alle trams, welke gemiddeld 2,3 km reizen, tegen een gemiddelde snelheid van 23 km/u. Op de stadsbussen stappen 9.289 reizigers op, die gemiddeld 2,9 km reizen tegen een gemiddelde snelheid van 25 km/u. Op de buslijnen van het streekvervoer stappen 15.621 personen op, die gemiddeld 11,8 km reizen tegen een gemiddelde snelheid van 35 km/u. Op te merken valt dat elke overstap tussen Openbaar Vervoer-voertuigen in het model geteld wordt als een extra opstap.

Naar het netwerk toe kunnen de volgende conclusies worden getrokken :

- * de regionale buslijnen kennen overall een kleine toename in passagiers.
- * opmerkelijkst is de oost-west as over Dampoort en Brugse Poort, alsook richting Tolpoort, een toename welke voornamelijk toe te schrijven is aan het stadsvervoer per bus.
- * het tramverkeer kent in zijn geheel een belangrijke stijging.
- * grootste toename is de verbinding St.-Pietersstation met de Kouter en Korenmarkt.
- * Het fietsverkeer kent in het studiegebied een toename van ruim 10 procent.

4.2.2.5. Multimodale doorrekening -Tijdshorizon '99

Het derde scenario gaat naar een evaluatie op middellange termijn van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad, waar het volledige maatregelenpakket ingevoerd wordt tegen 1999. Verder wordt dit scenario gecombineerd met enkele verwachte ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur. Deze derde berekening leunt volledig aan bij de gevolgde procedure van het tweede scenario.

Als basisnetwerk wordt de toestand van het tweede scenario met tijdshorizon 1997 overgenomen. Verdere uitbreidingen binnen het kader van het Mobiliteitsplan liggen op het vlak van het parkeerbeleid. Zo worden drie nieuwe parkings geïntegreerd in de binnenstad, zijnde de Kouterparking ter vervanging van de parkeerruimte bovengronds, alsook de Belfortparking in het hart van Gent en de Sint-Baafsparking.

Flankerend wordt het straatparkeren onmogelijk tenzij voor bewoners van de binnenstad. Deze maatregelen vormen het laatste speerpunt inzake de sturing van het bestemmingsverkeer in Gent centrum. Met een ondersteunend parkeergeleidingssysteem is het mogelijk de volledige binnenstad te bereiken tot loopafstand van een parking.

Naast het Mobiliteitsplan wordt de R4 vanaf de Deinseseesteenweg verder doorgetrokken tot aan Flanders Expo, waar een volledige verkeerswisselaar zorgt voor alle essentiële verbindingen met de E40. Op deze manier wordt het noordelijk en noordwestelijk gebied op een verkeersvriendelijke manier verbonden met het internationaal wegennet.

De R4 op beide oevers van de Ringvaart krijgt aansluiting op de B402 via een aansluitingscomplex.

Een laatste infrastructuuringreep betreft de voorlopige herinrichting van de Dampoort met het afbreken van de brug over het Octrooiplein als onderdeel van de stadsring R40. Rond de zwaaihoek zorgt een rond punt voor de volledige verkeersafwisseling in afwachting van een definitieve herinrichting en het verleggen van het traject van de stadsring R40.

De evaluatie wordt hier gericht op het autoverkeer vermits daar de voornaamste resultaten te verwachten zijn ten aanzien van de doorrekening met tijdshorizon 1997 tegenover de toegevoegde infrastructuren.

Zoals reeds opgemerkt in het tweede scenario, vindt er een verdere, zij het lichte stijging plaats van de verplaatsingsafstand per wagen. Deze bedraagt nu gemiddeld 14,68 kilometer in de avondspits, dit als gevolg van een lichtjes toegenomen weerstand voor de vervoermodus auto naar de binnenstad.

Een verdere analyse naar de gepresteerde autokilometers resulteert in de volgende tabel, naar elke sector afzonderlijk :

| Tabel III.1.: Verplaatsingskilometer per uur - in de avondspits -autoverkeer | | | | |
|---|-----------------|--------------|--------------|--------------|
| Autonetwerk | Bestemmingsring | Stadsring | Stad Gent | Studiegebied |
| Verreden autokm | 4.782 | 38.411 | 227.454 | 276.972 |
| Toename t.o.v. 1997 | -5 % | -15 % | -9 % | -5 % |
| Toename t.o.v. 1995 | -47 % | -20 % | -10 % | -12 % |

Hoewel minder spectaculair, merken we toch een belangrijke verschuiving op ten opzichte van de situatie 1997 betreffende het gebied tussen bestemmingsring en stadsring R40. Een afname van 15 procent wordt in grote mate verklaard door het verstoren van de huidige verkeersstromen over de Kasteellaan en Dok Zuid en Noord.

De voorlopige herinrichting van de Dampoort met een rond punt met voorrang voor verkeer op het rond punt, blijkt het verkeer komende vanuit de Kasteellaan, dat moeilijk het rond punt kan oprijden door een conflicterende uitgaande verkeersstroom vanop de rotonde richting Sint-Amandsberg, sterk te belemmeren. Hierdoor verliest het oostelijk deel van de stadsring R40 een groot deel van haar aantrekkingskracht.

Duidelijk is dan ook de invloed van het rond punt aan de Dampoort op de verkeersafwikkeling in het oostelijk gedeelte van de binnenstad, met voornamelijk sluiproutes langs Voorhoutkaai en Ham; maar ook dieper stadsinwaarts richting Sint-Joriskaai tot zelfs op het oostelijk deel van de bestemmingsring.

Logisch is de relatief geringere afname van verkeer binnen de bestemmingsring vergeleken met de grote daling tussen 1997 en 1995. De laatste maatregelen van het Mobiliteitsplan bemoeilijken de laatste doorgaande beweging of bestemmingsverkeer anders dan bewonersverkeer. Meer gedetailleerd zien we dat op de bestemmingsring 3.773 autokilometers gepresteerd worden, een daling van 11 procent ten opzichte van 1997. Binnen de bestemmingsring resteren dan 1.049 autokilometers. Dit betekent een stijging van 27 procent t.o.v. de situatie van 1997. Deze stijging is vooral het gevolg van de toename van het gebruik van de parkings. Ten overstaan van 1995 bestendigt zich een daling van nog steeds 62%.

Ter verduidelijking wordt in tabel III.2 nog eens aangegeven hoeveel autokilometers er verreden worden binnen de bestemmingsring in de verschillende scenario's.

| scenario | aantal km | toename tov 1995 |
|---------------------------|-----------|------------------|
| 1995 (bestaande toestand) | 2.795 | 0% |
| 1997 unimodaal | 1.353 | -52% |
| 1997 multimodaal | 823 | -71% |
| 1999 multimodaal | 1.049 | -62% |

Naar het netwerk toe de volgende conclusies :

- * het doortrekken van de R4 van de Deinsessesteenweg tot aan Flanders Expo met een volledig uitgeruste aansluiting naar de E40, doet het gebruik van de R4 beduidend stijgen.
- * het oostelijke deel van de stadsring R40 ondervindt grote hinder van de heringerichte Dampoort. Dit resulteert enerzijds wel in een lokale verkeersafname op de Kasteellaan en Dok Zuid, doch het overblijvende sluipverkeer blijft de verkeersleefbaarheid van de omliggende wijken aantasten. Oorzaak van dit fenomeen is het gebruik van de voorrangregeling op het rond punt, wat in de avondspits het stadsuitgaande verkeer ietwat vergemakkelijkt ten koste van het doorgaande verkeer over de R40. Teneinde de capaciteit van deze conflictpunten te verhogen in de spits, lijkt een nauwkeurige lichtenregeling op het rond punt aangewezen.
 - ↳ een verder gevolg is de toename van het stadsuitwaarts verkeer over de Steendam en een aanzienlijke verkeersstijging over de Visserij en F. Lousbergskaai.
 - ↳ het gebruik van de Opgeëistenlaan als ontdubbeling van de stadsring R40 neemt opnieuw af.
- * we constateren een afname van verkeer op de bestemmingsring ter hoogte van de Peperstraat, Hoogstraat en Oude Houtlei.
- * de tendens van 1997 omtrent het dalen van de uitgaande verkeersstroom op de Gordunakaai wordt verder doorgezet. Deze verbinding lijkt naar een draaglijk niveau te zakken inzake verkeersleefbaarheid.
- * opmerkelijk is het gebruik van de nieuwe parkings en het slechts plaatselijke effect hiervan op het autonetwerk in de binnenstad.

CONCLUSIE

Het plan dat nu voorligt is het resultaat van een grondige evaluatie van dit alles. Op die manier is het stadsbestuur ervan overtuigd om sterk gewapend naar de uitvoering van dit Mobiliteitsplan te gaan.

Aldus kregen de burgers en de wetenschappers de negenproef aangeboden.

4.3. Derde stap : het definitief voorstel

4.3.1. Algemeen

Hierna wordt, per vervoermodus, gedetailleerd weergegeven wat het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad inhoudt voor de zone in kwestie.

In dit hoofdstuk zal de auto de meeste aandacht krijgen. Dit betekent echter geenszins dat het hier enkel zou gaan om een autoplan! Integendeel, het gaat om een geïntegreerd concept dat de automobilititeit op korte termijn heel sterk aanpakt, rekening houdend met de draagkracht van de binnenstad naar bereikbaarheid toe en met een realistische modalsplitverschuiving naar fiets en openbaar vervoer toe.

Het is wellicht goed om in deze context nog even de eerste doelstelling uit het fietsbeleidsplan van 1993 te hernemen : “Het voeren van een degelijk fietsbeleid zonder de automobilititeit fundamenteel aan te pakken, is weinig zinvol”.

Zoals reeds hoger verdedigd, kan de automobilititeit slechts beheerst worden vanuit een goede hiërarchie der wegenis. Voor een omstandige uitleg wordt verwezen naar respectievelijk 3.1.2. en deelrapport 4.

De wegenhiërarchie wordt dan ook, naast de vervoersmodi, gehanteerd als een structurerend element voor de verdere toelichting, tot op straatniveau, van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

4.3.2. Buiten de bestemmingsring

De zone buiten de bestemmingsring wordt hiernavolgend enkel toegelicht voor zover dit relevant is voor het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad.

4.3.2.1. Grote Ring R 4

4.3.2.1.1. Algemeen

De grote ring R 4 is een verbindingsweg van supra-stedelijk niveau, voorlopig nog onderverdeeld in twee categorieën zijnde : "internationale weg van het hoogste niveau" (wegvak Zelzate A11/N49 - Merelbeke A10) en interregionale weg (overige wegvakken). Op Europees planniveau is het de uiteindelijke bedoeling de R4 op te nemen in het transeuropees netwerk.

4.3.2.1.2. Incidentie met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad

Het openstellen in 1996 van het wegvak op de buitenoever tussen de Industrieweg (Wondelgem) en de Deinseseesteenweg (Drongen) heeft reeds een bescheiden ontlasting van de stadsring (deel Palinghuizen-Drongenseesteenweg) met zich meegebracht.

Met de afwerking in april-mei 1997 van het wegvak tussen de Deinseseesteenweg (Drongen) en de Beukenlaan (Sint-Denijs-Westrem) zal een verdere opwaardering van de R4 worden bewerkstelligd. Alsdan zal er een rechtstreekse verbinding tot stand komen tussen de Noordelijke sector (Linkeroever Havengebied, Wondelgem), de Westelijke sector (Mariakerke, Drongen) en het Zuiden (Sint-Denijs-Westrem, Zwijnaarde).

Tegen 1998-99 zal vervolgens :

- ① de R4 worden doorgetrokken met overbrugging van het kanaal van Zwijnaarde en de Schelde tot aan het volwaardig uit te bouwen aansluitingscomplex met de E40 te Merelbeke.
- ② een brug ter hoogte van Flanders Expo de binnen- en buitenoever van de R4 verbinden en ontsluiten via de E40 naar de wisselaar E17/E40. Op dat ogenblik worden de zuidelijk gelegen autosnelwegen E17 en E40 op het hoogste hiërarchisch niveau ontsloten voor het vanuit noordelijke en westelijke richtingen afkomstig verkeer waardoor het regionale verkeer niet langer de verdichte stadsgebieden moet binnendringen.

Rest alsdan nog het sluiten van de R4 ter hoogte van het havengebied zodat niet alleen het regionaal verkeer maar ook het haventransport tussen linker- en rechteroever vanuit alle windrichtingen op stadssnelwegniveau kan worden afgewikkeld. Op het niveau van het gewestplan worden thans de definitieve reservatiestroken voor de Rodenhuizetunnel voorzien (zie ook 3.1.1.2.).

4.3.2.2. Stadsring R 40 - Kleine Stadsring

4.3.2.2.1. Algemeen

De stadsring zit in de hiërarchie van de wegen op het 2de niveau, nl. dat van de stedelijke hoofdwegen.

Deze stadsring is in het noordelijk deel ontdubbeld :

- * Neuseplein - Blaisantvest - Opgeëistenlaan - Begijnhoflaan - Contributiestraat - Nieuwewandeling - Rooigemlaan (Stadsring = R 40)
- * Neuseplein - Nieuwevaart/Gasmeterlaan - Palinghuizen (N430)- Rooigemlaan

4.3.2.2.2. Incidentie met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad

De stadsring wordt versterkt in haar functie als hoofdverdeelweg voor de binnenstad. Dit ondermeer :

- * door het onderbreken van een aantal doorgaande assen doorheen de binnenstad

* door het parkeergeleidingssysteem.

Dit betekent dat een vlotte doorstroming ook op de stadsring verder moet worden nagestreefd. Dit is niet evident. Denk maar aan de Dampoort, Sint-Lievenspoort, Heuvelpoort.

Niet de stad maar het Vlaams Gewest is over het volledige traject van de stadsring de wegbeheerder. Het komt er dus op aan om via dialoog, afstemming van het beleid op beide bestuursniveau's te bewerkstelligen. Hiervoor vindt onder mijn voorzitterschap 3 maal per jaar een overleg plaats met de topambtenaren van de Vlaamse Administratie voor Wegen en Verkeer. Daarnaast gaat tweemaandelijks onder het voorzitterschap van de Directie-Generaal van de Technische Diensten van de stad Gent een coördinatievergadering door, het zogenaamde CoCo, waarop onder meer ook deze administratie aanwezig is.

Van primordiaal belang voor de ontlasting van de stadsring (R40) is de verdere afwerking van de R4.(zie onder 4.3.2.1.).

4.3.2.3. Bedieningswegen centrum

De verbinding tussen de stadsring en de bestemmingsring gebeurt via een aantal in- en uitvalswegen, nl. :

* Invalswegen

✓ Sector **Tolpoort**

Tolhuislaan - Rodelijvekensstraat
Sint-Salvatorstraat - Sleepstraat

✓ Sector **Dampoort**

Dampoortstraat - Joremaaie - Steendam
Kasteellaan - Nieuwebosstraat

✓ Sector **Keizerpoort**

Brusselsepoortstraat - Lange Violettenstraat

✓ Sector **Sint-Lievenspoort**

Zuidparklaan
B 401 (uitritcomplex E17)

✓ Sector **Kortrijksepoort**

Kortrijksepoortstraat - Nederkouter

✓ Sector **Ekkergem**

Bernard Spaelaan - Rozemarijnstraat - Papegaaistraat - Annonciadenstraat
Nieuwewandeling - Contributiestraat - Brugsepoortstraat - Hoogstraat

✓ Sector **Brugsepoort**

Bevrijdingslaan - Phoenixstraat - Noordstraat - Brugsepoortstraat - Hoogstraat

✓ Sector **Rabot**

Gebr. De Smetstraat - Begijnhoflaan - Brugsepoortstraat - Hoogstraat
Wondelgemstraat - Begijnhoflaan - Brugsepoortstraat - Hoogstraat

* Uitvalswegen

✓ Sector **Tolpoort**

Rodelijvekensstraat - Tolhuislaan
Sleepstraat - Sint-Salvatorstraat

✓ Sector **Dampoort**

Steendam - Joremaaie - Rodetorenkaai - Hagelandkaai
Nieuwebosstraat - Kasteellaan

✓ Sector **Keizerpoort**

Lange Violettenstraat - Brusselsepoortstraat

✓ Sector **Sint-Lievenspoort**

B 401 (uitritcomplex E17)
F. Rooseveltlaan - G. Callierlaan

✓ Sector **Kortrijksepoort**

F. Rooseveltlaan - G. Callierlaan

✓ Sector **Ekkergem**

Annonciadenstraat - Papegaaistraat - Rozemarijnstraat

✓ Sector **Brugsepoort**

Rabotstraat - Basseveldestraat - H. van Wittenberghestraat - Begijnhoflaan ➔
Noordstraat - Phoenixstraat - Bevrijdingslaan

✓ Sector **Rabot**

Rabotstraat - Basseveldestraat - H. van Wittenberghestraat - De Smetstraat
Rabotstraat - Basseveldestraat - H. van Wittenberghestraat - Wondelgemstraat

Die in- en uitvalswegen vormen de verbinding tussen de stadsring en de stadskern op de wegen die daartoe het meest geschikt zijn. Het zijn meestal de historisch gegroeide radiale invalswegen (poortstraten) die altijd al centrale verkeersassen zijn geweest. Het zijn echter ook in veel gevallen - uiteraard om dezelfde reden - die wegen die ook voor het openbaar vervoer van kapitaal belang zijn.

Door het weren van het doorgaande verkeer in de binnenstad worden ook een aantal van die poortstraten ontlast. Het meest frappant is dit bij de as Kortrijksepoortstraat - Nederkouter, die meteen ook de belangrijkste as is voor het tramverkeer, met de verbinding tussen het Sint-Pietersstation en de Korenmarkt. Bovendien worden bijkomende autovrije of autoluwe beddingen voor het openbaar vervoer voorzien (zie 4.3.2.3.).

4.3.2.4. Coupure, F. Lousbergskaai/Visserij, Koepoortkaai, Baudelohof

OMGEVING COUPURE

Eén van de belangrijkste neveneffecten van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in de zone tussen de bestemmingsring en de stadsring is via het verkeersprognosemodel heel sterk tot uiting gekomen. Het gaat meer bepaald om het gevoelig versterken van de sluiproute vanuit de Oude Houtlei via de Iepenstraat, Coupure, Verlorenkost, Sint-Kwintensberg naar de Kantienberg en zo verder via de F. Benardstraat naar de autosnelweg toe.

Omwille van die redenen is beslist om de omgeving van de Coupure, tussen de Verlorenkost en de Rozemarijnbrug, mee op te nemen in de maatregelen die moeten worden genomen in het kader van het huidige voorstel van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

De meest in het oog springende wijziging is de omkering van de rijrichtingen langs beide zijden van de Coupure. Die heeft als bijkomend voordeel dat de nu al geldende maar zinloze voorrang van rechtsregeling op de Coupure eindelijk betekenis krijgt.

Daarnaast wordt ook de rijrichting van de Hospitaalbrug omgekeerd - dus van Coupure Links naar Coupure Rechts - en wordt in de Verlorenkost éénrichtingsverkeer ingevoerd naar de Nederkouter toe.

Tot slot wordt vanaf de Rozemarijnbrug (komende van de richting Coupure Rechts) een linksafslagverbod ingevoerd naar de Coupure Links toe. Dit wordt ook met infrastructurele maatregelen ondersteund.

Op die manier wordt alle doorgaand verkeer in de buurt geweerd terwijl de bereikbaarheid van het gebied onverminderd gehandhaafd blijft (zie plan in bijlage).

F. LOUSBERGSKAAI/VISSERIJ

Het verkeersprognosemodel geeft ook hier een sluiproute aan. Deze situatie wordt thans nader bestudeerd en zal als aanvullend circulatieplan samen met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad worden ingevoerd.

KOEPOORTKAAI - DE VIGNEPLEIN

Binnen het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad vormt de as J. De Vigneplein - Koepoortkaai J. Van Arteveldestraat een belangrijke schakel : het doorknippen van de verkeersstromen tussen de Gebroeders Van Eyckstraat en de Koepoortkaai is noodzakelijk om te vermijden dat de effecten van het weren van het noord-zuid doorgaand verkeer langs de Keizer Karelstraat zouden teniet gedaan worden door het verschuiven van deze stroom naar de Koepoortkaai toe, om zo toch nog de verbinding te maken met het Sint-Annaplein.

Dit heeft uiteraard voor gevolg dat de stedenbouwkundige potenties van de site op termijn sterk gaan toenemen.

De herinrichting van de Koepoortkaai kadert binnen de uitwerking van de groenassen zoals deze werden omschreven in de Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur en de zachte verkeerszones voorzien in het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

De Koepoortkaai, die als parkzone zal worden heringericht, vormt een schakel tussen de Baudelohof, de Reep, het plantsoen voor de Sint-Annakerk en de groenelementen langsheen de Visserij.

Langsheen een sterke landschappelijke drager, voor deze groenas is dat de Schelde, worden bestaande open ruimten in de stad gevrijwaard en nieuwe open ruimten voorzien. Er wordt naar gestreefd de private en publieke open ruimten langsheen deze drager een overwegend groen karakter te bezorgen. Er worden als het ware lineaire "parken" gecreëerd die de open ruimten aan de rand van de stad met de binnenstad verbinden. Een wandel- en/of fietspad vormt de ruggegraat. Zo kunnen binnenstadsbewoners op een aangename en veilige wijze de groene open ruimten en recreatiegebieden aan de rand van de stad bereiken.

De Koepoortkaai is een onderdeel van groenas 3 die de binnenstad verbindt met de vallei van de Zeeschelde, waar het natuurgericht recreatiegebied Gentbrugse Meersen zal worden ontwikkeld.

Beginnende vanaf het jaagpad achter het Oudburg wordt de Minnemeers een lineaire groenzone langsheen het water; daar sluit het Baudelopark op aan dat opnieuw één park zal worden. De Baudelokaai wordt een promenade die verbonden wordt met de Nieuwbrugkaai. Op het einde van de Nieuwbrugkaai dwars de groenas via een te bouwen voetgangers- en fietsersbrug de Nederschelde (de opengemaakte Reep). We bevinden ons aan de samenvloeiing van Schelde en Leie.

Door het slopen van een aantal loodsen (in stadseigendom) achter het zwembad Van Eyck en het wegnemen van de daar aanwezige parkeerplaatsen kan een nieuw park worden aangelegd. Vanuit dit park heeft men een mooi uitzicht op de geplande jachthaven aan de Voorhoutkaai.

De Veerkaai naast het zwembad wordt, door het aanbrengen van een dubbele bomenrij, omgevormd tot een promenade. Deze dreef loopt tot het J. de Vigneplein dat zijn verkeersfunctie in zeer beperkte mate behoudt, maar door het wegnemen van de parkeerplaatsen op het plein, het herinrichten ervan en het visueel verbinden van het plein met de waterkant, opnieuw een aangename verblijfsruimte wordt.

Ook de noord-zuid fietsroute maakt van de hierboven opgesomde tracés gebruik. Aan de zuidzijde van het Julius de Vigneplein begint de Koepoortkaai. Bedoeling is deze kaai, waar reeds een aantal grote bomen aanwezig zijn, eveneens om te vormen tot een promenade. Een grindige verharding in combinatie met vaste betegeling, enkele

groenpartijen en zitbanken langsheen het water zijn ingrediënten voor deze sobere herinrichting.

De Koepoortpromenade geeft op haar beurt verbinding met het jaagpad Jongenstragel en verderop met de reeds vernieuwde jaagpaden van de Achtervisserij. De J. van Arteveldestraat, tussen Koepoortkaai en Sint-Annaplein, wordt door het onderbreken van de doorgaande verkeersstroom een rustige woonstraat met op beide straatuiteinden perspectief op veel groen. De parkeermogelijkheden blijven er volledig behouden.

BAUDELOHOF

De Baudelohof, welke eind vorige eeuw als prachtige botanische tuin was ingericht, is begin deze eeuw in functie van de bereikbaarheid van de haven doorsneden door de Bibliotheekstraat. Sindsdien zijn de havenactiviteiten verschoven naar de veel noordelijker gelegen kanaalzone en heeft de Bibliotheekstraat haar oorspronkelijke verbindingfunctie verloren.

Door de hereniging van de Baudelohof zal dit enige park binnen de kuip opnieuw een groene oase vormen. De betekenis van dit park is daarbij tweeledig : ten eerste is het een unieke kans om een ruime groenpartij in te brengen zo dicht bij het stadshart. In tweede instantie is het meteen ook een groenvoorziening voor de buurt, die momenteel te lijden heeft onder een gebrek aan groen.

Voor het openbaar vervoer wordt een alternatieve reisweg gezocht, die wellicht via de Ham zal verlopen.

De realisatie van dit parkgebied hangt af van de beëindiging van de Aquafinwerken in de Bibliotheekstraat.

4.3.3. Binnen de bestemmingsring

4.3.3.1. De voetganger

4.3.3.1.1. Algemeen

In het centrum is het voetgangersverkeer zeer intens en sterk verweven met het voor- of natransport van een andere vervoerswijze. Bij het aantrekkelijk maken van dit stadsdeel voor voetgangers zal rekening moeten gehouden worden met de andere verplaatsingsvormen.

Door het weren van alle overbodige (auto-)verkeer en door het ondergronds brengen van bovengronds bezoekend parkeren komt er heel wat ruimte vrij voor voetgangers en krijgt het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad een wezenlijke invloed op het voetgangersklimaat in de stadskern.

4.3.3.1.2. Het autovrije winkelwandelgebied

De eerste autovrije straten en pleinen werden beslist in 1982 : Donkersteeg, Lange Munt, Pensmarkt, Mageleinstraat, Hoefslagstraatje, Schoenlapperstraat, Groot Kanonplein, en Bennesteeg (tussen Mageleinstraat en H. Geeststraat). In de loop der jaren volgden nog een hele reeks andere elkaar op (tussen haakjes het jaar van beslissing ≠ uitvoering) : Werregarenstraat (1984), Veldstraat (1985), Paradijszak (1985), Bennesteeg (tussen Veldstraat en Sint-Niklaasstraat - 1985), Kalandeberg (1992), Koestraat (1992), Kalandestraat (1992), Meersenerstraat (1994), Serpentstraat (1994), Onderstraat (deel kant Lange Munt - 1994), Vrijdagmarkt (1994).

Door deze fragmentarische, straatsgewijze invoering is er geen sprake van één aanéengesloten voetgangersgebied.

De voetgangers worden letterlijk van de sokken gereden op een aantal drukke kruispunten in een aantal overgangszones tussen winkelwandelstraten :

- ⇒ Hoogpoort ⇒ oversteek Lange Munt - Groentemarkt
- ⇒ Klein Turkije ⇒ oversteek Korenmarkt - Veldstraat
- ⇒ Cataloniëstraat ⇒ oversteek Korenmarkt - Veldstraat
- ⇒ Cataloniëstraat ⇒ oversteek Braunplein
- ⇒ Voldersstraat ⇒ oversteek Veldstraat
- ⇒ Voldersstraat ⇒ oversteek Mageleinstraat - Kalandeberg - Koestraat.

Niet alleen voor voetgangers geldt een onveilig, weinig aangenaam klimaat. Ook voor de automobilisten leiden deze kruispunten op spitsuren tot ellenlange files. In filestaande wagens verpesten dan weer de voetgangersomgeving.

15 jaar na de eerste autovrije straat is het niets te vroeg om het voetgangersgebied of winkelwandelgebied definitief te structureren tot één aantrekkelijke verblijfszone. Het Mobiliteitsplan GENT-Binnenstad realiseert deze opdracht : de invoering van de nieuwe verkeerscirculatie is hiervoor slechts de eerste maar wel de belangrijkste stap. Pas dan kan de binnenstedelijke stadsherwaardering echt op kruissnelheid komen.

Het strekt zich grosso modo uit :

- * van het Patershol in het noorden tot de Kouter in het zuiden
- * van de Sint-Michiëlshelling in het westen tot de Reep in het oosten.

De totale oppervlakte bedraagt momenteel 3,78 ha. Na invoering van het mobiliteitsplan wordt dit uitgebreid tot 11,73 ha. Dit omvat de commerciële en cultuur-historische brandpunten.

Door het weren van het autoverkeer wordt de voetganger de nieuwe hoofdgebruiker van de openbare ruimte van gevel tot gevel. Dit heeft belangrijke consequenties voor de herinrichting :

- ↪ gelijkgrondse aanleg in plaats van opstaande voetpadranden
- ↪ minder obstakels door het verdwijnen van de antiparkeerpaaltjes
- ↪ meer voor de voetgangers nuttig straatmeubilair (b.v. zitbanken, vuilnisbakken)
- ↪ meer aandacht voor stadslandschappelijke architectuur (groen, fonteinen, kunst, speeltoestellen)

Enkel daar waar wenselijk wordt het gebruik gedeeld met fietsers en gemeenschappelijk vervoer (zie verder). Zo dit nodig is, zal de nieuwe aanleg hiermede rekening houden zonder dat de hogerschrompen karakteristieken echter mogen verloren gaan.

4.3.3.1.3. Het stadsdeel tussen de bestemmingsring en de autovrije zone

Het hele gebied binnen de bestemmingsring vraagt om maatregelen ten behoeve van de voetgangers :

- * als algemeen uitgangspunt zou men kunnen stellen dat de kwaliteit van een voetpad moet worden afgemeten in functie van het veilig gebruik door een gehandicapte. Wat goed is voor een gehandicapte is per definitie goed voor een valide persoon. De ideale breedte is 1,8 meter zodat een rolstoelgebruiker een volledige halve draai kan nemen. Een minimale obstakelvrije loopzone van 1,5 m. breedte en 2,2 m. hoogte moet kunnen gewaarborgd worden. Een obstakelvrije ruimte betekent ononderbroken, vlakke (behoudens blindentegels), aaneengesloten, effen en slipvrije trottoirs, oversteekplaatsen en pleinen.
- * door weloverwogen circulatiepatronen wordt alle niet-bestemmingsverkeer ontmoedigd (zie verder).
- * geleidelijke inrichting van een “zone 30” conform de reglementering terzake. De te hoge snelheid van het autoverkeer vormt immers een nog grotere bedreiging voor de zachte weggebruikers dan hun aantal.

4.3.3.1.4. De “bestemmingsring” zelf

4.3.3.1.4.1. Verwarring

Een vaak geformuleerde kritiek op en buiten de hoorzittingen had betrekking op de bestemmingsring of beter op wat de mensen onder de bestemmingsring meenden te verstaan. De vrees werd geuit dat voor de kwetsbare weggebruikers de bestemmingsring een onoverbrugbare en levensgevaarlijke barrière zou worden, een autostrade waar de voertuigen bumper aan bumper doorheen zouden razen, een soort tweede stadsring met doorbraken, reeksen slopingen en onteigeningen.

Achteraf bekeken was het fout van mij om het traject rond en aansluitend op de kuip bestemmingsring te noemen.

Verkeerstechnisch nochtans de juiste omschrijving :

- * **bestemming** : gezien de doorgaande assen worden doorgeknipt beperkt zich het verkeer tot bezoekers van de centrumzone (b.v. winkels, horeca, kantoren) dus met als bestemming een centrumparking
 - ↳ bewoners met als bestemming een parkeerplaats op de openbare weg, een centrumparking of inpandig in de woning
 - ↳ passagiers die worden afgezet en een centrumbestemming hebben (=kiss and ride b.v. scholieren)

- * **ring** : zowel in wijzer- als in tegenwijzerzin kan de automobilist, wanneer hij dit zou wensen, rond de kuip rijden zonder dat hij wordt afgeleid naar de verder gelegen stadsring. Het traject is dus zuiver circulair en onderscheidt zich op die wijze van het oude lussenplan.

Het mobiliteitsdebat in Gent is erfelijk belast door het schielijk overleden lussenplan. Het was dan ook vooral de bezorgdheid om het onderscheid duidelijk te maken die ertoe heeft aangezet zeer nadrukkelijk het woord ring te hanteren. Aldus had de introductie van het begrip bestemmingsring meer een communicatieve dan wel verkeerstechnische grondslag. Juist op het communicatieve is het fout gegaan. De bestemmingsring kreeg, vooral voor diegenen die slechts een half woord hadden opgevangen, een zeer negatieve bijklank.

De bestemmingsring maakt gebruik van en respecteert het bestaande stratenpatroon. Eén enkele verwerving op de hoek van de Keizer Karelstraat/Lange Boomgaardstraat zal in der minne geschieden om de afslagbeweging soepeler te laten verlopen. Tenandere wordt aldus de bestaande, meer naar achter gelegen bouwlijn gerealiseerd.

Anderzijds blijkt uit de wetenschappelijke doorrekening dat ook de vrees voor een toename van het autoverkeer ongegrond is (zie aldaar).

Om deze en andere onder de automodus nog toe te lichten redenen zal de bestemmingsring als begrip vervangen worden door “P-route”.

4.3.3.1.4.2. Veilig, ook voor voetgangers (en fietsers)

Ook de bestemmingsring zelf wordt aangepakt. Hier komt weliswaar geen zone 30 gezien de bestemmingsring met het oog op een vlotte doorstroming over de volle afstand in de beide richtingen een voorrangsweg zal worden. Dit is onverenigbaar met het principe van de zone 30-reglementering waar de voorrang van rechts verplicht is.

Voorrang of doorstroming staat niet synoniem voor snelheid maar wel voor een soepel rijden zonder constant milieubelastend en irriterend remmen en aanzetten. “Trager gaat sneller” is het devies op de bestemmingsring. Met andere woorden krijgt de bestemmingsring niet het juridisch statuut van de zone 30 maar zal de inrichting en het stratenverloop aanzetten tot snelheidsbeperking.

In de huidige planning zijn voorzien :

*** plateau's**

- ↪ Kraanlei
- ↪ Keizer Karelstraat/Lange Boomgaardstraat
- ↪ Onderbergen
- ↪ Ottogracht
- ↪ Oude Houtlei

*** verbrede voetpaden en voetpaduitstulpingen**

- ↪ Brabantdam
- ↪ Gebroeders Vandeveldestraat (deel tussen Ajuinlei en Onderbergen)
- ↪ Kouter
- ↪ Onderbergen
- ↪ Ottogracht.
- ↪ Reep (tussen Seminariestraat en Vlaanderenstraat)
- ↪ Schouwburgstraat
- ↪ Sint-Jacobsnieuwstraat
- ↪ Vogelmarkt
- ↪ voor het overige zelfde redenering als onder 4.3.3.1.3.

*** bijkomende zebrapaden**

- ↪ plaatsen nog nader te bepalen

4.3.3.1.5. Te voet : vaak voor of natransport van een andere modus

Het is de bedoeling om (letterlijk) het dicht-bij-de-deur-principe te realiseren voor de fietsers, tram- en busgebruikers terwijl voor automobilisten de loopafstand zo klein mogelijk wordt gehouden.

Het goed verspreid inplanten van fietsenstallingen (zie verder), het behoud van de fijnmazige en goed verknoopte haltestructuur van tram- en bus (zie verder) en de weldoordachte allocatie van de parkeerinfrastructuur (zie verder) is aldus, ook voor de voetgangersmodus prioritair.

4.3.3.2. De fietser

4.3.3.2.1. Algemeen

Voor korte verplaatsingen is de fiets in vele omstandigheden een concurrentieel alternatief voor de auto, ja zelfs voor het openbaar vervoer.

Basisvoorwaarde daarbij is dat tussen herkomst en bestemming de kortste weg kan worden gevolgd langsheen veilige wegenis.

Aldus vergt de omvangrijke autovrije zone bijzondere maatregelen om een barrière-effect te vermijden.

4.3.3.2.2. Het autovrije winkelwandelgebied

4.3.3.2.2.1. Controversieel

Het toelaten van fietsers in winkelwandelstraten ligt gevoelig en is controversieel. Aldus is het passend de problematiek te omkaderen.

Wanneer vragen worden gesteld naar of opmerkingen worden gemaakt over "het gedrag van fietsers in centrumstraten" is dit zelden om dat gedrag te prijzen. Het gedrag van fietsers geeft blijkbaar in toenemende mate aanleiding tot ergernis.

Elke weggebruiker beoordeelt de anderen vanuit zijn positie. Een puur rollenspel ontwikkelt zich en past zich aan al naargelang de modus waarmee men zich op dat ogenblik verplaatst. Alhoewel men de ervaring van een andere verplaatsingswijze en dito moeilijkheden opdoet, leidt dit merkwaardig genoeg nauwelijks tot enig begrip voor de ander.

De voetganger is onmiskenbaar de kwetsbaarste weggebruiker. Zelden is men echter alleen maar voetganger. Men is meestal onder andere voetganger. De automobilisten en fietsers die zich in het verkeer misdragen, zijn dus ook vroeg of laat, zij het soms heel kort, voetganger. Het zijn met andere woorden niet alleen fietsers die heropgevoed moeten worden, maar het zijn de gebruikers van de openbare weg in het algemeen die meer respect en hoffelijkheid voor elkaar aan de dag moeten leggen.

Ongevallen met lichamelijke letsels tussen voetgangers en fietsers, zijn uitermate zeldzaam. Het gevoel van onveiligheid bij voetgangers is dan ook subjectief.

In andere steden en landen blijken voetgangers en fietsers goed met elkaar verzoenbaar te zijn.

Twee voorbeelden : in Aalst werd het toelaten van fietsers in winkelwandelstraten eerst onder proef en thans definitief ingevoerd. In Keulen is de voetgangerszone reeds jarenlang gemengd gebied.

Onderzoek toont verder aan dat :

- ✓ het toelaten van fietsers na het sluitingsuur van de winkels de veiligheid in de autovrije zone's verhoogt. De aanwezigheid van een fietser verschaft tenandere een grotere veiligheidsfactor dan een automobilist door zijn veel tragere verplaatsing en het directe contact met de omgeving.
- ✓ fietsers hun verplaatsingen maken om precies dezelfde redenen als de andere vervoersgebruikers : werken, winkelen, ontspanning. Een fietser in de stad fietst zelden alleen voor zijn plezier. Meestal heeft hij utilitaire doeleinden. Dit betekent dat hij ook bepaalde straten aandoet omdat hij daar inkopen wenst te doen, geld wil afhalen, een reis wil boeken, enz... kortom, economische activiteiten. Door fietsers in bepaalde straten te weren of onvoldoende fietsenstallingen te voorzien, wordt op die manier een belangrijk klantenpotentieel verwaarloosd. Het is trouwens nergens

bewezen dat fietsers niet dezelfde consumptiebehoeften hebben als automobilisten. Toch worden zij vaak als een economisch onbelangrijke groep afgedaan. Dit heeft uiteraard veel te maken met het marginaal beeld dat bij velen nog over de fietser leeft. De tijd is echter voorbij dat iemand de fiets neemt omdat hij zich geen ander vervoer kan permitteren. Zij kopen (uiteraard) minder per keer maar komen vaker terug. Meer en meer is de fiets een (milieu)bewuste keuze om een oplossing te zoeken voor het persoonlijk en maatschappelijk mobiliteitsprobleem.

Hoe dan ook, "feelings are facts" zodat een communicatiecampagne rond dit thema ontwikkeld zal worden.

4.3.3.2.2. In concreto de toegelaten fietsbewegingen

Fietsers zullen dus, onder bepaalde voorwaarden, toegelaten worden in de winkelwandelzone.

Altijd en in beide richtingen

Als de voetgangerszone over een eigen bedding voor openbaar vervoer beschikt en gebruik makend van deze eigen bedding :

- ☞ as Veldstraat - Korenmarkt - Korte Munt - Groentenmarkt - Kleine Vismarkt
- ☞ as Sint-Baafsplein - Emile Braunplein (kant huizen) - Cataloniëstraat - Sint-Michiëlshelling
- ☞ as Emile Braunplein (kant Belfort) - Poeljemarkt - Botermarkt

Soms en in beide richtingen

- ① In de volledige voetgangerszone vanaf 18 u. 's avonds tot 11 u.'s morgens.
- ② Tijdens de laad- en losuren voor zover deze liggen buiten de algemene venstertijd van 18u.-11u.

4.3.3.2.2.3. In concreto de fietsvoorzieningen

Ingeval van eigen bedding voor het openbaar vervoer zal bij de heraanleg daar waar mogelijk de eigen bedding in overbreedte voor de fietsers worden aangelegd.

In het overige voetgangersgebied zal bij de heraanleg nagegaan worden of een fietssuggestiestrook kan voorzien worden van een andere betegeling, dus zonder opstaande randen.

Voor de winkelende fietsers dient er voornamelijk in en aan de rand van het winkelwandelgebied gezorgd voor diefstalveilige fietsstallingen. Fietsers dienen op deze manier niet meer hun fiets mee te nemen van etalage tot etalage, wat op zijn beurt voor hinder zorgt.

Voor slotafhankelijke modellen (de fietser dient zelf zijn slot mee te brengen) worden volgende types vooropgesteld : het type "Pedalo" zal geplaatst worden in

stadslandschappelijk belangrijke sites en het type "Stad Gent" wordt geplaatst op overige locaties.

In de Belfortparking zal een omvangrijke bewaakte fietsstalling worden voorzien. Verschillende servicecomponenten zoals fietsherstelling, fietsverhuur, boodschappenkastjes en thuisbezorging (cfr. fietsstalling Groningen) kunnen hieraan gekoppeld worden.

4.3.3.2.3. Het stadsdeel tussen de bestemmingsring en de autovrije zone

4.3.3.2.3.1. Algemeen : invoering zone 30

Ook voor fietsen betekent de algemene invoering van de zone 30-reglementering in dit gebied een cruciale trap in de goede richting.

Hét probleem bij uitstek voor fietsers is en blijft immers het snelheidsverschil met het gemotoriseerd verkeer. Hiervoor bestaan twee oplossingen :

- * ofwel voorzie je veilige fietspaden. Die scheiding levert meestal slechts een schijnveiligheid op, aangezien de automobilist hierdoor wordt aangemoedigd om zijn snelheid nog verder op te drijven, wat ter hoogte van kruisingen dan weer nefast kan uitdraaien. Bovendien is voor dergelijke maatregel in een binnenstedelijke context meestal de fysieke ruimte niet voorhanden.
- * ofwel druk je de snelheid van het autoverkeer. Afzonderlijke fietsvoorzieningen zijn dan niet langer nodig. Binnen de zone 30-reglementering zijn fietspaden zelfs uitdrukkelijk verboden.

4.3.2.3.2. Eénrichtingsstraten : fietsen in tegenrichting

Het verder veralgemenen van het openstellen in beide richtingen voor fietsers van enkelrichtingsstraten is een belangrijke maatregel om het fietsverkeer aan te moedigen.

Ongeveer 300 éénrichtingsstraten in Gent staan nu al voor fietsers in dubbele richting open.

De huidige normering gesteld door de Verkeerstechnische Afdeling van de Politie is de volgende :

- ✓ wegen met een uitgesproken verkeersfunctie : een beschikbare vrije rijbaanbreedte van 5 m is noodzakelijk.
- ✓ wegen met een middelmatige verkeersfunctie : de beschikbare vrije rijbaanbreedte mag worden teruggebracht tot 4 m (minimaal 3,5 m).

- ✓ wegen met geringe verkeersfunctie : hierbij dient er rekening gehouden met de plaatselijke toestand en mogelijkheden : er gelden geen afmetingen.

Binnen de bestemmingsring kunnen alle straten beschouwd worden als wegen met een geringe verkeersfunctie. De verkeersdruk zal ook in smalle straten zeer klein zijn. Ook het straatparkeren zal beperkt worden tot de bewoners. Een veralgemening van de tegenrichting voor alle straten binnen de bestemmingsring is dan ook voorzien.

Een voorbeeld : de Voldersstraat, die werd heringericht voor er sprake was van beperkt éénrichtingsverkeer, heeft een gabarriet dat niet aan de normering voldoet. Nochtans wees het fietsbeleidsplan uit dat de oost-westas van de Zwarte Zusterstraat tot aan het Zuid, via de Voldersstraat, een erg potentierijke fietsas is.

Met het doorknippen van het doorgaand autoverkeer op die as en het verkeersvrij maken van sommige kleinere schakels, zal de verkeersdensiteit er dermate zakken dat fietsers er toch kunnen worden toegelaten.

4.3.3.2.4. De "bestemmingsring" zelf

Het trager-gaat-sneller-devies voor de bestemmingsring, dat werd omschreven bij de opties voor het voetgangersverkeer zal uiteraard ook zijn uitwerking niet missen voor fietsers.

Mutatis mutandis geldt dit ook voor deze modus.

Aan de Ottogracht zullen wel aparte fietsstroken worden aangelegd die aansluiten op deze van het Sluizeken.

4.3.3.3. Openbaar vervoer

4.3.3.3.1. Tram & Bus

Het organiseren en exploiteren van het openbaar vervoer in Gent is geen stedelijke materie. De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, onder directe supervisie van het Vlaams Gewest, heeft hier de teugels in handen. Willen we een overstap naar het openbaar vervoer realiseren, dan heeft de stad er nochtans alle belang bij om alles te doen wat in haar bevoegdheid ligt ten opzichte van het openbaar vervoer, in de allereerste plaats het bieden van een goede doorstroming op de stadswegen.

Het probleem bij uitstek voor De Lijn is een gebrekkige doorstroming binnen de stadskern en op de in- en uitvalswegen van die stadskern. Een heel frappant voorbeeld hiervan is de Brusselsepoortstraat, staduitwaarts in de avondpiek, die de tramlijnen 21 en 22 heel sterk hindert of de Nederkouter, waar de stamlijn tussen het Sint-Pietersstation en het stadshart vandaag sterk wordt gehinderd door het stadinwaartse autoverkeer.

Met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad creëert het stadsbestuur binnen haar bevoegdheden de randvoorwaarden voor de opwaardering van het openbaar vervoer.

Hierna volgt een concrete opsomming van knelpunten die door het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad worden opgelost. De lijst omvat eerst een overzicht van die tracés waar trams, trolley's en bussen niet of nauwelijks nog worden gehinderd door het autoverkeer. Daarna volgt een omstandige lijst van kleinere ingrepen die in een werkgroep Stad Gent - De Lijn uitvoerig zijn besproken, kleinere infrastructurele ingrepen die echter wel belangrijke gevolgen hebben voor de doorstroming en een beter comfort voor het openbaar vervoer.

TRAMLIJN 1-10-11-12

- * Korte Meer: in de Korte Meer zal het autoverkeer heel luw zijn, omdat op die as alle doorgaand verkeer radicaal wordt geweerd. Bovendien wordt samen met De Lijn naar een oplossing gezocht voor de problematiek van de inrit van de parking Korte Meer, die dikwijls voor hinder zorgt voor het openbaar vervoer.
- * Sint-Niklaasstraat : laatste deel Sint-Niklaasstraat wordt autovrij.
- * Cataloniëstraat - Korenmarkt - Korte Munt - Groentenmarkt - Sint-Veerleplein : deze as wordt volledig autovrij.
 - ↳ Op die manier zal er voor de belangrijkste openbaar vervoersas een probleemloze doorstroming mogelijk zijn vanaf de Kouter tot aan Sluizeken in de ene richting en vanaf het Sint-Veerleplein tot aan de Kortrijksepoort richting station.

TRAMLIJN 21-22

- * Gebroeders Vandeveldestraat : door het ontubbelen van de bestemmingsring ter hoogte van Oude Houtlei - Onderbergen, komt er een vrije bedding voor fietsers en openbaar vervoer in deze straat, richting Coupure, tussen Onderbergen en de Oude Houtlei.
- * Brabantdam : tussen het Lippensplein en het F. Laurentplein verloopt de bestemmingsring eveneens slechts in één richting. Dit betekent weer een autovrije bedding in de richting van het F. Laurentplein.
- * Vlaanderenstraat : ook in de Vlaanderenstraat, tussen het Zuid en het Lippensplein, zal de doorstroming fiks verbeteren door het volledig verbieden van doorgaand autoverkeer.
- * Lippensplein : door het weren van alle kruisende autobewegingen op het Lippensplein en het verbieden van een aantal doorgaande assen wordt het mogelijk om de doorstroming op het Lippensplein voor tramvoertuigen optimaal te maken (zie verder).
- * Brusselsepoortstraat en Lange Violettenstraat : alhoewel buiten de bestemmingsring, zal het openbaar vervoer op de lijnen 21-22 in de staduitwaartse beweging fundamenteel worden verbeterd door het onderbreken van de noord-zuid doorgaande autoverkeersas ter hoogte van de Keizer Karelstraat en de Koepoortkaai (zie verder). Dit betekent immers dat de autoverkeersintensiteiten in de Lange Violettenstraat - Brusselsepoortstraat, die nu in de avondspits voor minutenlange vertraging zorgen naar de Keizerpoort toe, drastisch afnemen.

TRAMLIJN 40-42

- * Rabotstraat : in het kader van de verkeerscirculatie op de in- en uitvalswegen tussen de stads- en de bestemmingsring, wordt in de Rabotstraat éénrichtingsverkeer voor auto's ingevoerd. Dit heeft voor gevolg dat in de stadinwaartse richting een autovrije bedding ontstaat.
- * Sint-Veerleplein - Groentenmarkt - Korte Munt - Korenmarkt : zie lijnen 1-10-11 & 12.
- * As Korenmarkt - Vlaanderenstraat : deze hele as wordt autovrij, behalve de Limburgstraat tussen de Lange Kruisstraat - Gouvernementstraat en de Vlaanderenstraat, die een heel autoluw karakter gaat krijgen aan de ene zijde en autovrij wordt aan de andere zijde.

TROLLEYLIJN 3

- * Vanuit de Brugsepoort, via de Brugsepoortstraat, de Hoogstraat en de Sint-Michielsstraat verdwijnt al het doorgaand autoverkeer dat nu nog over de Sint-Michielsstelling rijdt, ofwel richting Vlaanderenstraat, ofwel richting Belfortstraat.
 - * De Brugsepoortstraat zelf en de Hoogstraat, tot aan de Peperstraat, krijgen éénrichtingsverkeer stadinwaarts voor auto's, zodat staduitwaarts een autovrije bedding ontstaat.
- * Sint-Michielsstelling - Cataloniëstraat - Braunplein - Belfortstraat : deze as wordt volledig autovrij.

KEIZER KARELSTRAAT

- * Tussen de Lange Boomgaardstraat en het Sint-Annaplein wordt alle autoverkeer geweerd, naar Sint-Anna toe. Daardoor ontstaat ook hier weer een volledig autovrije bedding voor diverse stedelijke én regionale lijnen.
 - * Door die ingreep zal ook het autoverkeer in de Sint-Jacobsnieuwstraat en de Keizer Karelstraat - tot aan de Lange Boomgaardstraat - heel wat rustiger worden dan vandaag het geval is. Vandaag is dit immers een hoofdas voor het doorgaand verkeer van noord naar zuid langsheen de flank van de binnenstad.
- ↳ Hierbij moet echter wel worden opgemerkt dat de herinrichting van de Dampoort met een rotonde zonder verkeerslichten, het effect van deze maatregel teniet dreigt te doen, doordat er een verschuiving van de stadsring dreigt te ontstaan naar de as in kwestie toe, in plaats van omgekeerd. De Stad onderhandelt met het Vlaams Gewest om verkeerslichten te plaatsen voor de aansluiting Dok Zuid op het rond punt. Daarenboven wordt in twee werkgroepen een betere definitieve herinrichting bestudeerd (zie verder).

Met al deze maatregelen mag gesteld worden dat binnen de bestemmingsring voor 80% autovrije en voor het overige autoluwe beddingen worden aangeboden.

| Inventaris kleinere ingrepen | | | |
|---|-----------------|----------------------|--|
| Plaats | Richting | Probleem | Actie |
| Gent Zuid / Vlaanderenstraat | Centrum | verkeer hindert tram | vluchtheuvel aan begin Vlaanderenstraat versmallen (rechtere inrit) voorrang voor het busverkeer op de busbaan (rijdend naar Zuidstationstraat) |
| K. Karelstraat / Sint-Annaplein | Zuid | voorrangsregeling | busverkeer komend uit de K. Karelstraat voorrang geven, eigen busbedding op het Sint-Annaplein, op de strook voor schuinparkeren |
| K. Karelstraat / L. Boomgaardstr | Centrum | stremming verkeer | voorsorteerstrook in K. Karelstraat voor linksafslaand autoverkeer, richting Lange Boomgaardstraat lengte voorsorteerstrook = lengte buskader aan overzijde |
| Sint-Jacobs-nieuwstraat | Zuid | stremming verkeer | parkeerverbod vanaf Kwaadham, na realisatie Sint-Baafsparking |
| Ottogracht | Tolhuis | stremming verkeer | parkeerverbod kant Atheneum fietspad naar zijkant van de rijbaan brengen |
| Rode Lijvekenstraat | Centrum | hinder bus | busstrook op verkeersgeleider zodat bus naast verkeer komt te staan |
| Rode Lijvekenstraat | Tolhuis | | hoek ter hoogte van ESSO-station afronden + aanpassing oversteek pleintje |
| Grauwpoort | Muide | hinder tram | arcering trambaan |
| Geldmunt / Lange Steenstraat | Centrum | stremming verkeer | parkeerverbod vooraan in de Geldmunt |
| Peperstraat | beide | stremming verkeer | parkeerverbod tussen Hoogstraat en kliniek, kant kliniek |
| Rabotstraat | Peperstr | hinder tram | arcering trambaan |
| Peperstraat / Hoogstraat | beide | stremming verkeer | verkeerslichtenbeïnvloeding + verplaatsen halte trolley staduitwaarts voorbij de lichten |
| St. Michielsplein | beide | hinder bus | trolleyverkeer Sint-Michielselling voorrang op verkeer bestemmingsring |
| Gebr.Vandeveldest | Coupure | hinder tram | arcering trambaan |
| Recollettenbrug | Coupure | hinder tram | voorsorteerstrook op brug verwijderen afslagverbod van Koophandelsplein naar Recolettenlei |
| Zonnestr/Veldstr | beide | veiligheid | tramsignalisatie plaatsen (verkeersborden) |
| Schouwburgstraat | Kouter | hinder tram | arcering trambaan |
| Kouter | Korenmm. | hinder tram | verbreding voetpad; rijstrook uitsluitend voor tram voorbehouden + tramhalte verkeer via zijweg parking Kouter |
| Vogelmarkt | Zuid | stremming verkeer | parkeerverbod tot verkeerslichten (verkeer naast tram) en erna voor halte-inplanting |
| Lammerstraat | St.Pieterspl | doorstroming bus | parkeerverbod richting Sint-Pietersplein; busbaan in het midden richting Zuid |

4.3.3.3.2. Trein

Uit reeds geciteerd onderzoek blijkt dat 8 % van de bezoekers in het centrumgebied met de trein als hoofdtransport naar het centrum zijn afgezakt.

Vandaar dat onder dit hoofdstuk even dieper wordt ingegaan op enkele initiatieven die de stad met de N.M.B.S. ontwikkelt voor een betere bereikbaarheid van Gent. Gezien de huidige context, zijnde het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad, wordt dit uitsluitend gefocust op personenvervoer. Ook in de haven zijn belangrijke ontwikkelingen te melden maar dan op het niveau van het goederenvervoer.

Twee keer per jaar vindt een overleg plaats tussen het Stadsbestuur en de top van de N.M.B.S..

Over hiernavolgende onderwerpen werden reeds afspraken gemaakt. Minstens wordt er in een zeer constructieve sfeer over onderhandeld :

- * opwaardering Dampoortstation (16.000 reizigers per week)
- * uitbouw Sint-Pietersstation (206.000 reizigers per week)
 - ↳ vergroten van de inkomhal, met meer zitjes voor reizigers, biljettenautomaten, meer toiletten, vrijmaken van de muurschilderingen
 - ↳ verfraaiing verbindingsgang
 - ↳ doortrekking van dwarse gangen tot nieuwe tramtunnel
 - ↳ herinrichting perrons
 - ↳ restauratie gevels
 - ↳ overdekte en bewaakte fietsenstalling voor ongeveer 1.000 plaatsen
 - ↳ realisatie van een grootschalige parking aan de Fabiolalaan voor P&R
 - ↳ realisatie van een nieuw stationspleintje aan de achterzijde
- * stopplaats voor de site Flanders Expo mits de geplande ontwikkelingen aldaar ook plaatsvinden
- * potenties van een goed uitgebouwd voorstadsvervoer zodat de trein een groter deel van het woon-werkverkeer opvangt
- * verhoging van of andere alternatieven voor tracé lijn 58 Dampoort - Wondelgem zodat belangrijke gelijkgrondse kruisingen met het autoverkeer verdwijnen (Afrikalaan, Meulestedesteenweg, Voorhavenlaan, Wiedauwkaai)
- * internationale verbindingen zonder overstap met :
 - ↳ H.S.T.-net Frankrijk via Brussel - Rijsel - Parijs
 - ↳ H.S.T.-net Groot-Brittannië via kanaaltunnel
 - ↳ H.S.T.-net Duitsland via Keulen
 - ↳ H.S.T.-net Nederland

4.3.3.4. De auto - moto

4.3.3.4.1. Verdeelweg centrum : de bestemmingsring zelf

4.3.3.4.1.1. Een paar vragen

Zoals reeds hoger omschreven werkt het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad op basis van een bestemmingsring.

✓ **Waarom nog een bijkomende circulaire verdeelweg binnen de stadsring en niet werken met het klassieke voorbeeld van Brugge ?**

- * De historische binnenstad van Gent is veel groter dan die van Brugge of andere steden zoals Leuven.
- * De binnenstad van Gent heeft een veel minder duidelijke structuur dan Brugge. Brugge is door de eeuwen heen vrij "gaaf" gebleven. De tijd is er meer versteend en dus meer tot stilstand gekomen dan in Gent. De 19de eeuw bijvoorbeeld is in Brugge bij wijze van spreken niet langs geweest, terwijl Gent zich op dat ogenblik ontpopte tot de eerste industriestad op het continent. Het resultaat was een sterke verdichting met grote verweving van functies en dus een bonte verscheidenheid van gebouwen en bijhorende architectuur. Meer dan Brugge is onze stad de resultante van de gelaagdheid van elkaar steeds maar weer opvolgende generaties mensen, noeste bouwers en slopers, creatieve geesten die een stad karakter geven.
- * Ook het stratenpatroon is nadrukkelijk verschillend. Waar in Brugge alle poortstraten naar het centrale punt bij uitstek leiden, nl. de Grote Markt, is dit in Gent meer gespreid waardoor het centrum enigszins uiteen is gelegd binnen wat men heet "de kuip".
- * Niets is gevaarlijker dan een mobiliteitsoplossing voor deze of gene stad (voor zover het er al één zou zijn) tot norm te verheffen. De specifieke geaardheid van elk stedelijk weefsel vergt een unieke oplossing. Dit doet echter geenszins afbreuk aan de absolute eis dat elk mobiliteitsbeleid moet steunen op een voor alle besturen en bestuursniveau's gelijkzijdige algemene kwaliteitsvolle omkadering. Tevens vergt de complexiteit van het mobiliteitsprobleem dat ook de globale doelstellingen voor alle actoren gelijklopend zijn. De concrete uitwerking is echter onverbrekkelijk verknocht met de kenmerken van betrokken stad en gemeente.

✓ **Een variant op de vorige vraag is : waarom geen lussensysteem ?**

- * De lussen zouden moeten starten vanaf de stadsring. Het wordt algemeen erkend dat in Gent de stadsring te ver van de centrumzone ligt, wat nog niet wil zeggen dat er illo tempore een andere, betere ring had kunnen worden aangelegd. Dit betekent dat de lussen zeer lang, zelfs te lang worden. Vooral bij gecombineerde verplaatsingen (b.v. woon-school-werk) leidt dit tot een pak bijkomende autokilometers.

- * Een lussensysteem is niet eenvoudig wat derhalve in strijd is met één der doelstellingen van het mobiliteitsplan. Het vergt een zeer grondige kennis van het circulatiepatroon.
- * Een lussensysteem is onverbiddeijk wanneer men de verkeerde lus oprijdt. Vergissen betekent een lange rondrit om terug uit te komen waar men is gestart. Andermaal een pak nutteloze autokilometers. Enkel wanneer men de bestemming bijna heeft bereikt en de kans dat de automobilist zich nog verkeerdelijk zou oriënteren klein is geworden, kan in de laatste verplaatsingszone een lussensysteem werken.

✓ **Waarom in twee richtingen ?**

- * Het is niet de bedoeling de automobilist aan te zetten rondjes te rijden op de bestemmingsring. Een bestemmingsring in één enkele richting zal dit fenomeen enorm aanmoedigen. Eénrichtingsstraten leiden tenandere steeds tot meer autokilometers en worden dus best vermeden als andere elementen niet zwaarwegend genoeg zijn (b.v. gabariet, herinrichting).

✓ **Waarom op sommige trajecten ontdubbeld ?**

- * Waar mogelijk is voor de bestemmingsring gekozen voor eenzelfde tracé in beide richtingen. Zoals gesteld moet dit echter in balans gebracht worden met een hele reeks andere overwegingen. Zo werd op sommige onderdelen toch ontdubbeld :
 - ↳ **Kraanlei - Oudburg / Grauwpoort - Lange Steenstraat - Geldmunt** : omwille van de vrije trambedding op de laatstgenoemde as.
 - ↳ **Onderbergen / Oude Houtlei** : omwille van het gabariet van Onderbergen (deel Sint-Michielskerk).
 - ↳ **Kouter-Noordzijde/Kouter-Zuidzijde** : enerzijds is het beter om alle verkeer te concentreren op een beperkte ruimte. In die zin is gekozen voor de noordzijde van het plein, waar een trambedding hoedanook een noodzaak is. Anderzijds is dit het gedeelte van het plein dat het beste aansluit bij het binnenstedelijk winkel-wandelgebied. Daarom is toch geopteerd voor het uit elkaar halen van beide verkeersstromen. Bovendien biedt deze afwikkeling betere mogelijkheden naar de kruising van de bestemmingsring met de as Nederkouter : rechtsafslaan vanuit de Nederkouter naar de Zonnestraat is een moeilijke beweging. De Schouwburgstraat (behoud bestaande circulatie) zorgt voor een veel betere verweving (ritssluiting) van beide verkeersstromen.

↪ **zuidelijk gedeelte van de bestemmingsring**

in wijzerzin : Keizer Karelstraat - Lange Boomgaardstraat - Seminariestraat - Reep - L. Bauwensplein - F. Laurentplein - Brabantdam

in tegenwijzerzin : Brabantdam - Kuiperskaai - Frankrijkplein - F. Rooseveltlaan - J. De Bruyckerdreef - Zuidparklaan - Graaf van Vlaanderenplein - Zuidstationstraat - Sint-Annaplein - Keizer Karelstraat.

Een van de meest precaire punten bij de opmaak van de verkeerscirculatie binnen het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad was het sluiten van de bestemmingsring in wijzerzin tussen de Sint-Jacobsnieuwstraat - Keizer Karelstraat en de Brabantdam. Cruciaal in deze discussies waren enerzijds een aantal stedenbouwkundige overwegingen omtrent de Reep en anderzijds de essentiële rol die het Lippensplein speelt voor het openbaar vervoer.

Vandaag is het Lippensplein in eerste instantie een knooppunt voor het autoverkeer, zowel stadinwaarts als staduitwaarts. De vele kruisende bewegingen op deze zeshoek maken dat de verkeersafwikkeling op het Lippensplein allesbehalve vlot verloopt. Dit komt omdat er nog heel wat doorgaand verkeer op deze verkeersaders zit, vnl. in de oost-westrelatie en omgekeerd.

Ook twee stamlijnen van het tramverkeer, nl. de lijnen 21-22 en 40-42 moeten het Lippensplein passeren. Vooral in de avondspits zorgt dit voor grote problemen. Het meest markant is dit voor de lijnen 40-42, waar men in de avondspits richting Zuid er soms 20 minuten over doet om van het Belfort naar het Zuid te rijden.

Binnen het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad is een vlotte doorstroming ter hoogte van het Lippensplein voor het openbaar vervoer dan ook als een essentiële voorwaarde mee opgenomen. Een kruisingsvrije afwikkeling van het autoverkeer drong zich dan ook op. En zo komen we op het probleem van het sluiten van de bestemmingsring. Tussen de Sint-Jacobsnieuwstraat - Keizer Karelstraat en de Brabantdam (gedeelte Lippensplein - Vogelmarkt) is sowieso het aantal mogelijke verbindingen beperkt : Bisdomkaai, Reep, Lange Boomgaardstraat, Belgradostraat, Abeelstraat, Sint-Kristoffelstraat.

- De afslag Bisdomkaai en Reep werd niet weerhouden omwille van de uitzonderlijke stadslandschappelijke mogelijkheden van deze site door het terug openleggen van de Reep en de heraanleg in voetgangerszone van het Bisdomplein. Meegaand worden ook de woon- en schoolomgeving geherwaardeerd.

- ❑ De afslag Belgradostraat dan wel Abeelstraat en Sint-Kristoffelstraat sluiten de bestemmingsring allen langsheen het Lippensplein zodat zij niet beantwoorden aan de randvoorwaarde, zijnde geen kruisende autobewegingen ten behoeve van het openbaar vervoer.
- ❑ Rest enkel de afslag Lange Boomgaardstraat. Eens in de Lange Boomgaardstraat dient onmiddellijk de Seminariestraat te worden ingedraaid. De Notarisstraat kan niet worden gebruikt omdat deze een verbinding maakt met de Vlaanderenstraat zodat deze straat een invalsweg zou worden voor de bestemmingsring wat strijdig is met de ontlasting van het Lippensplein.

✓ **Is de bestemmingsring een tweede stadsring ?**

Reeds hoger werd aangetoond dat het begrip "bestemmingsring" aanleiding heeft gegeven tot heel wat begrijpelijke maar onterechte vrees (zie 4.3.3.1.4.).

Het is de ambitie van de bestemmingsring, binnen de filosofie van de hiërarchische opbouw van het wegennet, de automobilisten een duidelijke houvast te geven in het stadscentrum. De bestemmingsring zal daarbij maximaal respect opbrengen voor het bestaande stratenweefsel en zorgen voor de verkeerstechnische opvang van het verkeer dat een centrumbestemming heeft gekozen op de stadsring.

✓ **Hoe wordt een vlotte doorstroming hard gemaakt ?**

Behoudens een enkele uitzondering gelden vijf vuistregels :

- * voorrang voor verkeer op de bestemmingsring;
- * geen storende linksafslagbewegingen meer; linksafbewegingen op de bestemmingsring kunnen tot conflicten leiden, indien een vloed aan auto's uit de tegenovergestelde richting dit linksafslaan vertragen en de wachtende voertuigen de doorstroming op de bestemmingsring in het gedrang brengen;
- * kruispunten volgens ritssluitingsprincipe of rond punt;
- * indien verkeerslichten dan enkel nog door het openbaar vervoer te bedienen zijn zodat, buiten een kruising van het openbaar vervoer, groenfase geldt;
- * duidelijk parkeergeleidingssysteem dat ook zal zorgen voor de herkenbaarheid van de bestemmingsring (zie 4.3.3.4.3.5).

Maar in één adem :

- * trager gaat sneller dus, vlot betekent niet vlug maar wel zonder voortdurend kort op elkaar volgende stilstaande en rijdende fases.

✓ **Waarom de bestemmingsring invoeren vóór alle parkings af zijn ?**

De heraanleg van straten en pleinen en de aanleg van de parkings zelf (in het bijzonder de Belfortparking) vergt ingrijpende omleggingen. Om de automobilisten niet in een kluwen te laten terecht komen is de invoering van de bestemmingsring preliminair.

4.3.3.4.1.2. Bespreking per straat : in tegenwijzerzin.

Sint-Jacobsnieuwstraat, Vlasmarkt, Bij Sint-Jacobs, Beverhoutplein, Ottogracht, Krommewal, Sluizeken, Grauwpoort, Lange Steenstraat, Geldmunt, Veerleplein, Rekelingestraat, Burgstraat, Peperstraat, Hoogstraat, Oude Houtlei, Gebroeders Vandeveldestraat, Koophandelsplein, Schouwburgstraat, Kouter, Vogelmarkt, Brabantdam, Lippensplein, Kuiperskaai, Frankrijkplein, F.Rooseveltdaan, J. De Bruyckerdreef, Zuidparklaan, Graaf Van Vlaanderenplein, Zuidstationstraat, Sint-Annaplein, Keizer Karelstraat, Sint-Jacobsnieuwstraat. (\pm 6,5 km)

Sint-Jacobsnieuwstraat - Vlasmarkt - Bij Sint Jacobs

Bij de invoering van het mobiliteitsplan in 1997 blijft de Sint-Jacobsnieuwstraat open voor het autoverkeer in beide richtingen. Dit is echter slechts een tussenstap. Bedoeling is immers om hier de bestemmingsring te ontkoppelen :

- * in wijzerzin blijft de bestemmingsring de Sint-Jacobsnieuwstraat volgen;
- * in tegenwijzerzin komt er ter hoogte van Belgacom een ontubbeling : de bestemmingsring slaat rechtsaf, over de Oude Beestenmarkt en de Nieuwbrugkaai naar de Sint-Joriskaai toe. Via de Sint-Jorisbrug gaat het langs de Steendam naar Sint-Jacobs toe;

Wat zijn de voordelen van deze oplossing ?

- ✓ De Steendam krijgt op die manier éénrichtingsverkeer, behalve voor openbaar vervoer en fietsers.
- ✓ In de Sint-Jacobsnieuwstraat geldt hetzelfde regime.
- ✓ Beide straten kunnen verkeersleefbaarder worden heraangelegd.
- ✓ Het kruispunt aan Sint-Jacobs wordt sterk vereenvoudigd : zo verdwijnt de kruisende beweging tussen het uitgaand verkeer van de Ottogracht naar de Steendam enerzijds en de as Sint-Jacobsnieuwstraat - Ottogracht anderzijds. Gezien het feit dat ook de Bibliotheekstraat zo goed als autovrij wordt, is een vlotte doorstroming gegarandeerd door middel van een ritsluiting.

Dit regime kan nu nog niet worden ingevoerd omdat, in het kader van de collectorwerken van Aquafin, voor 1999 een bouwput zal worden gegraven aan de Nieuwbrugkaai, ter hoogte van de Volmolenstraat. Zolang die werken niet af zijn, is deze ontubbeling niet opportuun.

Linksafslag :

- ↪ Kwaadham : niet mogelijk aangezien de Kwaadham éénrichtingsverkeer kent naar de Sint-Jacobsnieuwstraat toe.
- ↪ Erpelsteeg : niet mogelijk aangezien de Erpelsteeg éénrichtingsverkeer kent naar de Sint-Jacobsnieuwstraat.
- ↪ Baaisteeg : mogelijk want lage verkeersintensiteit.
- ↪ Koningstraat : voorsortering mogelijk en wordt gerealiseerd.

- ↪ Belfortstraat : mogelijk via voorsortering Koningstraat en secundair via rond punt St.-Jacobs.
- ↪ Bij Sint-Jacobs : niet mogelijk - behoud bestaande toestand.

Beverhoutplein - Ottogracht - Krommewal

De Ottogracht blijft na de thans in uitvoering zijnde heraanleg open voor het verkeer in beide richtingen.

Linksafslag :

- ↪ Beverhoutplein : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Baudelostraat : wijziging door linksafslagverbod.
- ↪ Twijndersstraat : geen autoverkeer mogelijk.
- ↪ Speldenstraat : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit in dit binnengebied.

Sluizeken

Voorrangsregeling ten overstaan van het verkeer komende van de Sleepstraat. De reeds bestaande voorrang op de Tolhuislaan blijft onveranderd.

Linksafslag :

- ↪ Oudburg : niet mogelijk gezien Oudburg bestaand en ongewijzigd éénrichtingsverkeer naar het kruispunt toe.

Grauwpoort - Lange Steenstraat - Geldmunt

Ook hier blijven de huidige rijrichtingen behouden.

Linksafslag :

- ↪ stelt zich niet gezien bestaand éénrichtingsverkeer Grauwpoort - Lange Steenstraat - Geldmunt.

Veerleplein

Het autoverkeer komende vanuit en rijdende naar de Groentenmarkt verdwijnt, wat de doorstroming op dit plein fel ten goede zal komen.

Het wegdeel Veerleplein-Rekelingestraat wordt heraangelegd.

Linksaf :

- ↪ Kraanlei : mogelijk maar probleemloos gezien ritssluiting met verkeer komende uit de Burgstraat.

Rekelingestraat - Burgstraat

De kruispunten aan beide zijden van de Peperstraat blijven, ook in de nieuwe verkeerssituatie, vermoedelijk moeilijk. Wanneer deze kruispunten inderdaad hinder opleveren kan geopteerd worden voor een ontdebelling van de bestemmingsring in de sector Burgstraat/Peperstraat/Hoogstraat/Ramen. De bestemmingsring in tegenwijzerzin blijft het hierboven vermelde tracé volgen doch de bestemmingsring in wijzerzin wordt alsdan verlegd van de Peperstraat naar Ramen met als tracé Onderbergen - Sint-Michielsplein - Sint-Michielsstraat - Hoogstraat - Ramen -

Burgstraat. De Burgstraat komt in één richting van Ramen naar Peperstraat. Vanaf Ramen terug dubbele richting.

Zo worden conflicterende bewegingen geëlimineerd, komt de parking Ramen op de bestemmingsring te liggen en wordt bovendien de Begijnengracht ontmoedigd als sluiproute van west naar oost. Het huidige smalle gabarriet in Ramen (kant Burgstraat) laat het meteen uitvoeren van die optie niet toe. Onteigening van één van de beide hoek- en aansluitende panden zou noodzakelijk zijn.

Eventueel kan deze onteigening vermeden worden mits een algehele herstructurering van het gebied Ramen-Klein Raamhof-Luxemburgstraat, wat sowieso vanuit stedenbouwkundig oogpunt wenselijk voorkomt. Alsdan zou de aansluiting op de Burgstraat langs de nieuwe wegenis van de herstructurering kunnen gaan (tijdshorizon 10 jaar).

Linksafslag :

- ↪ Jan Breydelstraat : mogelijk gezien Jan Breydelstraat dubbelrichtingsverkeer krijgt tot aan de parking aan het Museum voor Sierkunst.
- ↪ Perkamentstraat : mogelijk en blijft want weinig of geen verkeersintensiteit gezien Perkamentstraat doodlopend.
- ↪ Ramen (kant Burgstraat) : mogelijk gezien omkering van rijrichting maar beperkt verkeer enkel voor parking Ramen.
- ↪ Peperstraat : mogelijk want tracé bestemmingsring in tegenwijzerzin maar conflicterend met uitgaand verkeer van de bestemmingsring in wijzerzin (Peperstraat) naar de Rabotstraat.

Kruispunt Burgstraat/Peperstraat/Rabotstraat/Begijnengracht

- ↪ richting Begijnengracht : niet mogelijk gezien Begijnengracht bestaat en ongewijzigd éénrichtingsverkeer naar het kruispunt toe.
- ↪ Door de aanwezigheid van de tramlijn Burgstraat-Rabotstraat en een tramhalte aan het einde van de Burgstraat krijgt de bestemmingsring in tegenwijzerzin (Burgstraat-Peperstraat) voorrang op uitvallend verkeer Peperstraat-Rabotstraat op de bestemmingsring in wijzerzin. Dit is een uitzondering op de voorrangregeling voor de bestemmingsring ten behoeve van één van beide richtingen. De verkeersafwikkeling op dit kruispunt zal na de invoering van het Mobiliteitsplan-Gent-Binnenstad in het bijzonder worden gevolgd.

Peperstraat

In de eerste fase blijft de situatie in de Peperstraat ongewijzigd. Indien nodig komt er dus éénrichtingsverkeer voor auto's in de richting van de Hoogstraat (zie hoger).

Linksafslag :

- ↪ Komijnstraat : mogelijk en blijft want lage verkeersintensiteit

Kruispunt Peperstraat/Hoogstraat/Holstraat

- ↗ richting Brugsepoortstraat : niet mogelijk gezien de invoering van éénrichtingsverkeer stadinwaarts;
- ↗ ritssluiting voor bestemmingsringverkeer in tegenwijzerzin met invalsweg Brugsepoortstraat;
- ↗ kruisend openbaar vervoer komende van de bestemmingsring in wijzerzin richting Brugsepoortstraat via verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer;

Hoogstraat

Geen wijzigingen.

Oude Houtlei

In de Oude Houtlei komt er éénrichtingsverkeer, in de richting van de Gebroeders Vandeveldestraat.

Infrastructurele maatregelen :

- * verkeersplateaus :
 - ✓ aan de schoolpoort van het Sint-Amandusinstituut;
 - ✓ aan de Schouwvegersstraat (kruising Oost-Westfietsroute);
 - ✓ aan de Zwartzusterstraat
 - ✓ aan de Posternestraat vervanging van een zeer zacht door een hard plateau;
 - * kiss en ride : ter hoogte van de school Sint-Amandus;
 - * fietsstrook : in beide richtingen;
- Linksafslag : stelt zich niet gezien invoering éénrichtingsverkeer

Kruispunt Annonciadenstraat/Oude Houtlei/Gebr. Vandeveldestraat/Iepenstraat

- ↗ de rijrichting Iepenstraat wordt omgekeerd. De Iepenstraat zal enkel nog uitwaarts aftakken op het kruispunt met de Oude Houtlei en de Gebroeders Vandeveldestraat.
- ↗ de rijrichting Gebr. Vandeveldestraat is enkel stadinwaarts;
- ↗ alle hoofdrichtingen volgen het ritssluitingsprincipe;
- ↗ kruisende tram komende van de bestemmingsring in wijzerzin richting Annonciadenstraat heeft per definitie voorrang op de bestemmingsring in tegenwijzerzin;
- ↗ de rijrichting Iepenstraat-Coupure Rechts dreigt volgens de doorrekening een belangrijke sluiproute te worden. Het omkeren van de rijrichting Iepenstraat mag echter niet geïsoleerd gebeuren om ongewenste verschuifeffecten te vermijden. Aldus wordt een nieuw verkeerscirculatieplan voor het stadsdeel Coupure onmiddellijk samen met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad ingevoerd (zie 4.3.2.4.).

Gebr. Vandeveldestraat (deel Oude Houtlei-Onderbergen)

Invoering éénrichtingsverkeer stadinwaarts.

Linksafslag : stelt zich niet gezien invoering éénrichtingsverkeer.

Kruispunt Gebroeders Vandeveldestraat-Onderbergen

- ↪ de rijrichting Onderbergen is enkel weg van het kruispunt;
- ↪ alle richtingen volgen het ritssluitingsprincipe;

Gebroeders Vandeveldestraat (deel Onderbergen-Ajuinlei)

Ongewijzigd tweerichtingsverkeer.

Linksaf :

- ↪ Ajuinlei : niet mogelijk gezien bestaand en ongewijzigd éénrichtingsverkeer weg van het kruispunt.

Koophandelsplein

Ongewijzigd.

Bij realisatie parking Kouter zal echter een fietsstrook in tegenrichting worden aangelegd met opheffing van de parkeerplaatsen tussen de Schouwburgstraat en de Zonnestraat.

Schouwburgstraat

Ongewijzigd.

Kouter

- ↪ Zie 4.3.3.4.1.1.

Kruispunt Kouter/Zonnestraat/Korte Meer

- ↪ de kruisende rijrichting Korte Meer is sterk uitgedund en beperkt zich tot verkeer parkeergarage Korte Meer en bestemmingsverkeer binnengebied Voldersstraat en binnengebied Predikherenlei.
- ↪ alle overige richtingen volgen het ritssluitingsprincipe.

Vogelmarkt

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Koestraat : niet mogelijk - winkelwandelstraat.
- ↪ Gouvernementstraat : mogelijk en blijft gezien sterke uitdunning door interne verkeerscirculatie.

Brabantdam (deel Koestraat-F. Laurentplein)

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Watermolenstraat : mogelijk en blijft gezien lage verkeersintensiteiten.

Kruispunt F. Laurentplein - Brabantdam.

- ↪ Westzijde F. Laurentplein : enkel naar het kruispunt toe bestemmingsring in wijzerzin
- ↪ Oostzijde F. Laurentplein : enkel van het kruispunt weg voor parkeerplaatsen F. Laurentplein in afwachting van de realisatie van de parking Sint-Baafs.
- ↪ alle richtingen volgen het ritssluitingsprincipe.

Brabantdam (deel F. Laurentplein - Lippensplein).

- ↪ vanaf het F. Laurentplein komt er in dit gedeelte van de Brabantdam éénrichtingsverkeer voor het autoverkeer naar het Lippensplein toe.

Kruispunt Lippensplein

- ↪ enig mogelijke rijrichting voor autoverkeer op de bestemmingsring wordt Brabantdam - Kuiperskaai.
- ↪ het lokaal verkeer komende van de Vlaanderenstraat (kant Zuid) moet rechts afslaan richting Lange Boomgaardstraat - Notarisstraat en vervolgens terugkeren via de Vlaanderenstraat (kant Lieven Bauwensplein).
- ↪ mocht dit nodig blijken, zullen door het openbaar vervoer beïnvloedbare verkeerslichten worden voorzien om de kruising te beveiligen tussen het lokaal verkeer komende van de Vlaanderenstraat (kant Bauwensplein) en de openbare vervoerslijn komende van de Vlaanderenstraat (kant Zuid). Benadrukt wordt dat deze gebeurlijke lichten steeds groenfase geven behoudens tijdens kruising openbaar vervoer.

Infrastructureel :

Het lokaal verkeer voor het binnengebied Vlaanderenstraat wordt fysisch gescheiden zowel op het Lippensplein als ter hoogte van het Lieven Bauwensplein, respectievelijk van de bestemmingsring in tegenwijzerzin (Lippensplein) en van de bestemmingsring in wijzerzin (Lieven Bauwensplein).

Kuiperskaai

Ongewijzigd.

Linksaf : stelt zich niet gezien éénrichtingsverkeer.

Alhier bevinden zich de enige verkeerslichten op de bestemmingsring met een vaste groen- en rood-fase. Het kruispunt waarop geen kruisende autobewegingen plaatsvinden zal na invoering van het mobiliteitsplan worden gevolgd om na te gaan of een omschakeling op exclusieve beïnvloeding door openbaar vervoer mogelijk is. Daarenboven zullen de rijrichtingen van de Lammerstraat bestudeerd worden in het kader van het verkeersleefbaarheidsplan omgeving Sint-Pietersnieuwstraat.

Frankrijkplein

Ongewijzigd.

F. Rooseveltlaan

Ongewijzigd.

J. De Bruyckerdreef

De pas aangelegde keerlus blijft haar huidige functie (sluiting bestemmingsring in tegenwijzerzin) bewaren.

Zuidparklaan

Ongewijzigd.

Graaf van Vlaanderenplein

De Vlaanderenstraat zal terug opengesteld worden komende van de Zuidparklaan-Graaf van Vlaanderenplein.

Infrastructureel

De verkeersgeleider zal enkele meter worden ingekort zodat de rechtdoorbeweging Vlaanderenstraat kan geschieden met links gehouden opstelling ten overstaan van het doorgaand verkeer dat rechts houdt en de Zuidstationstraat moet indraaien.

Zuidstationstraat

Ongewijzigd.

Linksaf :

↳ Schepenvijverstraat : niet mogelijk gezien wijziging van de rijrichting in de richting van de Zuidstationstraat.

Sint-Annaplein

Geen autoverkeer meer uit de Keizer Karelstraat, uit de Brabantdam, en nauwelijks nog uit de Koepoortkaai (bewonersverkeer).

Aldus wordt het rond punt ontlast. In een eerste fase blijft het voor het overige zijn huidige verkeersafwikkeling behouden.

Later (tijdshorizon 5 jaar) wordt eraan gedacht om het gedeelte voor de Sint-Annakerk volledig (auto-)verkeersvrij te maken en de bestemmingsring vanuit de Zuidstationstraat rechtstreeks te laten aansluiten op de Keizer Karelstraat, via een T-kruispunt.

Keizer Karelstraat (gedeelte Sint-Annaplein - Lange Boomgaardstraat)

Invoering van éénrichtingsverkeer van Sint-Annaplein naar Sint-Jacobsnieuwstraat tot aan de Lange Boomgaardstraat. De andere richting gaat eruit, om de doorgaande as langs de flank van de stadskern (vanaf de Tolhuislaan over Sint-Anna naar de Keizerpoort) onmogelijk te maken en aldus de Sint-Jacobnieuwstraat, Keizer Karelstraat, Sint-Annaplein, Lange Violettenstraat te ontlasten zodat ook het openbaar vervoer én op de as richting Zuid komende van Sint-Jacobsnieuwstraat én op de as richting Keizerpoort komende van de Zuid (lijn 21-22) vlotter kan doorstromen.

Linksaf : geen probleem gezien éénrichtingsverkeer in de Keizer Karelstraat.

Keizer Karelstraat (deel Lange Boomgaardstraat - Reep)

Ongewijzigd.

Kruispunt Keizer Karelstraat / Sint-Jacobsnieuwstraat / Reep / Bisdomkaai / Oude Beestenmarkt.

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Bisdomkaai : mogelijk want voorsortering voorhanden en uitgedund door interne verkeerscirculatie die het doorgaand verkeer weert.
- ↪ Reep : niet mogelijk gezien Reep bestaand en ongewijzigd éénrichtingsverkeer naar het kruispunt toe.

Aldus wordt verder vervolgd met Sint-Jacobsnieuwstraat - Sint-Jacobs zodat de bestemmingsring in tegenwijzerzin rond is.

4.3.3.4.1.3. Bespreking per straat : in wijzerzin :

Sint-Jacobsnieuwstraat, Keizer Karelstraat, Lange Boomgaardstraat, Seminariestraat, Reep, Lieven Bauwensplein, F. Laurentplein, Brabantdam, Vogelmarkt, Kouter, Zonnestraat, Koophandelsplein, Gebroeders Vandeveldestraat, Onderbergen, Sint-Michielsplein, Sint-Michielsstraat, Poel, Hoogstraat, Peperstraat, Burgstraat, Rekelingestraat, Veerleplein, Kraanlei, Oudburg, Sluizeken, Krommewal, Ottogracht, Beverhoutplein, Bij Sint-Jacobs, Vlasmarkt, Sint-Jacobsnieuwstraat (± 4,5 km).

Sint-Jacobsnieuwstraat

Zie onder 4.3.3.4.1.2.

Links af :

- ↪ Oude Schaaapmarkt : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Gildestraat : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Oude Beestenmarkt : via voorsorteerstrook.

Keizer Karelstraat

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Gebr. Van Eykstraat : via voorsorteerstrook.
- ↪ Kapucijnenham : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit in binnengebied.

Lange Boomgaardstraat

Rijrichting wordt omgekeerd met verplichte afslag Seminariestraat.

Infrastructureel

De hoek Keizer Karelstraat / Lange Boomgaardstraat wordt in der minne aangekocht en gesloopt zodat de afslag ruimer wordt. Naar aanleiding van de sloping zal een verkeersplateau aangelegd worden ter hoogte van dit kruispunt op de as Keizer Karelstraat.

Seminariestraat

Rijrichting wordt omgekeerd met verplichte afslag linksaf Reep.

Reep

Rijrichting wordt omgekeerd, de nieuwe richting loopt vanuit de Seminariestraat naar het Lieven Bauwensplein toe.

Infrastructureel

Een mogelijke afslag komende van de Seminariestraat rechtsaf Reep wordt fysisch onmogelijk gemaakt door autovrije heraanleg van de Reep tussen Seminariestraat en Bisdomplein.

Kruispunt L. Bauwensplein

- ↪ geen autoverkeer meer richting Limburgstraat.
- ↪ geen autoverkeer meer komende uit richting Notarisstraat en Vlaanderenstraat.

Infrastructureel

Heraanleg van het L. Bauwensplein voor wegenis zonder rond punt en waarbij de verbinding van de bestemmingsring in wijzerzin met autoverkeer uit de Notarisstraat-Vlaanderenstraat onmogelijk wordt gemaakt (zie ook 4.3.3.4.1.2. en 4.3.3.4.1.3.).

F. Laurentplein

Ongewijzigd. Komende van het F. Laurentplein kan het bestemmingsringverkeer hetzij links hetzij rechts af de Brabantdam in. Er is ruimte voor een links/rechts voorsortering.

Brabantdam (deel F. Laurentplein/Vogelmarkt)

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Sint-Jansvest : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Korte Dagsteeg : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit.

Vogelmarkt

Ongewijzigd.

Kouter

Zie 4.3.3.4.1.1.

Zonnestraat

Ongewijzigd.

Linksaf : stelt zich niet gezien éénrichtingsverkeer.

Koophandelsplein - Gebroeders Vandeveldestraat (deel Koophandelsplein-Onderbergen).

Verplichte rechtsafslag Onderbergen.

Linksaf :

- ↪ Reolettenlei : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit (afslagstrook verdwijnt).
- ↪ Onderbergen : mogelijk gezien lage verkeersintensiteit.

Onderbergen

Eénrichtingsverkeer wordt ingevoerd in de richting van de Sint-Michielsstelling.

Infrastructureel

Onderbergen wordt vóór juli 1997 integraal heraangelegd met verbrede voetpaden en verkeersplateau's.

Linksaf : stelt zich niet gezien éénrichtingsverkeer.

Sint-Michielsplein - Sint-Michielsstraat

Geen autoverkeer meer toegelaten komende van en rijdende naar de Sint-Michielsbrug. M.a.w. verplichte rijrichting Sint-Michielsstraat.

De tegenrichting betreft uitsluitend openbaar vervoer en autoverkeer voor de parkeergarage Sint-Michielsstelling.

Linksaf :

- ↪ Ingelandgat : niet van toepassing gezien éénrichtingsverkeer naar de Sint-Michielsstraat toe.

Poel

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Oude Houtlei : mogelijk maar door ritssluiting probleemloos.

Hoogstraat

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Holstraat : bij invoering zal deze beweging worden toegelaten. Indien dit problemen oplevert, kan later worden bijgestuurd.

Peperstraat

Ongewijzigd.

Kruispunt Peperstraat/Begijnengracht/Rabotstraat/Burgstraat

Zie ook 4.3.3.4.1.2. Als uitzondering op de regel zal deze rijrichting voorrang moeten verlenen aan de rijrichting komende vanuit de Burgstraat en Begijnengracht.

Burgstraat - Rekelingestraat

Ongewijzigd.

Linksaf :

- ↪ Koolsteeg : geen probleem.
- ↪ Bonifantenstraat : geen probleem.
- ↪ Jan Botermanstraat : geen probleem.
- ↪ Gewad : geen probleem gezien het Gewad éénrichtingsverkeer kent naar de Burgstraat toe.

Veerleplein

Geen verkeer meer komende uit en rijdende naar de Groentenmarkt. M.a.w. verplichte rijrichting Kraanlei.

Kraanlei - Oudburg

Ongewijzigd.

Linksaf : stelt zich niet gezien éénrichtingsverkeer.

Sluizeken

Voorrang laten aan Oudburg.

Linksaf :

- ↪ Sluizeken : aan het kruispunt Sluizeken wordt de doorgaande beweging fel gehinderd door de linksafslaande richting Sluizeken. Uit de doorrekening blijkt een vermindering van de verkeersstroom op de as Kraanlei-Oudburg zodat de linksafslag wordt behouden. De verkeersafwikkeling op het kruispunt zal echter na invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in het bijzonder worden gevolgd.

Kromme Wal - Ottogracht - Beverhoutplein - Bij Sint-Jacobs - Vlasmarkt

De Ottogracht blijft na de thans in uitvoering zijnde heraanleg open voor het verkeer in beide richtingen. De Ottogracht zal rechtstreeks aansluiten op de parking Vrijdagmarkt via de secundaire inrit van de Baudelostraat en aldus bediening geven aan het verkeer op de bestemmingsring in wijzerzin komende van het Sluizeken.

Linksaf :

- ↪ Goudstraat : geen probleem gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Gelukstraat : geen probleem gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Baudelostraat : geen probleem gezien lage verkeersintensiteit.
- ↪ Bibliotheekstraat : mogelijk via rotonde zolang de Bibliotheekstraat niet is afgesloten.
- ↪ Steendam : in eerste fase mogelijk via rotonde.
- ↪ Nieuwpoort : niet mogelijk.

Aldus wordt verder vervolgd met Bij Sint-Jacobs - Sint-Jacobsnieuwstraat zodat de bestemmingsring in wijzerzin rond is.

4.3.3.4.1.4. Wisselpunten

Een wisselpunt is een punt waar het mogelijk is om van de bestemmingsring in tegenwijzerzin over te gaan naar de bestemmingsring in wijzerzin en/of vice versa. Ze bieden de facilititeit - wederom in tegenstelling tot een lussenplan - dat gecombineerde verplaatsingen (b.v. woon-school-werk) bereikbaar blijven zonder kilometers rondjes te moeten rijden terwijl ook de verstrooide automobilist van richting kan veranderen.

Deze wisselpunten zijn :

*** in beide richtingen :**

- ↪ Bij Sint-Jacobs

*** van tegenwijzer in wijzerzin**

- ↪ Keizer Karelstraat - Lange Boomgaardstraat
- ↪ Veerleplein
- ↪ Gebroeders Vandeveldestraat - Onderbergen
- ↪ Kouter - Vogelmarkt

*** van wijzer in tegenwijzerzin**

- ↪ Hoogstraat - Oude Houtlei
- ↪ Sluizeken
- ↪ Zonnestraat - Koophandelsplein
- ↪ F. Laurentplein - Brabantdam

4.3.3.4.2. Wegenis binnen de bestemmingsring

4.3.3.4.2.1. Drie gebieden

Binnen de bestemmingsring onderscheiden we nog drie verkeersgebieden, te weten voetgangersgebied, woonerf en stadserf.

*** Voetgangersgebied**

Bewonersgarages zijn 24u./24u. toegankelijk via de kortste weg vanaf de dichtstbijliggende straat waar autoverkeer is toegelaten.

Voor het overige zie 4.3.3.1.

*** Woonerf**

Enkel het Patershol beschikt over dit door de wet geregeld statuut.

*** Stadserf**

Het betreft geen door de wet omschreven begrip. Toch is het zinvol deze term in te voeren om de intentie duidelijk te maken dat dit stadsdeel op basis van haar bijzondere karakteristieken een heel eigen benadering, ook inzake verkeer, vergt. De verwevenheid tussen wonen en de andere talrijke stedelijke functies is in dit gebied op sommige plaatsen zeer uitgesproken. Deze samenhang dient met zorg te worden begeleid en zoveel als mogelijk te worden versterkt. Dit is ook de filosofie van het woonerf Patershol. Dit wettelijk statuut kan echter niet zonder meer voor het gebied dat thans als stadserf wordt omschreven, worden ingevoerd.

In sommige straten betekent dit het beschermen van wonen door handel niet aan te moedigen. In andere dan weer, houdt dit juist het vervolledigen in van een door niet-handelszaken onderbroken rij uitstalramen; doch steeds gemengd met wonen maar dan boven de winkel. Dit komt dan weer de loopstromen en dus de aantrekkelijkheid van het centrumgebied ten goede.

De straten en pleinen die behoren tot het stadserf worden in de brochure van het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad (zie bijlage) aangeduid - liggende binnen de bestemmingsring - met groene richtingspijlen hetzij op witte achtergrond hetzij op groene achtergrond. Het verschil tussen beide achtergronden wijst enkel op de intentie om de straten en pleinen met groene pijlen op groene achtergrond in een latere fase op te nemen in het voetgangersgebied.

Binnen het stadserf is alle doorgaand verkeer volledig geweerd. Wie één van die straten binnenrijdt, komt hoedanook terugkerend of even verder weer op de bestemmingsring uit. Met andere woorden, voor niet-bestemmingsverkeer heeft dit weinig zin. Iemand of iets ophalen of afzetten kan in die optiek echter onverminderd.

Daarenboven blijft, zolang de vervangende parkeergarages niet af zijn, ook bezoekersparkeren er nog mogelijk. Nadien zijn uiteraard enkel nog parkeerplaatsen voor bewoners, zorgverleners en gehandicapten voorzien.

4.3.3.4.2. Beschrijving stadserf : per zone

Algemeen

Hierna volgt een beschrijving per zone voor zover de verkeerscirculatie dan wel een geplande herinrichting nog enige toelichting behoeft of gewijzigd werd ten overstaan van wat oorspronkelijk werd voorgesteld in de brochure van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad.

Bij het uitwerken van de patronen is er naar gestreefd om zo weinig mogelijk wijzigingen aan te brengen in de rijrichtingen. Dit is immers geen plan dat verandert

om te veranderen, maar dat zo veel mogelijk respect wil betonen voor het huidige rijpatroon in de verschillende binnengebieden, voor zover dit uiteraard de filosofie van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad niet in het gedrang brengt.

Een onderscheid kan gemaakt worden tussen het gebied dat ligt binnen de bestemmingsring (in wijzerzin) en de gebieden die zich situeren tussen de aldaar ontubbelde bestemmingsring zijnde Patershol, Vlaanderenstraat-Brabantdam en Oude Houtlei-Onderbergen.

De verkeerscirculatie binnen de bestemmingsring beoogt het vermijden van doorgaand verkeer.

De verkeerscirculatie in de gebieden tussen de twee bestemmingsringrichtingen beoogt het daarenboven vermijden van lekken die een verbinding, dus een sluikroute, zouden maken tussen de twee bestemmingsrichtingen. Wat het Patershol betreft, stelt zich geen probleem omdat het gebied nauwelijks penetreerbaar is. Zoals verder wordt toegelicht, diende voor de twee andere gebieden hieraan bijzondere aandacht te worden verleend.

OMGEVING VRIJDAGMARKT

- ↳ In de directe omgeving van de Vrijdagmarkt blijft de verkeerssituatie die is ingevoerd in 1995 van kracht. Probleem blijft voorlopig echter de bereikbaarheid van de parkeergarage onder het plein. Waar in het begin die bereikbaarheid langs alle richtingen was voorzien, zelfs nog via de Lange Munt, is de parking gaandeweg steeds moeilijker bereikbaar geworden. Momenteel is de toegankelijkheid enkel nog verzekerd via de Kammerstraat, wat uiteraard niet ten goede komt aan de bezetting. Vooral tijdens de Gentse Feesten is de toegankelijkheid van de parking quasi nihil. In de loop van 1997 wordt hieraan verholpen door een nieuwe inrit langs de Baudelostraat. Op die manier wordt de parking rechtstreeks ontsloten vanaf de bestemmingsring.
- ↳ Voor het overige wijzigt de circulatie in de omgeving van de Vrijdagmarkt niet.

OMGEVING BELFORTSTRAAT

- ↳ De Belfortstraat krijgt terug verkeer in beide richtingen. Dit om de Belfortparking en de zone Onderstraat - Hoogpoort - Nederpolder - Kwaadham te bedienen. Dit betekent echter niet dat de Belfortstraat een drukke straat zal blijven en dat op die manier de doorstroming van het openbaar vervoer in het gedrang komt. Integendeel, door het doorknippen van alle doorgaande assen die thans doorheen de Belfortstraat en Botermarkt passeren, wordt de straat heel wat rustiger. Slechts het autoverkeer dat de Belfortparking aandoet of weer verlaat en het lokaal bedieningsverkeer blijft.
- ↳ De Hoogpoort krijgt een verkeersregime dat vergelijkbaar is met dat van de Onderstraat, dus doodlopend. Verkeer in beide richtingen is toegelaten. Het laatste, smalle stuk zal worden heraangelegd samen met de Groentenmarkt - Korte Munt en dus een voetgangerszone worden. Ook het overblijvend deel zal een

voetgangersvriendelijke heraanleg krijgen. Recentelijk werd een voorstel van de handelaars en bewoners ontvangen waarbij zij een integrale autovrije heraanleg vragen. Het voorstel zal worden bestudeerd doch rekening moet gehouden worden met de beide hotels en de ceremoniewagens.

OMGEVING KWAADHAM

- ↪ De buurt van de Kwaadham wordt ontlast van al het doorgaand verkeer dat de wijk nu nog teistert. Binnenin zijn slechts enkele kleinere ingrepen voorzien om de interne verkeersafwikkeling vlotter te maken.
- ↪ De Bisdomkaai en de Reep blijven toegankelijk voor lokaal verkeer. Zo worden de Bisdomkaai en de Reep een ideaal afzetpunt voor de kleuters en scholieren. Naar alle waarschijnlijkheid zal dan ook het trefpunt Oude Beestenmarkt na invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad opgeheven worden.

OMGEVING LANGE BOOMGAARDSTR.-VLAANDERENSTR.-BRABANTDAM

- ↪ In een klein deel van de buurt van de Lange Boomgaardstraat doet zich uiteraard wel een vrij grondige ingreep voor. De bestemmingsring die vanuit de Keizer Karelstraat komt, wordt via de Lange Boomgaardstraat verdergezet in de richting van de Seminariestraat, de Reep en het Lieven Bauwensplein. Reeds hoger werd uiteengezet welke afwegingen dienden te worden gemaakt.
- ↪ Onduidelijk op het plan in de brochure van het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad was de rijrichting in de Lange Boomgaardstraat tussen Seminariestraat en Pelikaanstraat. De circulatie is richting Pelikaanstraat. Zoniet maakt men een rechtstreekse verbinding tussen Vlaanderenstraat en de bestemmingsring in wijzerzin.
- ↪ Het overige deel wordt, net zoals in de andere zones, ontlast van elk doorgaand verkeer. De Sint-Kristoffelstraat wordt omgekeerd van rijrichting gaande van Brabantdam naar Vlaanderenstraat. De Abeelstraat, deel tussen Brabantdam en Pelikaanstraat, wordt omgekeerd richting Pelikaanstraat. De Pelikaanstraat, deel tussen Belgradostraat en Abeelstraat wordt omgekeerd richting Belgradostraat.

De belangrijkste ingrepen in de zone Vlaanderenstraat-Brabantdam wezen nog eens herinnerd :

- ❑ eerste deel Vlaanderenstraat :
 - ↪ opheffing inrijverbod en openstelling, zij het voor lokaal autoverkeer, rechtstreeks komende van de Zuidparklaan - Graaf van Vlaanderenplein.
- ❑ tweede deel Vlaanderenstraat :

- ↪ geen stadinwaarts autoverkeer meer in het tweede deel van de Vlaanderenstraat, enkel staduitwaarts.
- ↪ geen staduitwaarts autoverkeer meer in het gedeelte van de Brabantdam tussen Lippensplein en Sint-Annaplein en geen ellenlange files meer stadinwaarts gezien er geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk is, noch richting Kouter, noch richting Zuid, noch richting Henegouwenstraat-Voldersstraat.
- ↪ Onduidelijk op het plan in de brochure van het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad was de rijrichting op het einde van het eerste deel van de Vlaanderenstraat. Zoals hoger omschreven dreigt hier een lek te ontstaan tussen de twee bestemmingsringrichtingen. Aldus kan het autoverkeer afslaan richting Lange Boomgaardstraat maar niet richting Belgradostraat, zoniet zou een rechtstreekse sluikeg gecreëerd worden richting Keizer Karelstraat om het Sint-Annaplein te vermijden.

OMGEVING HENEGOUWENSTRAAT - VOLDERSSTRAAT - HOORNSTRAAT

- ↪ De belangrijkste ingreep in deze buurt is het gevolg van het doorknippen van de doorgaande as Vlaanderenstraat - Henegouwenstraat - Voldersstraat - Hoornstraat en zo verder richting Oude Houtlei. Dit gebeurt door het omkeren van de huidige rijrichting van de Voldersstraat tussen de Korte Meer en de Lange Kruisstraat. In het oorspronkelijke plan was voorzien dat dit éénrichtingsverkeer ook zou doorgetrokken worden in de Henegouwenstraat, tot aan het F. Laurentplein. Omdat de bediening van de Lange Kruisstraat onmogelijk zou worden voor bussen die hotelgasten ophalen of afzetten wordt de Henegouwenstraat terug opengesteld voor het verkeer in beide richtingen gezien dit een afdoende oplossing brengt en geen enkele invloed heeft op de in het Mobiliteitsplan beoogde circulatie-effecten in deze omgeving.
- ↪ Voor het overige blijven de rijrichtingen in deze buurt gehandhaafd. Ook de verbinding van de Limburgstraat naar het F. Laurentplein blijft open. Voor doorgaand verkeer heeft deze beweging totaal geen zin, omdat vertrek- en eindpunt uiteindelijk toch de as Voldersstraat - Henegouwenstraat is. Enkel voor de bediening van privé-parkings in de Lange Kruisstraat en voor de publieke parking aan het Geeraard de Duivelhof (deze parkeerplaatsen blijven bestaan zolang het plein niet is heringericht) is deze lus van betekenis. Met andere woorden, op dit gedeelte van de as Sint-Michielshelling - Vlaanderenstraat, waar toch een rijweg is voorzien ten behoeve van openbaar vervoer en fietsers, zal de aanwezigheid van enkele autobewegingen noch de doorstroming van het openbaar vervoer schaden, noch het verkeersluwe karakter van dit gedeelte in het gedrang brengen.

OMGEVING ONDERBERGEN - OUDE HOUTLEI

- ↪ De belangrijkste ingreep bestaat hier uit het ontubbelen van de bestemmingsring, enerzijds in de Oude Houtlei (richting Gebroeders Vandeveldestraat) en anderzijds in Onderbergen (richting Sint-Michiels).
- ↪ Het binnengebied wordt dusdanig in circulatie gelegd dat geen sluikroutes ontstaan tussen de bestemmingsring in wijzer- (Onderbergen) en in tegenwijzerzin (Oude Houtlei). Het doorgaand verkeer Jacobijnenstraat en de Zwarte Zusterstraat wordt ten behoeve van de Oost-Westfietsroute doorgeknipt. Dit gebeurt door het autovrij maken van de Jacobijnenstraat zelf en van het gedeelte van de Zwarte Zusterstraat ter hoogte van het Sint-Lucasinstituut. Alhier wordt met dezelfde ingreep een drukke schoolomgeving beveiligd. Ingelandgat krijgt éénrichtingsverkeer van de Zwartzustersstraat naar het Sint-Michielsplein toe. De Postheernestraat, deel tussen de Oude Houtlei en de Srtuifstraat komt in één richting naar de Oude Houtlei toe.

OMGEVING POEL - DRABSTRAAT

- ↪ Het plan in de brochure van het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad beperkt de toegang tot het einde van de Poel. Naar aanleiding van de heraanleg van de Korenlei (eind 1997) zal concreet vastgelegd worden of en tot hoever het autoverkeer de Drabstraat nog kan binnenrijden. De enige vereiste is hier dat geen verbinding tot stand wordt gebracht met de Jan Breydelstraat, zoniet dreigt een kortere verbinding op het niveau van de bestemmingsring in wijzerzin (Poel - Burgstraat).

4.3.3.4.3. Parkeren

4.3.3.4.3.1. Kwalitatieve onderbouwing : een (bittere) noodzaak !

Een wezenlijk onderdeel van een toekomstgericht mobiliteitsbeleid voor een stad als Gent is gericht op het parkeerbeleid. Niet zomaar wordt in verkeerskundige kringen steeds meer benadrukt dat het mobiliteitsbeleid staat of valt met het parkeerbeleid.

Parkeren is bovendien een zeer geladen thema, omwille van de negatieve symboliek die een stilstaande auto vooral in binnensteden uitdraagt.

Daarom is het voor een stedelijk beleid van het allergrootste belang om het parkeerbeleid zo goed mogelijk te onderbouwen. Want, precies omwille van de gevoeligheid van het thema, reiken discussies over parkeren dikwijls niet verder dan een oeverloos welles-nietes-debat, dat het niveau van de retoriek nauwelijks overstijgt.

In deze nota wordt dieper ingegaan op de parkeerproblematiek in het Gentse. Daarbij wordt steeds weer de uitdaging van het Gentse mobiliteitsbeleid voor de binnenstad in het achterhoofd gehouden : “Met een *gezellig* Gent naar de 21ste eeuw”, d.w.z. compleet, compact, leefbaar en bereikbaar.

De Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur voor de stad stelt dat het autoverkeer dat de binnenstad inrijdt, beperkt zal worden “om voorrang te geven aan gemeenschappelijk verkeer en fietsers. Dit alles om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk te weren, zonder echter het wérkelijke bestemmingsverkeer te ontmoedigen en de uitstraling van het stadscentrum als regionaal handelscentrum te belemmeren.

Precies die sterke concentratie van handelszaken, kantoren, scholen en diensten maar ook - en gelukkig maar - de verweving met bewoning - zorgt ervoor dat er in de binnenstad grote behoefte is aan parkeerplaatsen. Wat dan weer niet betekent dat iedereen overal met de auto moet kunnen komen”.

Op welke manier kan een sturend parkeerbeleid bijdragen tot een aantrekkelijke binnenstad? Essentieel is dat dit gebeurt in een integrale afstemming met andere maatregelen van het binnenstadsbeleid. Verkeer is geen fenomeen op zich maar (mag) slechts een afgeleide (zijn) van andere maatschappelijke ontwikkelingen. Mobiliteit is een randvoorwaarde voor die andere gewenste ontwikkelingen, in casu het revitaliseren van de binnenstad zowel naar wonen als naar handel toe.

De realisatie van nieuwe gesloten (in tegenstelling tot open bovengronds) parkeervoorzieningen laat toe om sturend te gaan optreden door :

- ✓ locatiebeleid : enkel daar waar nodig
- ✓ de tarievenstructuur : niet alleen rijden maar ook stilstaan heeft een kostprijs
- ✓ een betere controle : straatparkeren is veel moeilijker controleerbaar én valt onder de politionele bevoegdheid, wat nadelen inhoudt naar organisatie toe, naar afdwingbaarheid en naar opbrengsten toe

De leuze “Met een *gezellig* Gent naar de 21ste eeuw” is geen holle slagzin. Ze duidt op het feit dat de historische binnenstad, net zoals vele andere binnensteden, met grote moeilijkheden kampt.

De explosieve en eenzijdige groei van de automobilititeit vormt een bedreiging voor bereikbaarheid en leefbaarheid van Gent. Deze problemen spelen het meest in en rond de oude binnenstad, die niet berekend is op grote aantallen auto's. Het gaat daarbij niet alleen om het dreigende dichtslibben van de binnenstad, of om milieuverontreiniging in de vorm van geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit. Het toenemende aantal rijdende en stilstaande auto's legt ook een te zware claim op de openbare ruimte.

Het opheffen en elders situeren van bovengrondse parkeerplaatsen verbetert plaatselijk het verblijfsklimaat. Concentratie van parkeren beperkt het ruimtebeslag en beperkt het zoekverkeer in de straten.

Wil er sprake zijn van een duurzame ontwikkeling, dan moeten er grenzen worden gesteld aan de ongebreidelde bewegingsvrijheid per particuliere auto.

Aan de andere kant moet de binnenstad met zijn veelheid aan functies goed bereikbaar zijn voor alle verkeerssoorten. Het gaat erom een oplossing te vinden die de leefbaarheid van de binnenstad verbetert, terwijl de bereikbaarheid, doch anders dan vandaag georganiseerd, gehandhaafd blijft of zo mogelijk wordt verbeterd.

Voor een aantal functies zal ook in de toekomst een goed georganiseerde bereikbaarheid met de wagen van belang blijven.

*** Handel**

Gent is van oudsher een belangrijk commercieel knooppunt. Vandaag vormt de handel samen met de Gentse Haven nog steeds het kloppend hart van de Gentse economie. Toch kunnen we niet om de vaststelling heen dat boven het detailhandelslandschap een aantal donkere onweerswolken samenvakken die een bedreiging inhouden voor de handel ‘intra muros’.

In 1980 bedroeg het aandeel van de handel in het BBP 14,2%, in 1990 was dit 15,4%. Dit wijst op een toenemend belang van handel voor de economie. Een stad als Gent mag hier de boot niet missen.

In 1996 telde Gent ongeveer 18.532 bedrijven. Door D&P werden 2.680 detailhandelszaken geïnventariseerd, dit is 14,4% van het totaal aantal bedrijven. De detailhandelszaken kunnen daarnaast worden onderscheiden in twee grote groepen, de food-(577 zaken) en de non-foodkleinhandel (2.103 zaken).

Het belang van handel, horeca en persoonlijke diensten blijkt eveneens uit de tewerkstellingscijfers. De "middenstand" neemt met 23.518 jobs circa 17,25% van de totale tewerkstelling in Gent voor zijn rekening. Om een idee te geven : de middenstand stelt meer mensen tewerk dan de chemische-, metaalverwerkende- en

textiel-nijverheid samen. Sectoren die nochtans de reputatie hebben "sterk" vertegenwoordigd te zijn in Gent.

Binnen de stadsring bevinden zich maar liefst 1.149 handelsvestigingen, 385 horecavestigingen en 306 persoonlijke dienstverleningszaken (banken, reisagentschappen enz...).

Het zopas afgewerkte Distributief Economisch Model voor de stad Gent onderscheidt in het binnenstedelijk centrum twee belangrijke winkelgebieden, met name de Kuip van Gent met daaromheen de Centrumring (rond de stadsring). De Kuip van Gent, gelegen binnen de bestemmingsring, is ontegensprekelijk het belangrijkste winkelgebied van Gent en heeft een bovenregionale uitstraling.

In Gent treffen we van de totale verkoopvloeroppervlakte 31,14% aan in de kuip van Gent. Kijken we naar het aantal winkels dan loopt dit percentage zelfs op tot 42,8 %. Deze cijfers zijn spijkerhard en laten terecht concluderen dat de bereikbaarheid van het centrum van vitaal belang is, niet alleen voor het binnenstedelijk handelsapparaat op zich maar voor de leefbaarheid van de stad en haar regionaal bedieningsgebied als geheel.

Bereikbaarheid van handelscentra kent vele facetten. Niet alleen heb je de opdeling naar gebruikers (consumenten, handelaars, toeleveranciers) maar ook naar vervoersmodi (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet). Onderzoek heeft uitgewezen dat ongeveer 41 % van de bezoekers naar het winkelgebied Kuip komt met de auto, 22 % te voet, 21 % met de bus, trolley of tram, 8% met de fiets en 8 % met de trein (D&P Passantenenquête, 1994). De cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag geven een veel grotere automobilititeit aan wat erop wijst dat in Gent vermoedelijk én reeds een zekere vervoerskeuzewijziging is opgetreden én een vlucht van winkelend autoverkeer plaatsvindt naar buitenstedelijke centra.

*** Wonen**

Binnen de bestemmingsring zijn 9.244 Gentenaars gedomicilieerd. Uitgerekend in bewoning is dit aantal veel groter gezien bijvoorbeeld studenten vaak niet staan ingeschreven.

De binnenstad verloor in de laatste decennia - net zoals andere binnensteden - stelselmatig bewoners. Sinds een tweetal jaar blijkt aan deze trend een einde te zijn gekomen. Op stedelijk niveau is er nog steeds een zekere stadsvlucht maar op rekening van de omliggende deelgemeenten. Dit doet echter niets af aan het feit dat er een blijvende interne mutatie plaatsvindt met een toename van het aantal éénpersoonsgezinnen, sociaal zwakkeren, ouderen, jonge (kinderloze) gezinnen.

Uit de studie naar de oorzaken van deze mutatie en stadsvlucht in het algemeen (Dienst Economische Ontwikkeling en Tewerkstelling 1995) blijkt het belangrijkste verhuismotief het ontbreken van een tuin eneen autostaanplaats.

Willen we de binnenstad voor een goede sociale mix van bewoners terug aantrekkelijk maken, dan moeten we ook voor hen plaats voorzien voor de wagen. Want het zijn precies die mensen die de grootste behoefte hebben aan een wagen die buiten het centrum gaan wonen, nl. jonge gezinnen met kinderen. Aan bewoners moeten dan ook ruime parkeerfaciliteiten worden geboden.

*** Onderwijs**

Wie durft beweren dat onderwijs niet in de binnenstad thuishoort ? Het stadsbestuur alleszins niet. De grote verscheidenheid aan onderwijs(in)richtingen en dito leeftijds categorieën doet voor een niet onaanzienlijk aandeel het centrum bruisen.

Op en binnen de bestemmingsring zijn er 22 onderwijsinstellingen (excl. kleuteronderwijs) met 16.013 leerlingen en studenten.

Het onderwijs worstelt grosso modo met dezelfde problemen als de handel in deze stad. Verlies aan leerlingen omwille van een slechte bereikbaarheid. Uiteraard zorgen vele ouders zelf voor de toenemende verkeersonveiligheid door hun kinderen met de wagen te brengen. De maatregelen uit het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad zorgen ervoor dat de jongste leerlingen, met andere woorden kleuters en leerlingen uit de lagere cyclus van het lager onderwijs, gemakkelijker dan vandaag met de wagen kunnen worden gebracht. Vele van die scholen zijn immers gelegen in de binnengebieden binnen de bestemmingsring, waar alle doorgaand en parkeerverkeer (behalve voor bewoners en speciale categorieën) uit geweerd zal zijn.

Het is niet realistisch te denken dat deze jongste categorie door de ouders zelfstandig op het verkeer zal worden losgelaten, al is de schoolroute dan nog zo leefbaar, al is het openbaar vervoer nog zo goed georganiseerd.

Na intens overleg met de betrokken inrichtende machten, de hogere overheid en organismen inzake gemeenschappelijk vervoer, moet het mogelijk zijn om randstedelijke trefpunten op te richten van waaruit gemeenschappelijk en bewaakt vervoer de kinderen naar de binnenstedelijke scholen brengt. Dit vergt echter een grondige dus lange voorbereidingsfase en het vrijmaken van financiële middelen door alle actoren. Daarenboven mag men hiervan geen grote effecten verwachten. Een dusdanig initiatief is hoogstens flankerend, niet oplossend :

- ✓ De bewoners van de kernstad en de dichtbevolkte negentiende eeuwse gordel rond het centrum hebben uiteraard geen boodschap aan een randstedelijk trefpunt en gaan niet eerst staduitwaarts rijden voor een inwaartse relatief nabijgelegen bestemming.
- ✓ Veel autoverkeer vindt plaats in een complexe gecombineerde situatie : het gezin rijdt eerst naar een voorschoolse inrichting of een onthaalmoeder voor de jongste spruit, vervolgens naar de basisschool van de oudste, de man wordt afgezet aan het Station om naar zijn werk te sporen terwijl de vrouw doorrijdt naar haar werk of voor boodschappen. Onder meer uit het Life-project blijkt hoe moeilijk deze categorie beïnvloedbaar is.

- ✓ Uit de studie verplaatsingsonderzoek (zie 3.1.3.1) blijkt dat het verplaatsingsmotief "school" slechts op de vierde plaats staat met 9%, NA "visite" (15% - 3de), "werk" (20% - 2de) en "winkelen" (22% - 1ste).
- ✓ Daar komt nog bovenop dat het onderwijssysteem zelf, waarbij vele leerkrachten binnen eenzelfde dag op verschillende plaatsen in de provincie les geven automobilititeit genereert. Voor die mensen zijn alternatieven voor hun autosolisme nauwelijks denkbaar.

* Tewerkstelling

Binnen de stadsring bevinden zich maar liefst ongeveer 50.000 arbeidsplaatsen.

Om het binnenstedelijk investeren in tewerkstelling niet te ontmoedigen moeten parkeervoorzieningen aangeboden worden. Daarenboven wordt van werknemers een toenemende flexibiliteit verwacht, flexibiliteit die onder andere vaak ook een grotere mobiliteit betekent. Uitzendbureau's, het bank- en verzekeringswezen, ... het zijn stuk voor stuk sectoren die talrijk aanwezig zijn in de binnenstad maar die van hun eigen werknemers een steeds toenemend autogebruik eisen.

Tevens geldt, net zoals voor onderwijs, ook hier de problematiek van de gecombineerde verplaatsingen.

Dit alles doet echter niets af aan de vaststelling dat voor de woon-werk relatie het stimuleren van randstedelijk parkeren met een vlotte openbare vervoersverbinding naar het stadscentrum een betekenisvolle impact kan hebben op het mobiliteitsprobleem :

- ✓ "werkparkeren" is langparkeren, dus beter randstedelijk;
- ✓ het stadscentrum heeft een bedieningsgebied inzake tewerkstelling tot ver buiten haar stadsgrenzen.

Aldus wordt werk gemaakt van diverse Park&Ride-locaties (zie 5.3.)

* Cultuur en Toerisme

De bestemmingsring omspant een lange lijst van belangrijke historische gebouwen, culturele instellingen, evenementenzalen, publieke feesten enz...

Naar schatting 1,5 miljoen toeristen bezoeken jaarlijks de Kuip van Gent. Zonder over cijfers te beschikken mag echter vermoed worden dat een aanzienlijk deel met de auto komt.

Om enkele verkeerstrekkers door middel van bezoekersaantallen (1994) te situeren :

Historische Gebouwen

- ✓ Gravensteen : 252.837
- ✓ Sint-Baafskathedraal : 250.000
- ✓ Belfort : 49.672
- ✓

Culturele instellingen

- ✓ Stedelijke bibliotheek : 1.577.190 uitleningen en raadplegingen
- ✓ Museum voor Volkskunde : 61.045
- ✓ Museum voor Sierkunst : 26.793
- ✓

Evenementenzalen

- ✓ K.N.S. : 54.662
- ✓ Opera
- ✓

Publieke Feesten

- ✓ Gentse Feesten : buiten categorie, niet te tellen noch te schatten
- ✓ Festival van Vlaanderen
- ✓

*** Tot slot**

Deze - zeer onvolledige - lijst moge duidelijk maken dat, hoezeer we ook willen en kunnen werken aan een gewijzigd mobiliteitsbeleid de auto ook in de toekomst van wezenlijk belang zal blijven in het mobiliteitsdebat.

De auto wegdenken is een illusie, bovendien een gevaarlijke illusie, die onontkoombaar zou leiden tot een infarct van alles wat leeft en werkt in onze binnenstad.

De kunst bestaat er precies in dat heel broze, subtiele evenwicht te vinden waarbij de stad verkeersleefbaar wordt zonder haar economische, sociale en culturele aantrekkingskracht te verliezen. Een goed parkeerbeleid is hiervoor één van de belangrijkste troefkaarten.

4.3.3.4.3.2. Kwantitatieve onderbouwing : compenseren van wat verloren gaat !

* Publieke Parkeerinfrastructuur

✓ Binnen de stadsring

In straten en op pleinen : de hiernavolgende cijfers slaan op het gebied binnen de stadsring (R40), met dien verstande dat voor het noordelijke gedeelte de verbinding Blaisantvest - Opgeëistenlaan - Begijnhoflaan - Contributiestraat - Nieuwewandeling (N430) als afbakening wordt gehanteerd (= kleine stadsring). Naar de binnenstedelijke parkeerproblematiek toe is de N430 een fysieke barrière. Zelfs tijdens de Gentse Feesten wanneer overal en in massa wordt geparkeerd komt men niet verder dan tot op de N430.

Het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen op straten en/of pleinen bedraagt 17.705, zijnde 14.791 tussen bestemmingsring en stadsring, 1.078 op de bestemmingsring en 1.836 binnen de bestemmingsring.

Hiervan zijn er 3.298 betalend.

In publieke parkeergarages : één enkele rotatieparking zijnde Ketelpoort met 600 plaatsen.

Totaal : $17.705 + 600 = 18.305$ publieke plaatsen

✓ Binnen de bestemmingsring

In straten en op pleinen : 1.836 parkeerplaatsen.

In publieke parkeergarages :

| Bestaande parking | Aantal parkeerpl. |
|-------------------|-------------------|
| Zuid | 1.040 |
| Vrijdagmarkt | 650 |
| Ketelpoort | 600 |
| Sint-Michiels | 473 |
| Korte Meer | 472 |
| Subtotaal | 3.235 |

Totaal : $1.836 + 3.235 = 5.071$ publieke plaatsen.

✓ **Hoeveel plaatsen voor bewoners, hoeveel voor bezoekers ?**

Binnen de omschrijving van de bestemmingsring zijn er dus 1.836 parkeerplaatsen op het openbaar domein (straten en pleinen). Hoeveel bewoners parkeren bovengronds ?

Uit een nachttelling (weekdag september 1996) blijkt dat ongeveer 1.000 plaatsen of 55% bezet zijn gedurende de nacht. We mogen er echter niet vanuit gaan dat het allemaal bewoners zijn die in een latere fase conform de geldende reglementering gerechtigd zijn op een bewonerskaart. Hierover zijn geen cijfers beschikbaar zodat voorzichtigheid geboden is. Veiligheidshalve zullen in een eerste beoordelingsfase 1.000 plaatsen voor bewoners gereserveerd worden.

Onderzoek inzake bewonersparkeren wijst uit dat op zaterdag circa 80% van de bewonerswagens op straat parkeren en op weekdays circa 35%. Dit betekent dat op zaterdag ongeveer 800 bewonerswagens en op een weekday 350 bewonerswagens op straat staan.

Conform het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad zal er (na de realisatie van bijkomende parkings) geen enkele parkeerplaats in straten en op pleinen meer ter beschikking staan van niet-bewoners (uitgezonderd speciale categorieën zoals gehandicapten, zorgverleners en moto's). Rekening houdend met een op vandaag integrale bezetting van alle bovengrondse parkeerplaatsen, wat steeds het geval is op zaterdag, betekent dit dat 1.036 (1.836-800) wagens van bezoekers moeten worden opgevangen in ondergrondse parkeergarages.

In totaal worden er 1.075 parkeerplaatsen in compensatie gecreëerd :

| Geplande parking | Aantal parkeerpl |
|-------------------------|-------------------------|
| Sint-Baafs | 300 |
| Kouter | 425 |
| Ramen | 100 |
| Belfort | 250 |
| Subtotaal | 1.075 |

| Parkeergarages | |
|-----------------------|--------------|
| Totaal | 4.310 |

Dit betekent dat 3/4 van het totaal aantal parkeerplaatsen in parkeergarages vandaag al een feit is.

Hierna volgt een lijst van straten waar, na realisatie van de parkings en gebeurlijke heraanleg, geen parkeerplaatsen meer worden ingericht.

Bisdomkaai

Korenlei

| |
|------------------|
| Bisdomplein |
| Botermarkt |
| Braunplein (E.) |
| Goudenleeuwplein |
| Graslei |
| Groentenmarkt |
| Hooiaard |
| Jacobijnenstraat |
| Ketelpoort |
| Klein Turkije |

| |
|---|
| Korte Munt |
| Kouter |
| Poeljemarkt |
| Reep |
| Sint-Niklaasstraat |
| Vlaanderenstraat |
| Zwarte Zustersstraat |
| Aanpassingen in diverse straten ten behoeve van openbaar vervoer, fietsers en voetgangers |

✓ Conclusie

Na volledige uitvoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad zal de publieke parkeercapaciteit er als volgt uitzien :

- ↪ bovengronds : 1.000 parkeerplaatsen, voorbehouden aan bewoners, zorgverleners, gehandicapten, moto's in daarvoor voorziene parkeervakken, en voor laad- en losbewegingen.
- ↪ parkeergarages : 4.310 parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners die dit wensen.

* Private parkeerinfrastructuur

Het exacte aantal private parkeerplaatsen binnen de bestemmingsring is niet beschikbaar.

✓ Bereikbaarheid van de private parkings

Alle private parkeerplaatsen blijven 24u/24u bereikbaar, ook in de autovrije zone. De wagen zal echter onmiddellijk inpandig moeten worden gesteld.

✓ Het huidige parkeerreglement op het ontbreken van parkeerplaatsen.

Het heeft geen zin om het aanbod inzake publieke parkeerinfrastructuur te beheersen wanneer niet gelijktijdig het privaat aanbod onder controle wordt gehouden.

Het thans van toepassing zijnde reglement stimuleert de aanleg van particuliere parkeerplaatsen.

In het gebied binnen de bestemmingsring dient bijkomend autoverkeer voor private parkeerplaatsen te worden vermeden. De parkeerbehoefte voor bezoekers wordt ingedeckt door de openbare parkeergarages.

Aldus zal de bouwverordening in die zin op zéér korte termijn worden aangepast en het daarbijhorend reglement op het ontbreken van parkeerplaatsen worden afgeschaft.

4.3.3.4.3.3. Locatie van de parkeergarages

Nederlands onderzoek wijst uit dat de locatie van een parkeergarage het eerste argument is voor een automobilist om zijn voertuig aldaar te stallen. De parkeertarieven komen pas op de tweede plaats.

De locatie van de parkeergarages is een vast gegeven voor wat betreft de bestaande parkings.

De nieuwe parkeergarages werden ingeplant op basis van volgende criteria :

❑ beschikbare ruimte

Ondergronds parkeren staat bovengrondse ontwikkelingen toe.

Bovengrondse parkeergarages zijn vanuit ruimtebeslag en stedenbouwkundige overwegingen dan ook niet wenselijk. Zo is Ramen slechts een tijdelijke bovengrondse oplossing in afwachting van een stedenbouwkundig project waarbinnen de parking wordt geïncorporeerd.

Aldus rest enkel het openbaar domein in casu pleinen (E. Braunplein-Kouter) en waterwegen (Reep).

❑ loopafstand ten overstaan van het bedieningsgebied

De aantrekkelijkheid van een parkeergarage wordt, zoals reeds hoger gesteld, grotendeels bepaald door de loopafstand die de automobilist dient te overbruggen naar zijn bestemming.

De loopafstand wordt dan weer sterk beïnvloed door de ruimtelijke omgeving tussen garage en bestemming. 300 meter langs een blinde muur lijkt heel wat langer dan 300 meter langs uitnodigende uitstalramen. Behoudens een enkele onderbreking beschikt het centrumgebied over aantrekkelijke looproutes.

De afstand die men bereid is te voet af te leggen verandert ook in de tijd. Studies wijzen uit dat deze afstand traag maar gestadig groeit. Algemeen wordt vandaag aanvaard dat een loopafstand van maximaal 300 tot 500 meter redelijk is en weinig weerstanden oproept voor zover de route aantrekkelijk is.

De inplanting van de nieuwe garages zorgt ervoor dat geen enkele bestemming binnen de bestemmingsring op een grotere afstand ligt dan ongeveer 400 meter. Rekening houdend met een rustig wandeltempo van iets minder dan 5 km/u (1,3 m/sec.) zijn alle bestemmingen bereikbaar op maximaal vijf minuten wandelen. Gemiddeld zal dit uiteraard heel wat minder zijn. Het plan in bijlage toont dit aan.

❑ aansluiting op de bestemmingsring

De nieuwe parkeergarages liggen direct aansluitend op (Kouter, Reep, Ramen) of nabij (Belfort) de bestemmingsring zodat zij vlot bereikbaar zijn en zeer eenvoudig kunnen worden gesignaleerd door het parkeergeleidingssysteem.

□ ruimtelijke spreiding ten overstaan van andere parkings binnen het gebied van de bestemmingsring en hun positie ten overstaan van de in- en uitvalswegen

De aangeboden parkeercapaciteit per sector houdt zoveel als mogelijk rekening met de intensiteit van de bedienende invalsweg(en). In het volgende punt wordt hierrond verder toelichting gegeven.

4.3.3.4.3.4. Parkeergeleidingssysteem

Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad maakt zich sterk dat het zoeken naar een parkeerplaats voortaan tot het verleden behoort. Om deze belofte hard te maken zal samen met de invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad een parkeergeleidingssysteem geïntroduceerd worden.

In de meeste Duitse en ook vele Nederlandse steden bestaan parkeergeleidingssystemen. Onderzoek aldaar wijst uit dat het aantal autokilometers met maar liefst meer dan 30 % daalt. Anders vertaald betekent dit dat zonder vermindering van het aantal bezoekers toch de leefbaarheid van het centrumgebied flink kan worden verhoogd. Een betere concretisering van het én-én-beleid (én bereikbaarheid én leefbaarheid) is er niet te geven.

Zoals de naam reeds laat vermoeden leidt een parkeergeleidingssysteem de bezoeker naar zijn bestemming, zijnde een parkeergarage. De bezoeker komende van buiten de stadsring zal op de stadsring door overzichtelijke signalisatie gestimuleerd worden om zijn parkeergaragekeuze te maken. Aldus krijgt de stadsring de belangrijkste verdeelfunctie toegewezen. Eens de keuze gemaakt zal men automatisch de volgens het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad meest geschikte invalsweg naar de bestemmingsring hebben gekozen.

Omwille van de noodzakelijke datatransmissie kan enkel een gesloten parkeerinfrastructuur worden gekoppeld aan een parkeergeleidingssysteem. Naast de verkeerstechnische en stedenbouwkundige motieven nog een argument waarom het straat en plein-parkeren voor bezoekers dient vervangen te worden door parkeergarages.

De automobilisten worden gestuurd door middel van 141 borden waarvan een 75-tal on-line aangeven welke garages nog hoeveel plaatsen bieden. Deze on-line verbinding zal worden tot stand gebracht niet via telefonie maar via de kabeldistributie. Op deze schaal mag het gebruik van de kabel als een baanbrekend initiatief en enig in Europa worden beschouwd.

Er zal gebruik worden gemaakt van vijf verschillende types borden :

Het eerste type maakt er de automobilist attent op dat hij straks in het parkeergeleidingssysteem terecht komt. De borden komen op zestien plaatsen langs de invalswegen, zo'n halve kilometer voor de stadsring. Deze borden moeten tevens het "uithangbord" voor Gent als koopstad worden. Vandaar dat zij permanent zullen aangeven hoeveel vrije plaatsen er in de negen centumparkings voorhanden zijn.

Het tweede type wordt op dertien plaatsen opgesteld, net voor de diverse kruispunten met de stadsring én op B401 (afritcomplex B401). Hier moet de automobilist kiezen tussen één van de vier sectoren die elk twee of drie parkings groeperen. De borden vermelden alleen de topografische namen van de sectoren en de nummers van de parkeergarages. Naast elke sector staat een richtingaanwijzer en het aantal vrije plaatsen in die sector.

De hierna omschreven sectoriële verdeling van de parkeergarages die rechtstreeks via het systeem aan de automobilist worden aangeboden, sluit goed aan bij de belangrijkheid van de invalswegen voor bezoekend verkeer.

| Sector | Parkings | Parkeerplaatsen |
|-------------------------------|--------------------|-----------------|
| Zuid (P3, P2) | | 1.440 |
| | Sint-Baafs (P2) | 400 |
| | Zuid (P3) | 1.040 |
| Kouter (P4, P5, P6) | | 1.497 |
| | Ketelpoort (P4) | 600 |
| | Kouter (P5) | 425 |
| | Korte Meer (P6) | 472 |
| Sint-Michiels (P7, P8) | | 573 |
| | Sint-Michiels (P7) | 473 |
| | Ramen (P8) | 100 |
| Belfort (P1, P9) | | 900 |
| | Vrijdagmarkt (P1) | 650 |
| | Belfort (P9) | 250 |

Het derde type borden vertelt de automobilist dat hij de P-route volgt en aldus de zekerheid heeft alle parkeergarages van het centrumgebied aangeduid te krijgen. Het zijn de enige borden die geen vrije plaatsen aanduiden. Ze helpen de bestuurder enkel verder op weg.

Via de P-route worden de automobilist meer dan 2.700, in de definitieve fase meer dan 4.300 potentiële parkeerplaatsen aangeboden.

Het vierde type (32 stuks) komt op de plaatsen waar u moet kiezen tussen de verschillende parkings in eenzelfde sector.

Het vijfde type (11 stuks) tenslotte bevindt zich aan de ingang van elke parking, met vermelding van het aantal vrije plaatsen en bijkomende informatie zoals openingsuren.

De kostprijs van dit systeem wordt geraamd op 61 miljoen frank en wordt gefinancierd door het Stedelijk Parkeerbedrijf.

4.3.3.4.3.5. Bestemmingsring wordt P-route

Zoals reeds hoger betoogd (zie 4.3.3.1.4.) heeft het begrip bestemmingsring aanleiding gegeven tot een verkeerd beeld.

In hoofdorde is de bestemmingsring erop gericht de van de stadsring komende automobilist, die een bezoek wenst te brengen aan het gebied binnen de bestemmingsring, en dus zijn auto tot stilstand zal brengen, op te vangen en langs de kortste weg te leiden naar een vrije parkeerplaats in een parkeergarage.

Om dit doel te kunnen bereiken moet de bestemmingsring als zodanig herkenbaar zijn. Doordat gebruik wordt gemaakt van het bestaande sterk verschillend stratenpatroon is deze opdracht niet voor de hand liggend.

Lange tijd werd gedacht aan een inkleuring van het wegdek. Naast technische problemen (niet langdurig slijtagevast wanneer niet in de massa gekleurd - enkele wegvakken zijn nog in kasseien - e.d.) waren er ook stadslandschappelijke tegenindicaties (te grote nadruk op wegenis). Aldus werd teruggevallen op aanduiding via bewegwijzering.

Naar aanleiding van het concreter uitwerken van het parkeergeleidingssysteem werd duidelijk dat de bestemmingsring integraal gedekt wordt door de borden van het type 3 met vermelding "P-route". Een afzonderlijke bewegwijzering voor de bestemmingsring is aldus overbodig.

Meer nog, het parkeergeleidingssysteem maakt (uiteraard) gebruik van dezelfde hiërarchie der invalswegen als het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad voor de bediening van de bestemmingsring. Aldus gelden de P-route-borden op de invalswegen evenzeer als aanrijroute voor de bestemmingsring.

Het woord "P-route" is daarenboven internationaal en dus voor niet-Gentenaars perfect leesbaar.

Aldus wordt de beslissing genomen het begrip bestemmingsring te vervangen door P - route.

4.3.3.4.3.6. Betalend parkeren

□ Tarievenbeleid

De automobilist ervaart het als normaal te moeten betalen voor een voertuig dat rijdt : brandstof, verzekering, enz... Eens de auto stilstaat wordt vaak de klacht gehoord dat ook hiervoor moet worden betaald. Nochtans brengt het aanbieden van een parkeerplaats ook een belangrijke kost met zich mee. Er is geen reden om deze kost

niet te verhalen. In het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid zal de automobilist ten andere moeten aanvaarden dat de kostprijs voor het gebruik van een voertuig in steeds grotere mate zal worden doorgerekend aan de gebruiker.

Dat de parkeertarieven een belangrijk onderdeel vormen van het parkeerbeleid is niet echt nieuw. Door de invoering van het betalend parkeren wordt een grotere rotatiesnelheid c.q. capaciteitsbenutting bekomen. Dat parkeertarieven ook een marketing-tool kunnen zijn is minder gekend. Beide opties zijn nochtans perfect verzoenbaar. Het tarievenbeleid van de stad Gent illustreert dit ten volle.

Samengevat kunnen we stellen dat het principe van het "rekeningrijden" wordt doorgetrokken naar het parkeren. Concreet houdt dit in dat wie op spitsuren zijn wagen kwijt wilt meer betaalt dan hij die dit tijdens de daluren doet en wie langer blijft betaalt meer dan hij die slechts korte tijd gebruik maakt van de parkeervoorzieningen (progressieve tariefstructuur). Om de aantrekkelijkheid van de parkeergarage ten overstaan van het straat- en pleinparkeren te verhogen dient echter na een progressieve stijging het tarief terug te worden afgetopt. De tariefstelling wordt m.a.w. afhankelijk van het tijdstip van parkeren en van de verblijfsduur.

Het resultaat van dit alles is tweeledig:

- Primo is er een betere capaciteitsbenutting. Op piekmomenten is er door de progressieve tariefstructuur een grotere rotatie; wat betekent dat het parkeeraanbod wordt verruimd. Op dalmomenten wordt het ruime aanbod dankzij de uiterst voordelige tarieven beter benut.
- Secundo sluit een dergelijke tariefstelling beter aan bij het bezoeksmotief (boodschappen doen versus winkelen) c.q. de bestedingen van de consument. Het goedkoop eerste uur-tarief mikt op kortparkeerders die snel nog even wat boodschappen willen doen. Het lage tarief (20 fr. in de parkeergarages Vrijdagmarkt en Sint-Michiels, 30 fr. bovengronds) staat in relatie tot het te besteden bedrag. Het tarief voor de volgende uren mikt dan weer op een winkelend publiek dat een langere tijd in het centrum verwijlt en een navenant bedrag spendeert. Dit tarief is progressief opgebouwd omdat op die manier een hogere rotatie wordt bekomen. De dalmomenten vallen dan weer samen met de tijdstippen waarop het bezoek aan horeca, bioscoop, opera, e.d.m. plaatsvindt. Ook hier staat het goedkope avond- en nachttarief (10 fr. per uur van 19u tot 07u) in nauwe relatie met het bezoekmotief- en het te besteden bedrag.

Een dergelijk tarievenbeleid moet voor de middenstand een belangrijke marketing-tool worden. Omdat deze tarieven alsook het bestaan van de parkeercheque onvoldoende gekend is bij de middenstanders zal een sensibiliseringscampagne worden uitgewerkt.

✓ **Tarieven bovengronds parkeren**

- * **Binnen de P-route** (*zolang bezoekers nog op straten en pleinen kunnen parkeren*).

Eén uur bovengronds is thans duurder dan één uur ondergronds in de parkeergarages van de stad.

Bovengronds kan men maximaal 2 uur aan de automaat (60 fr.) of 4 uur per overschrijving (375 fr.) betalen.

Aan de automaat, wat ruim de meest gebruikte betalingsvorm is, is het uurtarief vandaag lineair vastgesteld op 30 fr. in de centrumzone. De automobilisten worden aldus onvoldoende aangemoedigd na te denken over een andere vervoerswijze of om te parkeren in een parkeergarage zodat de openbare weg wordt ontlast.

Het is de bedoeling om ook bovengronds een progressief uurtarief in te voeren. De software van de automaten laat deze variant toe. Enkel zo blijft ook na het eerste uur het bovengronds parkeren in beginsel duurder dan parkeren in de stedelijke parkeergarages. Gezien men in deze garages 20 fr. voor het eerste en 50 fr. voor het tweede, hetzij 70 fr. voor twee uren betaalt, betekent dit aan de automaat bij ongewijzigd tarief voor het eerste uur (30 fr.) een noodzakelijke stijging met 20 fr. tot 50 fr. voor het tweede uur hetzij 80 fr. voor twee uren.

Tarieven aan betaalautomaten van 8u30 tot 12u30 en van 14u30 tot 18u30 (*Op zon- en feestdagen geldt een vrijstelling alsook over de middag van 12u30 tot 14u30*)

| Parkeerduur | Tarief |
|------------------------------|--------|
| 1 uur | 30 fr. |
| 2 uur | 80 fr. |
| Tarief 1 (voor- of namiddag) | 375fr. |

* **Buiten de P-route**

Deze tarieven blijven ongewijzigd.

✓ **Tarieven ondergronds parkeren (Parkeergarages Stedelijk Parkeerbedrijf)**

- ① **Dagtarief : van 07u tot 19u** (*Elk begonnen uur wordt gelijkgesteld met een volledig uur*)

| Parkeerduur | Tarief |
|----------------|---------|
| 1 uur | 20 fr. |
| 2 uur | 70 fr. |
| 3 uur | 120 fr. |
| 4 uur | 160 fr. |
| 5 uur - 24 uur | 200 fr. |

② **Avond- en nachttarief : van 19u tot 07u**
10 fr. per uur.

Dit avond- en nachttarief is niet van toepassing tijdens de periode van de Gentse Feesten (vrijdag voor tot en met maandag na de feestweek). Tijdens deze periode is het dagtarief doorlopend geldig.

③ **Zondagtarief : op zon- en feestdagen, tussen 07u en 19u**
10 fr. per uur.

Dit zondagtarief is niet van toepassing tijdens de koopzondagen in december. Voor deze dagen geldt het normale dagtarief.

✓ **Stimuleren van parkeercheques.**

Niet alleen het Stadsbestuur is middels haar tarievenbeleid een belangrijke actor in het parkeergebeuren. Ook de handelaars kunnen een rol van betekenis spelen. Het instrument bij uitstek hiertoe is de parkeercheque. Een parkeercheque is een kortingsticket dat door een handelszaak aan haar cliënteel wordt aangeboden. Een parkeercheque vertegenwoordigt een bepaalde waarde. Dit bedrag kan in mindering worden gebracht van het te betalen parkeerbedrag.

De werkwijze is vrij simpel. Bij invoering van het parkeerticket aan de betaalautomaat verschijnt het te betalen bedrag. Dit bedrag kan volledig of gedeeltelijk betaald worden met één of meer parkeercheques. De combinatie van betaling met parkeercheques, munten en biljetten alsook elektronische betaalkaarten is steeds mogelijk.

Om het gebruik van parkeercheques te stimuleren heeft het Stadsbestuur volgende maatregelen uitgewerkt :

- Eén type parkeercheque, welke zowel bruikbaar is in de parkeergarages Vrijdagmarkt en Sint-Michiels. Daarenboven zullen onderhandelingen aangevat worden met de exploitanten van de overige parkeergarages teneinde te komen tot één uniforme parkeercheque bruikbaar in alle garages. In voorkomend geval kan gedacht worden aan één centraal verdeelpunt voor parkeercheques. De diverse parkingexploitanten krijgen op periodieke basis een afrekening van de effectief in hun parkeergarage aangewende parkeercheques.
- Op de parkeercheques van het Stedelijk Parkeerbedrijf worden volgende kortingen toegestaan :

| % | aankoopbedrag |
|---|---------------|
|---|---------------|

| | |
|------------|---------------|
| 10% | 10.000 fr.(*) |
| 15% | 20.000 fr.(*) |
| 20% | 50.000 fr.(*) |

(*) bedragen exclusief b.t.w.

Daarnaast wordt een sensibiliseringscampagne opgestart. Handelszaken die parkeercheques ter beschikking van hun cliënteel stellen, zullen te herkennen zijn aan een sticker met het parkeercheque-logo.

□ Uitbreiden van de zone voor betalend parkeren.

* binnen de P-route :

Vandaag zijn 222 automaten in exploitatie. De nog niet-betalende plaatsen zullen voor invoering van het Mobiliteitsplan Gent - Binnenstad allen betalend worden. De nodige parkeerautomaten zijn in bestelling en worden op korte termijn geplaatst. Aldus zal de automobilist in dit volledige stadsdeel voor half 1997 in betaalregime parkeren.

* tussen stadsring en de P-route

De parkeerdruk is vandaag reeds groot in sommige gedeelten van dit stadsdeel. In binnenstedelijk milieu hebben vele automobilisten geen inpannige parkeerplaats zodat zij hun voertuig stallen op de weg. Daarenboven hebben veel gezinnen twee wagens zodat de eigen gevellengte vaak niet volstaat.

Daarenboven worden in versneld tempo veel straten en pleinen geheel of gedeeltelijk verkeersleefbaarder heraangelegd. Dit gaat steeds gepaard met een verlies aan parkeerplaatsen. Op die wijze verdwenen in dit stadsdeel tussen 1991 en 1995 reeds enkele honderden plaatsen.

Het parkeerbeleid in het centrumgebied heeft ook een belangrijke invloed op de parkeerdruk, vooral in de aanliggende zones. Wanneer aldaar gratis en onbepakt kan worden geparkeerd zoeken heel wat automobilisten deze plaatsen op.

Het gevolg is dat de bewoners hun auto niet meer in de eigen buurt kunnen parkeren wat terechte ergernis wekt en aanzet tot stadsvlucht.

Het langparkeren wordt bestreden door de invoering van betalend parkeren. Het komt er hierbij op aan om de betaalzone dusdanig uit te breiden dat de loopafstand tussen de niet betalende parkeerplaats en de bestemming dusdanig groot wordt dat de automobilist voor de keuze wordt geplaatst ofwel het openbaar vervoer te nemen ofwel een parkeergarage op te zoeken die dicht bij zijn bestemming ligt. Daarenboven leidt betalend parkeren tot een veel grotere rotatie, wat de capaciteit enorm verhoogt (zie hoger). Aldus wordt plaats gemaakt voor bewonersparkeren.

Het op korte termijn uitbreiden van het betalend parkeren voor het gehele stadsdeel tot aan de stadsring is niet haalbaar. Derhalve werd de keuze gemaakt om betaalplicht in

te voeren in alle aangrenzende zones en enkel door te gaan tot aan de stadsring daar waar het probleem het meest accuut is.

De planning ziet er als volgt uit :

✓ budget en levering automaten :

| budget | aantal toestellen | levering |
|---------------------------|-------------------|-----------|
| 1996 | 85 | 1996-1997 |
| 1997 | 225 | 1997-1998 |
| 1998 | 225 | 1998-1999 |
| recuperatie centrum 1999? | | 1999 |

✓ aanduiding zones met planning invoering :

| zone | aant. plaatsen | aant. toestel. | planning |
|---|----------------|----------------|----------------|
| Opvulling P-route in wijzerzin | 456 | 30 | vóór half 1997 |
| Tussen Oude Houtlei en Onderbergen | 195 | 15 | vóór half 1997 |
| Sint-Elisabethbegijnhof | 362 | 28 | vóór half 1997 |
| Nieuwpoortwijk | 302 | 21 | 1997-1998 |
| Grauwpoortwijk | 98 | 6 | 1998 |
| Prinsenhof | 226 | 17 | 1998 |
| Minnemeerswijk | 204 | 14 | 1998 |
| Tussen Ketelvest/Nederkouter/Kortrijkse Poort/Stadsring/Zuid | 3.812 | 221 | 1998-1999 |
| Coupure | 1.435 | 95 | 1999 |
| Tussen Keizer Karelstr./Lange Violettenstr./H. Frère Orbanlaan/Stadsring/Visserij | 1.183 | 76 | 1999 |
| Bijkomende zones in functie van het aantal dat kan gerecupereerd worden en niet wordt ingezet buiten de stadsring | x | x | 1999 |
| Totaal | 8.273 | 523 | |

De parkeerdruk evolueert soms razend snel. De toestand zal in de nog niet voorziene zones verder worden opgevolgd. Wanneer alsnog andere prioriteiten blijken zullen herschikkingen worden doorgevoerd.

* buiten de stadsring :

De invoering van betalend parkeren zal beoordeeld en uitgevoerd worden in functie van de verkeersleefbaarheidplannen voor deze stadsdelen. Ook hier zal gebruik gemaakt worden van de recuperatie van de automaten uit het centrum (1999).

4.3.3.4.3.7. Residentieel parkeren

Het uitreiken van een bewonerskaart geschiedt volgens criteria vastgelegd bij hogere regelgeving.

Met deze bewonerskaart mag een Gentenaar onbeperkt parkeren in een op de kaart omschreven zone.

In Gent is het bewonersparkeren een variante op betalend parkeren. Dit betekent dat de bewonerskaarten alleen worden afgeleverd aan bewoners die met betalend parkeren worden geconfronteerd. Sinds 1 oktober 1995 betalen de bewoners, naast een jaarlijkse administratieve kost van 500 fr. aan de parkeerautomaat, in hun zone 5 fr. per uur met een maximum van 30 fr. per dag.

ENKEL BEWONERS

Vooraf in de gemeenteraad gaan stemmen op om het bewonersparkeren kosteloos te maken, hoogstens tegen een administratieve jaarlijkse kost.

Het stadsbestuur overweegt de herziening van het systeem.

4.3.3.4.3.8. Belfortparking

✓ Hoe groot is het theoretisch aanzuigeffect ?

De aanzuigkracht van een parking hangt af van drie variabelen : capaciteit, bezettingsgraad en rotatiesnelheid.

Deze variabelen komen in volgende formule :

$$((\text{capaciteit} \times \text{bezettingsgraad}) \times 2 \text{ bewegingen}) : \text{rotatiesnelheid} = \text{auto's per uur}$$

Om de grootste aanzuigkracht te berekenen nemen we voor elke variabele de meest ongunstige waarde.

- capaciteit** : Gevraagd minimum 250, maximum 300. We hanteren 300.
bezettingsgraad : 100 %.
rotatiesnelheid : In de Vrijdagmarktparking is de rotatiesnelheid iets meer dan 3 uur. Omdat de Belfortparking overdag een kortparkeerparking zal zijn nemen we de norm voor kortparkeren zijnde 2 uur.
Formule : $((300 \text{ auto's} \times 100 \%) \times 2) : 2 = 300 \text{ auto's per uur}$ of 5 auto's per minuut voor beide richtingen samen wat de leefbaarheid van deze straat geenszins aantast. Daarenboven is dit louter theoretisch en is het reëel bijkomend aanzuigeffect ten overstaan van de huidige situatie omzeggens onbestaand.

De Belfortstraat bedient vandaag rechtstreeks 256 bovengrondse parkeerplaatsen :

| | |
|------------------|----|
| Belfortstraat | 36 |
| Hoogpoort | 58 |
| Botermarkt | 21 |
| Poeljemarkt | 35 |
| E. Braunplein | 60 |
| Goudenleeuwplein | 23 |
| Klein Turkije | 23 |

Ingevolge de realisatie van de parking verdwijnen van deze 256 plaatsen in de site zelf, door autovrije heraanleg, onmiddellijk 198 plaatsen. Ook het saldo, zijnde de 58 parkeerplaatsen van de Hoogpoort, zullen voor bezoekend verkeer volledig verdwijnen, deels door heraanleg, deels door reservatie voor bewoners.

Met andere woorden, door de parkeergarage zelf wordt ten overstaan van vandaag geen enkel bijkomend aanzuigeffect veroorzaakt.

Daarenboven verdwijnt door de realisatie van het mobiliteitsplan, waarvan de aanleg van deze parking een essentieel onderdeel is, elke vorm van doorgaand verkeer in deze omgeving ingevolge het doorknippen van volgende assen :

- ✂ Sint-Niklaasstraat-Vlaanderenstraat
- ✂ Sint-Michielselling-Hoogpoort
- ✂ Sint-Michielselling-Vlaanderenstraat
- ✂ Belfortstraat-Sint-Michielselling
- ✂ Belfortstraat-Predikherenlei
- ✂ Belfortstraat-Hoogpoort-Graslei
- ✂ Belfortstraat-Hoogpoort-Poel
- ✂ Belfortstraat-Hoogpoort-Burgstraat
- ✂ Belfortstraat-Hoogpoort-Kraanlei

Dit betekent dan weer dat een autovrije herinrichting van het gebied gevormd door het Sint-Baafsplein, de Cataloniëstraat, het E. Braunplein, de Poeljemarkt, de Botermarkt, het Goudenleeuwplein, Klein Turkije, de Korenmarkt, de Hooiaard, de Korte Munt, de Groentenmarkt, de Kleine Vismarkt mogelijk wordt.

Dit argument snijdt aldus geen hout.

- ✓ **Door de Belfortstraat als bedieningsweg te gebruiken voor de parking Belfort stelt zich de vraag of hierdoor niet de kans wordt gemist deze straat autovrij te maken ?**

Los van de vraag of het wel zinvol zou zijn deze straat autovrij te maken, is zulks hoe dan ook niet mogelijk. De Belfortstraat is de ontsluiting voor de zone Hoogpoort / Onderstraat / Nederpolder / Kwaadham. In deze omschrijving wonen heel wat mensen en zijn er een aantal scholen.

Daarenboven rijdt doorheen deze straat het openbaar vervoer met een aantal buslijnen (o.a. 16, 17, 3, 38).

Met andere woorden, een autovrije heraanleg is sowieso onmogelijk. Ook zonder een parking zou er steeds sprake zijn van gemotoriseerd particulier en gemeenschappelijk verkeer.

- ✓ **Brengt deze parking een waardevolle heraanleg van de drie pleinen niet in het gedrang ?**

Dit zou het risico kunnen zijn mochten voor de parkeergarage en de bovenaanleg twee verschillende ontwerpers worden aangeduid. Bij gemeenteraadsbesluit dd. 26 februari 1996 werd de beslissing genomen om één en dezelfde ontwerper te belasten met de beide opdrachten.

Blijft de vraag of een waardevolle heraanleg überhaupt mogelijk is boven een ondergronds parkeergebouw. Dit hangt volledig af van de creativiteit van de ontwerper. Een schier eindeloze reeks voorbeelden, voornamelijk in het buitenland tonen aan dat prachtige pleinen, ook in een historische omgeving gelijkaardig als deze, kunnen worden aangelegd.

Daarbij weze nog benadrukt dat het ondergronds bouwvolume slechts onder een gedeelte van de drie pleinen zal komen te liggen.

Alles draait dus rond de kwaliteit van de ontwerper.

Deze ontwerper zal zowel met de stedenbouwkundige studie en het ontwerp, meer bepaald het aspect ruimtelijke vormgeving, als met de architectuur vertrouwd moeten zijn. De kwalitatieve herinrichting van deze publieke ruimte en de bouw van een ondergrondse parkeergarage met nabestemming zullen op een perfecte manier op mekaar moeten afgestemd zijn in één samenhangend stedenbouwkundig concept.

De studieopdracht bestaat dan ook uit volgende onderdelen :

1. het opmaken van een stedenbouwkundige studie voor de publieke open ruimte gelegen tussen Sint-Niklaaskerk, Belfort en Stadhuis en het uitvoeren van elk onderzoek dat voor het opstellen van een dergelijke studie noodzakelijk is;
 2. het opmaken van een studie bouw- en voltooiingswerken voor de ondergrondse parkeergarage onder Botermarkt, Poeljemarkt, E. Braunplein en Goudenleeuwplein waarvan de exacte situering bepaald zal zijn in het "planconcept ondergrondse parkeergarage" opgesteld in het kader van de stedenbouwkundige studie en aldus goedgekeurd zal zijn door het College van Burgemeester en Schepenen;
 3. het opmaken van een studie voor de parkaanleg en beplantingswerken die zal voorzien zijn in de stedenbouwkundige studie omschreven onder punt 1.
- De parkeergarage moet het parkeren van auto's en fietsen toelaten en dient een wenselijk volume van 300 autostaanplaatsen (minstens 250) en van 300 fietsenstaanplaatsen (minstens 200) te hebben;
 - de parkeergarage dient tevens van een service-infrastructuur voor fietsers te zijn voorzien;
 - de in- en uitrit voor auto's van de parkeergarage dient zich te situeren in de Belfortstraat. Voor fietsers en voetgangers moeten verschillende, verspreide toegangen worden voorzien;
 - de parkeergarage moet dusdanig zijn geconcipieerd dat een andere, latere nabestemming niet onmogelijk wordt gemaakt;
 - creëren van een centrale ontmoetingsplaats teneinde de onderbreking in belangrijke voetgangerscircuits (b.v. Mageleinstraat-Donkersteeg) te herstellen. Er dient onderzocht te worden of een overdekte stedelijke ruimte op deze plaats wenselijk is;
 - behouden, indien mogelijk, van de groene "square" achter de Sint-Niklaaskerk;

- verhogen van de belevingswaarde en het verblijfskarakter in deze ruimte tussen grote monumenten;
- de rond de eeuwwisseling vrijgemaakte monumenten in hun aanzien respecteren, door o.a. het befaamde perspectiefzicht op de "Drie Torens" te vrijwaren;
- toepassen van een hedendaagse, innoverende vormgeving en een sober materiaalgebruik en deze integreren in een sterk bepalend historisch karakter;
- voorzien in een passende plaats voor de aanwezige standbeelden en kleine monumenten (nl. de "Bron der Geknielden" van G. Minne en "Klokke Roeland") in relatie tot hun karakter en hun historische betekenis;
- voorzien in het nodige stadsbeeldbepalende groen;
- integreren van eventuele archeologische relicten;
- besteden van bijzondere aandacht aan verlichting en belichting.

Teneinde de meest kwaliteitsvolle ontwerper de opdracht te kunnen gunnen werd op 29 februari 1996 bij collegebesluit de aanduidingsprocedure geregeld.

Gezien de inhoud van de opdracht, met name het feit dat deze bestaat uit drie onderdelen, waarvoor multidisciplinaire samenwerking tussen stedenbouwkundigen, architecten, ingenieurs en landschapsarchitecten noodzakelijk is, besliste het College niet zelf een lijst op te maken van ontwerpers aan wie een inschrijving voor deze opdracht zou worden gevraagd.

De kandidaat-inschrijvers voor deze opdracht konden enkel multidisciplinair samengestelde bureaus zijn of tijdelijke verenigingen van diverse specialiteiten.

De meest aangewezen manier om dergelijke kandidaat-contractanten te bereiken, was dan ook een openbare oproep in de nationale pers en vaktijdschriften.

Aldus geschiedde.

De kandidaat-contractanten dienden, gezien de aard van de opdracht, te voldoen aan een aantal voorwaarden opdat hun inschrijving in aanmerking zou kunnen worden genomen.

Volgende selectiecriteria werden gehanteerd :

- * ervaring in stedenbouwkundige studie en ontwerp, meer bepaald het aspect architectuur van de open ruimte;
- * ervaring in het ontwerpen van parkeergarages;
- * ervaring in de architectuur van gebouwen en constructies;
- * ervaring in de architectuur van parken en groenzones.

Daarenboven stelde ik aan het College voor en besliste het College zich bij de beoordeling van de kwaliteit van de kandidaat-contractanten en de keuze tussen de verschillende kandidaten te laten adviseren door een beoordelingsgroep die werd samengesteld uit de diensten die hierbij deskundig zijn en vier externe deskundigen :

- ❶ Koen STUYVEN, taakgroepverantwoordelijke Planning en Ontwerp Langzaam Verkeer, Voorzitter Atelier voor Urban Design AUD, Stafdocent Vlaamse Stichting Verkeersstudie;
- ❷ Karel DEBAERE, projectleider Hoog-Kortrijk, stedenbouwkundige Intercommunale Leiedal;
- ❸ André LOECKX, professor KUL - Departement Architectuur;
- ❹ Dirk DEMEYER, professor RUG - Vakgroep Architectuur en Stedebouw.

Bij de beoordeling en de vergelijking van de inschrijvers werd rekening gehouden met :

- * de kwaliteit van de ervaring inzake bouw van parkeergarages;
- * de kwaliteit van de ervaring inzake architectuur van de open ruimte;
- * de kwaliteit van de ervaring inzake gebouwen en constructies;
- * de kwaliteit van de ervaring inzake architectuur van parkings en groenzones;
- * de globale visie op de inhoud van de opdracht;
- * de visie op het openbaar domein in historische binnensteden, in het bijzonder Gent;
- * de prijs.

Wat dienden de inschrijvers te bezorgen aan het stadsbestuur ?

- * voorstelling van het studiebureau met vermelding van de medewerkers en hun respectievelijke specialiteit(en);
- * in geval van tijdelijke verenigingen, de voorstelling van de verschillende bureaus met vermelding van hun medewerkers en hun respectievelijke specialiteit(en);
- * opsomming van projecten die beantwoorden aan de selectiecriteria;
- * plan, tekening en fotomateriaal die de kwaliteit van de in de selectiecriteria opgesomde elementen aantonen (1 project per criterium);
- * visie op het openbaar domein in historische binnensteden, in het bijzonder Gent (1 pagina);
- * globale visie op de inhoud van de opdracht (1 pagina);
- * forfaitaire prijs voor de opmaak van het stedenbouwkundig luik van de opdracht.

De inschrijvingen werden ingewacht op het stadhuis of per aangetekend schrijven aan het College van Burgemeester en Schepenen vóór 29 maart 1996.

17 inschrijvingen werden ontvangen.

Op 17 april 1996 verzocht de beoordelingscommissie het College om alle inschrijvers, met uitzondering van diegenen van wie de offerte geen prijs bevatte, de gelegenheid te bieden hun dossier tegen 29 april 1996 aan te vullen.

Aldus geschiedde bij collegebesluit van 19 april 1996.

De beoordelingsgroep vergaderde talloze keren gedurende vele uren en onderzocht alle inschrijvingen nauwgezet.

Na lang beraad meende de beoordelingsgroep aan het College niet onmiddellijk een definitieve enkelvoudige keuze te kunnen voorleggen maar drong zij erop aan nog een tussenstap aan de procedure toe te voegen.

De beoordelingsgroep concludeerde dat de beschikbare gegevens en documenten en de gevolgde procedure wel toelaten de potentieel best geschikte kandidaten te selecteren doch niet van die aard zijn om de stad te adviseren welke kandidaat deze opdracht het best kan uitvoeren.

Een advies omtrent "beste keuze" vond de beoordelingsgroep slechts mogelijk en verantwoord nadat zij kennis zou kunnen nemen van een ontwerpschets waaruit de visie van de kandidaten op deze delicate en omvangrijke opdracht blijkt.

Vandaar dat werd voorgesteld om, in het kader van deze gunningsprocedure, een meervoudige opdracht aan te bieden aan vier kandidaten waarbij zou worden gevraagd een duidelijke visie te ontwikkelen voor de site van het E. Braunplein en omgeving, visie welke dient uitgedrukt te worden in tekening, beeld en tekst.

De beoordelingsgroep stelde voor het aantal bureaus aan wie voormelde opdracht zou worden aangeboden te bepalen op vier, enerzijds omdat aldus een voldoende grote verscheidenheid aan visies en invulling van de opdracht kon verwacht worden en anderzijds teneinde binnen de perken van het beschikbaar budget te blijven.

Er werd voorgesteld iedere ontwerper die uiterlijk op 30 september 1996 om 17 uur de stad in het bezit stelde van een volledig en niet in essentie van het opgelegde programma en/of randvoorwaarden afwijkend dossier, een honorarium uit te betalen van 400.000 fr. exclusief b.t.w.

Na uitvoering van de meervoudige opdracht zou de beoordelingsgroep haar opdracht verder zetten en het College van Burgemeester en Schepenen adviseren welk(e) (team van) ontwerper(s) het meest geschikt is (zijn) om deze opdracht uit te voeren.

Er werd voorgesteld bij de vergelijking van de ingediende dossiers volgende criteria te hanteren :

- de waarde van het concept zoals het voorkomt uit :
 1. de beperkte stedenbouwkundige analyse van en de visie op het studiegebied
 2. het schetsontwerp, de perspectiefschetsen en de toelichtingsnota betreffende de bovengrondse inrichting van de ruimte en het transformeerbare parkeergebouw
 3. de verduidelijking van de intenties van de ontwerper(s) aan de hand van foto's, tekeningen en schetsen ... van inspirerende projecten
- in ondergeschikte orde, de prijs.

Na een grondig onderzoek en vergelijking van alle inzendingen aan de hand van de voorziene gunningscriteria selecteerde de beoordelingsgroep, na twee selectierondes en om de redenen uitdrukkelijk vermeld in een gunningsverslag, volgende vier kandidaten (in alfabetische volgorde) :

- ↳ Berteloot - Technum - Signum - Farrando
- ↳ Groep Planning
- ↳ Robbrecht - Daem - Van Hee - Wirtz
- ↳ Bob Van Reeth (A.W.G.)

en stelde ze voor deze kandidaten in het kader van deze gunningsprocedure, de meervoudige opdracht aan te bieden.

Aldus geschiedde bij collegebesluit van 27 juni 1996.

Op het ogenblik van de redactie van deze tekst had de beoordelingsgroep haar opdracht juist beëindigd en werd door de diensten de laatste hand gelegd aan het collegevertoog strekkende tot gunning.

Eénmaal de opdracht zal gegund zijn, zal een begeleidingscommissie de ontwerper begeleiden bij zijn opdracht. Deze begeleidingscommissie zal zijn samengesteld uit stedelijke ambtenaren, ambtenaren van de Vlaamse Gemeenschap AROHM (Stedenbouw en Monumenten & Landschappen) en de 4 hierboven vermelde externe deskundigen.

Het College hoopt aldus niets onverlet te hebben gelaten om de hoogste kwaliteit te verwerven voor de herinrichting van deze unieke site.

✓ **Zullen de historische monumenten, in het bijzonder het Belfort, niet te lijden hebben onder de bouw van deze parkeergarage ?**

Naast voornoemde ontwerper zullen ook gespecialiseerde ontwerpers inzake stabiliteit en technische uitrustingswerken worden aangesteld.

De eigen stadsdiensten zijn echter formeel : de kennis en de technieken zijn zonder meer voorhanden om zonder risico voor de omliggende monumenten deze parkeergarage te realiseren.

In het buitenland zijn vele steden ons voorgegaan in gelijkaardige, soms zelfs veel kwetsbaardere, omstandigheden.

✓ **Zal deze parking niet zinloos zijn wanneer alle voorwaarden vervuld zijn voor randstedelijk parkeren ?**

Neen. Eén van de meest uitdagende onderdelen van het ontwerp is juist het feit dat niet een parkeergarage maar een ondergronds gebouw moet worden gerealiseerd dat tijdelijk dienst zal doen als parking. De opdracht hiertoe werd duidelijk omschreven.

Het gebouw moet na een eerste leven als parking een tweede andere bestemming kunnen huisvesten. Wanneer ? Van zodra de reeds hoger omschreven randvoorwaarden vervuld zijn. Met de kennis van vandaag mogen we hopen rond 2015.

✓ **Wie betaalt deze parking ?**

Het Stedelijk Parkeerbedrijf betaalt de volledige parkeergarage en staat zelf in voor het beheer zodat ook deze infrastructuur een instrument wordt voor de tenuitvoerlegging van het door de stad gewenste parkeerbeleid.

De bovengrondse heraanleg wordt uiteraard gefinancierd uit de eigen middelen van de stad.

✓ **Is het nu de Braun- of Belfortparking ?**

In het kader van het parkeergeleidingssysteem werd beslist om de parkeergarages voor niet-Gentenaars zo herkenbaar mogelijk te benoemen. Aldus werd "Braun" vervangen door "Belfort". Uiteraard gaat het onverminderd om dezelfde parkeergarage.

✓ **Tegen wanneer zal de parking in gebruik en de heraanleg voltooid zijn ?**

De ingebruikname is voorzien eind 1999. De pleinaanleg zou afgerond moeten zijn voor de zomer van het jaar 2000.

4.3.3.4.3.9. Kouterparking

✓ **Wie zal deze parking betalen, realiseren, exploiteren en onder welke voorwaarden ?**

Voor de realisatie en exploitatie van deze parkeergarage zal een beroep worden gedaan op de privé-sector.

In zitting van 23 april '96 heeft de Gemeenteraad zijn goedkeuring gehecht aan het bestek voor het afsluiten van een concessie van werken voor de bouw en exploitatie van een parkeergarage onder de Kouter, en dit bij wijze van algemene offertevraag. Het bestek, dat werd opgemaakt door de projectgroep Parking van de stad Gent, kenmerkt zich in hoofdzaak door volgende elementen :

- * duur van de concessie : 50 jaar, behoudens ingeval van overmacht uit hoofde van het bestuur of bij ernstige tekortkomingen van de concessionaris;
- * de concessiehouder staat in voor bouw en exploitatie van de parkeergarage;
- * parkeertarieven dienen voor goedkeuring aan de stad voorgelegd te worden behalve wanneer het cumulatief uurtarief voor 3 en voor 6 uur parkeren lager is dan, of gelijk aan het overeenkomend gemiddeld cumulatief tarief voor de parkeergarages Vrijdagmarkt en Sint-Michiels. Parkeren gedurende minder dan 20 minuten is gratis;
- * minimale openingsuren : tussen 7 en 1 uur, 7 dagen op 7 ; voor abonnees in elk geval 24u op 24u, 7 dagen op 7 open. Indien het Stadsbestuur dit wenst, dient de inschrijver 24u op 24u, 7 dagen op 7 open te blijven. De inschrijver dient op te geven welk jaarlijks bedrag hij in dit geval zal aanrekenen aan de Stad;
- * de concessionaris dient aan de Stad Gent een jaarlijkse retributie te betalen, die hijzelf vastlegt in zijn inschrijving;
- * de parking dient minimaal 425 plaatsen te tellen (minimum breedte 2,4 m; minimum 10 plaatsen voor gehandicapten - breedte 3 m). Het Stadsbestuur engageert zich om minstens 425 gelijkgrondse parkeerplaatsen in de centrumzone af te schaffen uiterlijk 12 maand na ingebruikneming parking Kouter;
- * Inrit verplicht te realiseren op het plein, kant Schouwburgstraat, uitrit verplicht te realiseren op het plein kant Vleeshuissteeg. Optioneel wordt een tweede inrit, kant Koutersteeg toegelaten;
- * 3 Voetgangerstoegangen : kant Zonnestraat (trap + lift), kant Vogelmarkt (trap + lift), nabij kiosk (enkel trap). Transparante toegangsgebouwtjes;

- * Het dak van de parking dient 1,5 m beneden het maaiveld gelegen te zijn met het oog op optimale ontwikkelingsmogelijkheden van de bomen;
- * De Stad Gent staat in voor opbraak van waardevolle elementen op het plein, voor het wegnemen van de bomen, voor het wegnemen, restaureren en herplaatsen van de kiosk, en voor heraanleg van het plein;
- * De garage dient, voor wat betreft de inrit Schouwburgstraat, verplicht aangesloten te worden op het parkeergeleidingssysteem;
- * Openbaar sanitair te voorzien en te exploiteren;
- * Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de stabiliteitstoestand van de Handelsbeurs;

* **Gunningscriteria** :

1. kwaliteit voorgesteld ontwerp (35%);
 - 1.1. Gebruiksvriendelijkheid van de parking
 - 1.2. Inrichtings- en afwerkingskwaliteit
 - 1.3. Technische kwaliteit ventilatie- en veiligheidsvoorzieningen
 - 1.4. Esthetische kwaliteit van de toegangsconstructies
2. Waarborgen en modaliteiten inzake exploitatie en bouw (30%) :
openingsuren; aanwervingsmethode; opleiding; bijscholing en controle van personeel; onderhoudsplan; financiële en economische draagkracht; marketingstrategie;
3. Uitvoeringstermijn met bijzondere aandacht voor minimale onderbreking van openbaar vervoer (20%);
4. Voorgesteld bedrag retributie (12 %);
5. Percentage der werken aan derden toevertrouwd (c.f. KB d.d. 14/11/79) (3%);

Op 22 augustus 1996 werden de inschrijvingen geopend. Acht inschrijvers dienden in totaal 18 voorstellen in. De inschrijvingen worden beoordeeld door een multidisciplinaire groep, bestaande uit vertegenwoordigers van volgende diensten :

Brandweer, Politie, Dienst Economische Ontwikkeling en Tewerkstelling, Parkeerbedrijf, Technische Dienst Gebouwen, Technische Dienst Stedebouw & Ruimtelijke Planning, Technische Dienst Wegen Bruggen & Waterlopen, Administratie Technische Diensten en Directie-Generaal Technische Diensten.

De eindredactie van het gunningsverslag gebeurt door de Projectgroep Parkings. De gunning is in de loop van de maand december.

✓ **Wat met de bomen en de bovenaanleg ?**

- * Bestek afbraak, renovatie en heropbouw kiosk werd goedgekeurd in de gemeenteraadszitting van 17 september 1996. De opdracht werd toegewezen in Collegezitting van 21 november 1996;
- * Wegnemen van de bomen : de bomen werden door de Plantsoendienst voorbereid in de periode 26/02/1996 t/m 01/03/1996 op hun verplaatsing, die vooraf zal gaan aan de start van de werken (vermoedelijke datum van verplaatsing : februari 1997);
- * Een archeologisch vooronderzoek werd uitgevoerd op twee plaatsen op de Kouter in de maanden mei, juni, juli 1996;
- * De studie voor de heraanleg van de Kouter wordt aangevat onmiddellijk na toewijzing van de concessie voor de parking. De heraanleg van het plein kan starten bij voltooiing van de ruwbouw van de parking (na 200 à 250 werkdagen).

✓ **Tegen wanneer zal de parking in gebruik en de heraanleg voltooid zijn ?**

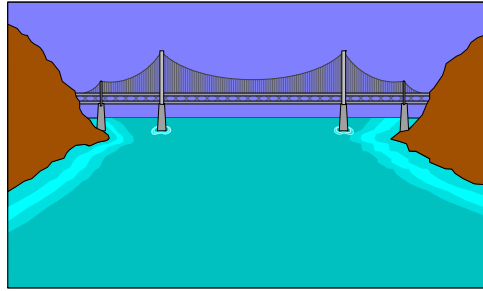
Vermoedelijke timing

- ↪ Gunning : in de loop van december 1996
- ↪ Bouwvergunning : april - mei 1997
- ↪ Aanvang der werken : mei - juni 1997
- ↪ Voltooiing ruwbouw : januari - februari 1998
- ↪ Ingebruikneming parking : maart - april 1998
- ↪ Voltooiing pleinaanleg : eind 1998.

4.3.3.4.3.10. Reep = Sint-Baafsparking

✓ Komt er iets van ?

In het bestuursakkoord werd de realisatie van een parking onder de Reep in het vooruitzicht gesteld onder het terug geopende watervlak van de Nederschelde. Ook hier gaan stadsherwaardering en het parkeerbeleid - mobiliteitsbeleid hand in hand.



In de daaropvolgende maanden werd vanuit particuliere hoek het voorstel gedaan om in de onmiddellijke omgeving, zijnde onder de terreinen van de Sint-Bavoschool een openbare parking te realiseren.

Dit voorstel werd door het stadsbestuur gunstig onthaald zodat de locatie onder de Reep niet verder meer werd ontwikkeld. Het terug openen van de Reep zou alsdan aanvangen daags na de ingebruikname van de nieuwe parking.

Enkele maanden terug werd duidelijk dat de particuliere initiatiefnemer afhaakte zodat het stedelijk dossier terug diende te worden geactiveerd.

Eind augustus 1996 werd door de overlegcel **VERO** (*Overlegcel Verkeer en Ruimtelijke Ordening*) in Keulen een naar gabarieten toe gelijkaardige site met bovengrondse aanleg van uitgebreide waterpartijen bezocht.

Het dossier zal thans door de projectgroep Parkings verder worden uitgewerkt.

Het door de Vlaamse Minister voor Economie opgericht fonds ter ondersteuning van de commerciële centra in de binnensteden voorziet de financiële ondersteuning van de aanleg van parkeergarages voor zover zij worden gedragen door de particuliere sector. Of zulks voor deze parking kan en zo ja, onder welke modaliteiten zal met de diensten van de minister worden overlegd. Een eerste onderhoud had hierover reeds plaats.

Hoe dan ook zal deze parking gerealiseerd en geëxploiteerd worden onder de door de Stad vastgelegde voorwaarden via de private sector. De wijze waarop zal definitief worden vastgelegd wanneer duidelijkheid bestaat rond de eventuele ondersteuning van voornoemd fonds.

Zoals reeds hoger gesteld werd in het kader van het parkeergeleidingssysteem beslist om de parkeergarages voor niet-Gentenaars zo herkenbaar mogelijk te benoemen. Aldus werd "**Reep**" vervangen door "**Sint-Baafs**".

In het huidige stadium is het nog erg vroeg om een tijdshorizon naar voren te schuiven. Er wordt gewerkt naar 1999-2000.

4.3.3.4.3.11. Moto's

Naast de bewoners, zorgverleners, gehandicapten zullen ook moto's bovengronds mogen parkeren. Voor moto's zal dit beperkt blijven tot een aantal daarvoor voorbehouden plaatsen.

4.3.3.4.3.12. L.P.G.-voertuigen

Door de Vlarem-wetgeving mogen geen L.P.G.-voertuigen in ondergrondse parkeergarages. Enkel de Vrijdagmarkt beschikt nog over een lopende vergunning. Aldaar kunnen de (enkele) L.P.G.-rijders hun voertuig parkeren.

4.3.3.4.3.13. Personenvoertuigen voor gemengd gebruik met hoge bovenbouw

De Belfortparking zal voldoende vrije hoogte hebben om deze voertuigen op te vangen.

4.3.3.5. Laden en Lossen

4.3.3.5.1. Algemeen

De laad- en losproblematiek neemt een heel bijzondere plaats in binnen het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad. Aan de ene kant beogen we met dit plan een versterking van de centrumfuncties, onder andere van de winkelfunctie. Dit impliceert dat die stedelijke ontwikkeling ook sterk afhankelijk en dus gebaat is met goede bevoorradingsfaciliteiten.

De schaalvergroting van de transportmiddelen, het toenemend autoverkeer en het vaak smalle middeleeuws stratenpatroon van de binnenstad hebben tot gevolg dat toeleveringsactiviteiten steeds moeilijker worden.

De hoge vastgoedprijzen in het hoofdwinkelcentrum van Gent hebben op hun beurt met zich meegebracht dat de meeste winkelbedrijven zich geen onproductieve opslagruimtes in het centrum van de stad meer kunnen veroorloven. De beschikbare ruimte wordt maximaal benut als verkoopruimte. Hierdoor komen nog meer vrachtauto's, bestelauto's en personenauto's de binnenstad in om er te laden en te lossen.

Het probleem situeert zich vooral in het steeds toenemende volume van vrachtwagens die het binnenstedelijk handelsapparaat bevoorraden. Volume in de dubbele betekenis van het aantal vrachtwagens en van het volume van de voertuigen zelf.

Het komt er op aan een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds de bereikbaarheid voor de distributiesector van de binnenstad, zodat goederen zo vlot mogelijk hun bestemming kunnen bereiken terwijl anderzijds de verkeersleefbaarheid, dus impliciet ook de aantrekkelijkheid van het winkelgebied, van de binnenstad niet in het gedrang mag komen. Bovendien moet de hinder vanwege de distributie naar de andere modi, nl. de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en het selectief gebruik van de wagen, zo minimaal mogelijk worden gehouden.

De problemen in deze materie nopen de betrokken sector tot initiatieven om:

- * de bezettingsgraad van de vrachtwagens te vergroten;
- * samenwerkingsverbanden op te richten;
- * met de leveranciers te streven naar andere venstertijden waar de hinder voor en door het stadsverkeer tot een minimum beperkt wordt;
- * het aanpassen van het voertuigenpark voor stedelijk bestemmingsverkeer (kleinere wagens);
- * electronic data interchange, waardoor constante gegevensoverdracht gebeurt tussen vervoeronderneming en chauffeur;
- *

Al geruime tijd wordt de oprichting van een stadsdistributiecentrum gepropageerd als mogelijke oplossing voor de geschetste problematiek. Een stadsdistributiecentrum is een overslagcentrum, aan de rand van de stad, waar verladings- en vervoerders hun

goederen kunnen afgeven en retourvrachten kunnen innemen alvorens door te rijden naar een volgende bestemming.

Vanuit het stadsdistributiecentrum wordt de binnenstad bevoorraad door kleine, volgeladen, milieuvriendelijke vrachtauto's. Alhoewel dit op het eerste zicht een perfect denkbaar logistiek concept is, blijken er zich in de praktijk (vooralsnog) een aantal onoverkomelijke problemen te stellen. Het stadsdistributiecentrum krijgt immers een logistiek technische onmogelijke opdracht. Zelfs met de huidige stand van de technologie is het onbegonnen werk om meerdere gecombineerde goederen en informatiestromen binnen een kritisch tijdsgebeuren samen te brengen, op elk moment tracing en tracking te garanderen, tijdig te leveren en de feedback van gegevens en documenten te verzorgen naar de verschillende personen die aangeleverd hebben.

Ook andere problemen komen nog om de hoek kijken : de gevraagde forse investeringen, de niet-rendabiliteit en de gebrekkige logistieke service aan de klant, hogere leveringskosten, het beperkt aantal goederen dat in aanmerking komt voor overslag in een stedelijk distributiecentrum,....

Net zoals bij de automobiliteit zit ook hier weer de stedelijke overheid aan het einde van de stroom. Een aantal te nemen maatregelen inzake distributie situeren zich op een hoger echelon.

In deze fase van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad wordt op twee sporen gewerkt .

- * Er is nauw overleg met S.A.V., de Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders, Vlaams Gewest en Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de problematiek en over eventuele oplossingen ten gronde, b.v. volumebeperking, nader onderzoek naar de mogelijkheden van distributiecentra,....
- * Vanuit het Mobiliteitsplan worden een aantal basisvoorwaarden meegegeven ten behoeve van het bevoorradingsverkeer. Enkele voorbeelden :
 - ↳ op de P-route mogen geen leveringen gebeuren tijdens de ochtend- en avondspits;
 - ↳ specifieke plaatsen zullen worden voorzien voor laad- en losbewegingen bij de herinrichting van straten;
 - ↳ een circulatieplan zal worden uitgewerkt voor de toelevering van goederen;
 - ↳ een gedetailleerd plan zal worden uitgewerkt inzake venstertijden;
 - ↳

Dit alles wordt in de komende maanden tijdens de voorbereidende werkzaamheden voor de invoering van het Mobiliteitsplan verder uitgewerkt in overleg met de Middenstandsorganisaties, de dekenijen en S.A.V.(de Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders).

4.3.3.5.2. Bijzondere categorieën

4.3.3.5.2.1. Ophalen van huisvuil en bedrijfsafval

Met Ivago werd afgesproken dat geen ophaling geschiedt op de beide richtingen van de P-route en de invalswegen tijdens de ochtend - en avondspits.

4.3.3.5.2.2. Toeristencars en taxi's

De toeristencars : komen hoofdzakelijk via het aansluitingscomplex op de E17 (de B401) op de Zuidparklaan. Zij rijden de Vlaanderenstraat in. Aan het Lippensplein mogen zij, in tegenstelling tot het autoverkeer recht door het tweede deel van de Vlaanderenstraat inrijden.

Aldus rijden de buschauffeurs in het zicht van de Sint-Baafskathedraal. Aan het Bauwensplein slaan zij verplicht linksaf om zo aan de voor de toeristencars nieuw te voorziene op- en afstapplaats aan het F. Laurentplein, kant Vlaanderenstraat te kunnen halteren.

Op enkele passen ligt de Brabantdam, een winkelstraat met stijlvolle handelszaken, het hart van de winkelwandelzone ligt op een steenworp, het Laurentplein geeft met de afbraak van de blinde muur aan de Brabantdam terug een kijk op de Schelde, het Geraard de Duivelhof en de opengelegde Reep verschaffen een fraai stadszicht. Hoekje om en men staat aan de voet van het Sint-Baafs met een totaal nieuwe groene omgevingsaanleg, banken, trappartijen, standbeeld enz....

Na te hebben afgezet mag de bus niet blijven staan. Hij/zij rijdt linksaf richting Brabantdam, Kuiperskaai, F. Rooseveltlaan zo de B401 en vervolgens de E17 (richting Antwerpen) alwaar de buschauffeur de allereerste afrit Gentbrugge neemt. Kort links de Brusselsesteenweg op om rechts af te slaan naar de Land van Rodelaan waar een station voor toeristenbussen wordt ingericht (sanitair, telefoon,...).

Uiteraard blijft ook de reeds bestaande busstopplaats aan het Graaf van Vlaanderenplein in gebruik. Via de heringerichte autoluwe Vlaanderenstraat wandelen de toeristen recht op de Sint-Baafskathedraal af. Ook hier mag echter niet worden geparkeerd. Zelfde rijweg als voor het F. Laurentplein.

Daardoor verdwijnt de ongunstige oplossing aan de Nieuwburgkaai / Oude Beestenmarkt.

Taxi's : worden toegelaten op alle nieuwe eigen beddingen van het openbaar vervoer in de autovrije zone.

4.3.3.6. Autovrije winkelwandelstraten onveilig ?

Criminaliteitsstatistieken wijzen uit dat in winkelwandelstraten het aantal nachtelijke misdrijven geenszins hoger is dan in straten die toegankelijk zijn voor autoverkeer. Het onveiligheidsgevoel is duidelijk subjectief. Uiteraard valt niet te ontkennen dat winkelwandelstraten na 18u00 er vaak doods en verlaten bijliggen. Het is dit eenzaam gevoel dat beangstigend werkt. Helemaal alleen wandelen in een donker bos zal minder gevaarlijk zijn dan op een nachtelijk uur met twee doorheen een uitgaansbuurt slenteren. En toch, het probleem ligt dan ook hoofdzakelijk in het gebrek aan menselijke aanwezigheid, aan beweging.

✓ Niet negeren maar aanpakken !

- * Zoals reeds hoger betoogd zullen fietsers in het volledige winkelwandelgebied worden toegelaten van 18u 's avonds tot 11u 's morgens;
- * Het toelaten van autoverkeer op de rijrichting Sint-Michiëlshelling-Cataloniëstraat -Limburgstraat van maandag tot en met donderdag op de eigen bedding van het openbaar vervoer buiten de bedieningsuren;
- * Het commissariaat Gent-centrum, gelegen aan de winkelwandelzone (Belfortstraat), zal ingevolge de reorganisatie van de politie 24/24 geopend zijn met een volwaardige bemanning. Dit betekent dat ook interventiepolitie rechtstreeks vanuit dit commissariaat kan en zal uitrukken wanneer er zich problemen zouden voordoen. Gezien hun ruimtelijke nabijheid zal dit snel kunnen gebeuren. Ook preventief is de permanentie niet te veronachtzamen;
- * Meer bewoning in winkelwandelstraten.

Het stimuleren van wonen boven winkels (verder W_bW), vooral maar niet alleen in winkelwandelstraten, is voor de stad van groot belang :

- ① **Leefbaarheid** : Functieverweving en dubbel gebruik maakt het stedelijk wonen aantrekkelijker en bevordert het veiligheidsgevoel via meer sociale controle in de winkelstraten.
- ② **Draagvlak** : Het creëren van extra woonmogelijkheden in de commerciële centra kan de leegloop van de kernstad milderden, of toch tenminste de vraag naar woningen elders in en/of buiten de stad doen afnemen. Leegstand geeft een desolaat en dus een onveiligheidsgevoel.
- ③ **Patrimonium** : Bewoning boven winkels werkt stimulerend voor het plegen van onderhoud, waardoor het verval van de gebouwen kan worden gestuit, een verval dat ook een onveiligheidsgevoel voedt.

De stedelijke tendenzen op de woningmarkt gelden ook voor winkelstraten : zo vertaalt zich de stadsvlucht in het wegtrekken van winkeluitbaters van boven hun winkel naar woningen buiten het centrum.

Naast de meer algemene tendenzen worden voor het ongebruikt laten van woonmogelijkheden in winkelstraten ook heel specifieke redenen aangedragen : beleggingsrendementen uit commercieel onroerend goed zijn hoger dan rendementen uit woningen; huurkosten voor stapelruimte zijn hoger dan huurinkomsten uit woningruimten; exploitatie wordt steeds minder verzorgd door eigenaars en steeds meer door huurders; eigenaars en huurders zijn steeds meer naamloze vennootschappen en steeds minder particulieren of besloten vennootschappen; commerciële functies komen veelal tot stand door een functiewijziging in een bestaand gebouw; handelshuurcontracten zijn veelal langlopende contracten waarbij de huurder veel mogelijkheden heeft ingrepen te doen zoals het verwijderen van trappen en toegangen, en dergelijke meer.

Met de onderkenning van de W_bW problematiek zijn in andere steden verschillende initiatieven genomen :

In België

- ① **Reglementeringen** : Een eerste mogelijkheid is dat het Stadsbestuur slechts bouwvergunningen voor commerciële panden aflevert mits het voorzien van een woonfunctie op de hoger gelegen verdiepingen. Daarbij is het wenselijk dat een afzonderlijke toegang wordt voorzien.
- ② **Subsidies** : Het invoeren van een premiestelsel voor het opheffen van leegstand in bovenliggende verdiepingen lijkt een interessant idee voor zover het gaat om volwaardige woonfuncties, woningen bereikbaar zijn via afzonderlijke toegangen, en de inkomensgrens en het juridische statuut van de eigenaars geen rol spelen. Ervaringen met bovenstaande instrumenten zijn niet bijzonder gunstig. Regelgevingen zijn veelal complex, worden zelden nagevolgd en ondanks forse subsidies moeten eigenaars zelf nog grote bedragen investeren.

In Nederland

Projectontwikkeling : In Maastricht heeft het stadsbestuur een vennootschap met privé-kapitaal in het leven geroepen die in plaats van de huidige eigenaars leegstaande verdiepingen geschikt maakt voor wonen. Op deze wijze kunnen de oorzaken van het niet slagen van andere aanpakken worden ondervangen : doordat de nieuwe organisatie de verdiepingen overneemt, komen alle investeringskosten voor haar rekening, terwijl door de bij deze instelling aanwezige kennis ook de complexiteit van de regelgeving geen belemmering meer vormt.

Om een goed zicht te krijgen en dus een verantwoord beleid te kunnen voeren dient in eerste instantie een inventaris van "andere functies" gemaakt te worden voor gebouwen die ook een commerciële functie huisvesten. De beslissing hiertoe werd door het College genomen.

De resultaten van deze inventaris mogen verwacht worden voor juni 1997. Na bestudering en eventuele verdere verfijning zullen eind 1997 beleidsinitiatieven worden ontwikkeld.

4.3.3.7. Stadsherwaardering Reep - Oude Beestenmarkt

Om de woonbaarheid van de binnenstad te verhogen worden, hoofdzakelijk langs de waterlopen, lineaire parken gepland. Ze bieden de mogelijkheid over grote afstanden te kunnen wandelen en fietsen en dit op korte afstand van de verdichte woongebieden met een geringe ruimte-inname. De uitbouw van deze recreatie binnen de stad is sterk afhankelijk van de zuiverheid van het water en de bevaarbaarheid voor recreatieve vaart. Voor beide aspecten zijn reeds de voorbije jaren belangrijke werken uitgevoerd door de bouw van collectoren en de restauratie en het terug opnieuw beweegbaar maken van een aantal bruggen. Een belangrijke nieuwe stap zijn de eerstdaags aan te vatten werken strekkende tot de herbouw van een beweegbare Predikherenbrug en het afbreken van de overwelling ter hoogte van de Ajuinlei.

Samen met de Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewezen wordt dezer dagen de laatste hand gelegd aan een gezamenlijk herwaarderingsplan van de Gentse binnenwateren waarbij bijzondere aandacht gaat naar :

- * de reïntegratie van de op vele plaatsen verloren gegane stadslandschappelijke kwaliteiten van watervlakken en oevers;
- * wandel- en fietsroutes, groenassen;
- * nieuwe circulatiemogelijkheden voor pleziervaart.

De oevers/kaaien dienen een zo rustig mogelijk karakter te verkrijgen. Hiertoe worden bij de verkeerscirculatie drukke wegen langs de oevers/kaaien waar mogelijk vermeden. De bestaande publieke ruimten langs de waterlopen worden als parkzones heringericht met integratie van bestaande groenelementen als de Baudelohof.

Het opnieuw openmaken van de Reep kadert in dit plan en zal naast herstel van het landschap de mogelijkheid bieden om ruime rondvaarten in de binnenstad in te richten.

De demping van de Reep heeft inderdaad niet geleid tot een waardevol stadsbeeld. Zowel de Oude Beestenmarkt als het Bisdomein zijn verworden tot weinig aantrekkelijke parkeerzones en missen de oorspronkelijke begrenzing door de waterweg.

Om de continuïteit van de loop van de Schelde te herstellen is het nodig de Reep tussen de Boven- en Benedenschelde opnieuw te openen.

Bouwtechnisch stelt dit geen onoverkomelijke problemen. Gezien de oude kaaimuren behouden zijn gebleven, is slechts de afwerking nodig van de kaaimuurkop met nieuwe afdekstenen en afsluitingen.

In een eerste fase wordt het heropenen beoogd van het vak tussen het Geraard de Duivelsteen en de Sint-Jacobsnieuwstraat. Ter hoogte van het Bisdomplein is de heropbouw nodig van de gesloopte Wienaardbrug. In een tweede fase, indien mogelijk onmiddellijk aansluitend op de eerste fase, wordt ook de Oude Beestenmarkt terug opengelegd waardoor uiteindelijk de samenvloeiing van Leie en Schelde terug zichtbaar wordt gemaakt. Alsdan is de heropbouw van de gesloopte Nieuwbrug ter hoogte van de Sint-Jacobsnieuwstraat/Keizer Karelstraat noodzakelijk en een voetgangers-en fietsbrug ter hoogte van de samenvloeiing wenselijk.

Bijzondere aandacht zal gaan naar de hedendaagse esthetische en constructief verantwoorde vormgeving van deze bruggen. Niets voor niets heten bruggen in het vakjargon "kunstwerken".

5. TWEEDE SPOOR

5.1. We doen dit samen

Zoals reeds hoger uiteengezet zal de auto nog lange tijd de belangrijkste vervoerswijze zijn. De meest redelijke ambitie is de groei van het autoverkeer af te remmen, de alternatieve vervoersvormen te versterken, de bereikbaarheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen.

Lokale besturen bevinden zich stroomafwaarts van de autoaanvoer. De aanpak van het probleem aan de bron is een opdracht die de bevoegdheid van de steden en gemeenten ver overstijgt. Niet dat de lokale overheden geen maatregelen kunnen nemen. Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad is hiervan het bewijs. Maar dit zal volstrekt onvoldoende blijken wanneer de Gewestelijke, de Federale en de Europese overheden geen fundamentele ingrepen plannen om het springtij van de automobiliteit te doen keren. Voorbeelden hiervan zijn :

- * rekeningrijden;
- * variabilisering van de autokosten, door allerhande kosten verbonden aan de aankoop van de wagen te vervangen door hogere kosten verbonden aan het gebruik,
- * een fors investeringsbeleid in het openbaar vervoer.

De Vlaamse Overheid die het dichtst staat bij de lokale besturen heeft dit ingezien en ontwikkelt thans een mobiliteitsbeleid via convenanten.

In zijn voorwoord bij het mobiliteitshandboek dat als een praktische gids werd uitgegeven bij het mobiliteitsconvenant stelt Minister E. Baldewijns :

Het is mijn intentie om het mobiliteitsconvenant als hefboom te gebruiken om een mobiliteitsbeleid uit te bouwen waarin verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid centraal staan. Door de maatregelen die in het kader van deze convenants worden genomen, zullen de verkeersstromen binnen de gemeenten en steden beheerst en gestuurd worden. Zo wordt een grondige verschuiving van het autoverkeer naar alternatieve vervoersvormen mogelijk.

Om deze ambitieuze doelstelling te bereiken, zullen de krachten van het Vlaamse Gewest, de lokale overheden en De Lijn worden gebundeld in mobiliteitsconvenants.

Recente initiatieven en inspanningen van diverse besturen wijzen erop dat in Vlaanderen de wil aanwezig is om te participeren in een duurzaam mobiliteitsbeleid. Dit overtuigt me in mijn optimisme dat alle betrokken partijen de verantwoordelijkheid willen delen om de beschikbare middelen gecoördineerd in te zetten.

De contacten die ik had met de collega's van de andere steden tonen aan dat bij de beleidsmensen een groeiende bereidheid bestaat ertegen aan te gaan. Ik ondersteun dan ook ten volle het optimisme van de minister. Het stadsbestuur van Gent wil er samen met hem werk van maken.

Dat onder het tweede spoor melding wordt gemaakt van deze mobiliteitsconvenants is geen toeval. Het mobiliteitsbeleid van de minister moet er in de allereerste plaats voor zorgen dat alle neuzen in dezelfde richting staan en de thans nog versnipperde inspanningen, vooral voor de termijnplanning, als puzzelstukjes in elkaar passen.

Met andere woorden, door de hoogdringendheid van de problematiek (vooral voor de leefbaarheid van de binnensteden) moet zonder verder verwijl het eerste spoor worden ingeslagen.

Dit eerste spoor wordt geconcretiseerd door de lokale actoren en De Lijn maar moet via het convenantenbeleid worden georiënteerd in de richting van het tweede spoor zodat het er ten gepaste tijde naadloos op aansluit in plaats van doodloopt. Voor dit tweede spoor bestaat er een algemene consensus naar waar het ons moet brengen maar, het kan niet genoeg benadrukt worden, alvorens ook hiervan door de lokale actoren concreet werk kan worden gemaakt, moeten de diverse hogere overheden preliminair enkele ingrijpende beslissingen nemen rond het autogebruik en de uitbouw van het gemeenschappelijk vervoer. Eén andere preliminaire handeling werd reeds, goed geïnspireerd, in uitvoering geplaatst, te weten het Structuurplan Vlaanderen.

5.2. Nabestemming Belfortparking.

Het concept van deze parking belichaamt ten volle het tweesporenbeleid. Door deze parking wordt op korte termijn haalbaar wat acuut moet worden aangepakt zonder dat het wenselijke, zoals uitgezet op het tweede spoor, wordt gehypothekeerd.

Van zodra de randvoorwaarden vervuld zijn zal de tijdelijke bestemming als parking plaats maken voor een andere, te bepalen door de levenden van die dag, de burgers van Gent en de beleidsmensen die haar vertegenwoordigen.

Om geen enkel risico te nemen dat de parkeerfunctie, van zodra dit kan, plaats maakt voor een andere bestemming zal deze parking dan ook door het eigen Stedelijk Parkeerbedrijf, dus het Stadsbestuur van Gent, worden beheerd.

5.3. Verdere uitbouw Openbaar Vervoer

Onder meer de bijakte 9 bij de moederconvenant toont aan dat, ook in het eerste spoor, het menens is om het openbaar vervoer in Gent flink te verbeteren. Sommige problemen zijn echter structureel. Zo is er wel dialoog en grote bereidheid tot samenwerking langs de beide kanten, maar geen echt medebeheer mogelijk vanwege de Stad. Bij de uitbouw van

het tweede spoor zal de hogere overheid ook hier initiatieven, zeker naar de grootsteden toe, moeten nemen.

De volgende nieuwe hoofdassen dienen ontwikkeld :

- * verbinding Sint-Pieters-Station - Flanders Expo - Sint-Martens-Latem;
- * verbinding Sint-Pieters-Station - Merelbeke;
- * verbinding Sint-Pieters-Station - Zuid - Dampoort;
- * verbinding Dampoort-Lochristi;
- * verlenging tramlijn 4 Muide - Meulestede;
- * verlenging tramlijn 4 Moscou - Merelbeke - Flora;
- * verlenging tramlijn 2 Melle- Leeuw - Melle-station;
- * verlenging tramlijn 1 Palinghuizen - Lovendegem;
- * verbinding Koornmarkt - Drongen;
- * verbinding Dampoort - Destelbergen.

Deze hoofdassen dienen bij voorkeur uitgerust te worden met hoogwaardig openbaar vervoersvormen.

5.4. Park and Ride (P+R)

5.4.1. Dampoort

Een totaal nieuw concept dringt zich voor dit kruispunt op. De verschillende vervoersmodi die nu aanwezig zijn moeten meer in evenwicht worden gebracht.

- ❶ Daartoe wordt in eerste instantie op heel korte termijn het voorlopig viaduct afgebroken, maar wordt naar de toekomst toe een verplaatsing van de stadsring voorzien naar oostelijke richting toe. Dit betekent dat de Kasteellaan zal worden verbonden met de Afrikalaan, en dit met een nieuw te realiseren tunnel onder het Oktrooiplein, om vervolgens via een nieuwe brug over het Handelsdok aansluiting te geven op de Muidelaan.
- ❷ Wat het open verkeer betreft, zou het bestemmingsverkeer dat nu uit de oostelijke richting van de stad komt en de bedoeling heeft (lang) te parkeren in de binnenstad, op deze site moeten worden opgevangen. Daarvoor moet een belangrijke parkeerinfrastructuur worden gerealiseerd.
- ❸ Het openbaar vervoer is hier aanwezig in twee gedaanten. Enerzijds het treinverkeer met het Dampoortstation dat het "kleine broertje" is t.o.v. het Sint-Pietersstation. Met de top van de N.M.B.S. werd de afspraak gemaakt dit station op te waarderen. Anderzijds het stedelijk openbaar vervoer dat nu reeds in belangrijke mate voorhanden is. Deze vervoersvorm moet worden afgestemd, deels op het park-and-ride-systeem, deels op het spoorwegstation.

Met de Vlaamse Gemeenschap, De Lijn en de N.M.B.S. wordt over deze herinrichting intensief onderhandeld in twee werkgroepen, een financieel-administratieve en een technische.

5.4.2. Flanders Expo

Voor het B.P.A. Handelsbeurs is door de gemeenteraad een structuurschets goedgekeurd. Ook een gewestplanwijziging werd aangevraagd.

Het B.P.A. zal evolueren naar twee belangrijke functies : enerzijds het bestendigen, zo mogelijk uitbouwen, van de bestaande handelsbeurs met grootschalige culturele infrastructuur en anderzijds een belangrijke tewerkstellingszone, zijnde een zone voor hoogwaardige technologische en zakelijke dienstverlening.

Dit houdt in dat het aantal parkeerplaatsen dat nu reeds aanwezig is, nog in belangrijke mate zal toenemen. Deze site is voor het huidig ogenblik unimodaal georiënteerd op autobereikbaarheid via autosnelwegen, die er onmiddellijk aanpalen, de R4, de Kortrijksesteenweg. Ideaal voor een park-and-ride-infrastructuur.

Eerste prioriteit is echter dat een goede openbare vervoersrelatie tot stand wordt gebracht, én voor de bediening van het gebied zelf én voor de invoering van een park-and-ride-systeem. Na rijp beraad heeft de overlegcel **VERO** (Overlegcel Verkeer en Ruimtelijke Ordening) beslist het College voor te stellen om aan De Lijn en aan de twee private groepen die eigen alternatieven hadden naar voor gebracht, te vragen middelen en kennis samen te leggen zodat in overleg zo spoedig mogelijk een snelle openbare vervoersverbinding tot stand kan worden gebracht tussen Flanders Expo en het Sint-Pietersstation.

5.4.3. Gentbrugge - Brusselsesteenweg

Het gebruik van de bestaande park-and-ride moet worden aangemoedigd, onder meer door het vlotter laten verlopen van het stad in- én uitwaarts tramverkeer. Het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad zet hiervoor de eerste stap door een ontlasting van de Lange Violettenstraat - Brusselsepoortstraat. Vooral het kruispunt Keizerpark zal echter door het Vlaams Gewest moeten worden aangepakt.

5.4.4. *Industrieweg Wondelgem & Evergem* - eindpunt lijn 1

Aan de R4-Industrieweg te Wondelgem ter hoogte van de huidige halteplaats worden de mogelijkheden bestudeerd om een Park & Ride-faciliteit te realiseren ten behoeve van stadinwaarts regionaal autoverkeer dat de R4 gebruikt.

Met de gemeente Evergem werd op 14 november 1996 van gedachten gewisseld over de realisatie van een parkeerzone aan de terminus van lijn 1. De gemeente Evergem had reeds met deze optie rekening gehouden in het kader van de opmaak van een B.P.A. waarvoor de planningsfase thans lopende is. Beide besturen zitten in dit dossier dus op één lijn.

Op 27 november 1996 werd dit dossier, in het kader van een vergadering over het convenant, aan de minister gesignaleerd teneinde de op vandaag nog niet voorziene mogelijkheid te openen om met een andere gemeente, in casu, de gemeente Evergem, een gemeenschappelijke bijakte desbetreffend te kunnen aangaan.

5.4.5. Zwijnaarde - eindpunt tramlijn 1

In de directe omgeving van dit eindpunt zal worden gezocht naar een geschikte Park & Ride-locatie dat eveneens bediening verleent voor stadinwaarts regionaal autoverkeer dat de R4 gebruikt.

5.4.6. Sint-Pietersstation - Fabiolalaan

Met de N.M.B.S. werd reeds herhaaldelijk, de laatste maal nog op 26 november 1996, overleg gepleegd om een grootschalige parkeergarage te realiseren aan de Fabiolalaan. Afgesproken werd dat de N.M.B.S. een masterplan zal opstellen voor de integrale zone gelegen tussen de viaduct Voskenslaan en Gordunakaai. De stad zal bij dit masterplan intensief worden betrokken.

5.4.7. Zuid

Deze bestaande parkeergarage is reeds volledig uitgerust voor Park & Ride. Deze locatie is gunstig voor het stadinwaarts regionaal autoverkeer komende van de B401 die de aansluiting verzorgt met de E17 en verderop met de E40.

De parking is vrij dicht bij het centrum gelegen. Ingevolge het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad wordt de as Zuid-Sint-Michielselling in beide richtingen voor het openbaar vervoer maximaal geoptimaliseerd waardoor deze park & ride-faciliteiten heel wat aantrekkelijker wordt.

NAWOORD

Vooreerst dank ik U voor de lectuur van dit document.

Mijn dankbaarheid gaat ook uit naar al diegenen zonder wiens inzet, kennis en vertrouwen, over alle partijgrenzen heen, dit Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad er nooit zou gekomen zijn.

Ik hoop te hebben aangetoond dat niet koppigheid of blind geloof in het eigen gelijk maar wel luisterbereidheid, studie, inzicht, afweging en multidisciplinair teamwerk hebben geleid tot dit definitief voorstel.

Eens het plan in voege, is de weg onomkeerbaar. Daarmee bedoel ik dat er een periode is van denken en vervolgens van doen. Een veranderingsproces, zeker wanneer het over mobiliteit gaat, roept begrijpelijkerwijze bij velen angstgevoelens op. Angst is echter een slechte raadgever en verleidt vaak tot immobilisme, niets doen en afwachten. Maar zo bouw je niet aan een toekomst. Niet élke verandering is een verbetering, maar er is geen verbetering mogelijk zonder verandering.

Natuurlijk is er een zekere vorm van twijfel. Er is geen ultieme waarheid, geen alleenzalmakende oplossing. Zolang twijfel niet doet vertwijfelen is het enkel maar een bron die aanspoort tot voorzichtig handelen. Ondanks sommige ingrijpende keuzes is omzichtigheid steeds de betrachting geweest.

Zoals elk ingrijpend veranderingsproces zal ook dit plan met vallen en opstaan werkelijkheid worden.

Wanneer echter politici, burgers en bedrijven bereid zijn elkaar te helpen terug recht te staan kunnen we samen onze stad in de goede richting doen bewegen.



Sas van Rouveroj
Eerste Schepen

| | |
|--|----|
| 1. INLEIDING | 2 |
| 1.1. Algemeen..... | 2 |
| 1.2. Voor een goed begrip..... | 3 |
| 1.2.1. Vanuit een theoretisch kader | 3 |
| 1.2.1.1. De verplaatsingsbehoefte | 3 |
| 1.2.1.2. De verplaatsingsmogelijkheden | 4 |
| 1.2.1.3. Het verplaatsingsvolume | 4 |
| 1.2.1.4. Conclusie | 4 |
| 1.2.2. Vanuit een politiek kader | 5 |
| 1.2.2.1. Geen “of ... of” maar “én ... én” | 5 |
| 1.2.2.2. Een Gezellig Gent..... | 6 |
| 1.2.2.3. Eenvoudig en duidelijk..... | 6 |
| 1.2.2.4. Allesomvattend | 6 |
| 1.2.2.5. Voor vele jaren | 7 |
| 1.2.2.6. Niet over één nacht ijs | 9 |
| 1.3. Voor een goede structuur..... | 10 |
| 2. DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR | 11 |
| 2.1. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen = RSV | 11 |
| 2.1.1. Gedeconcentreerde bundeling | 11 |
| 2.1.2. Poorten als motor voor ontwikkeling | 11 |
| 2.1.3. Infrastructuren bindteken voor locatie van activiteiten | 12 |
| 2.1.4. Natuurlijke structuur als ruggegraat | 12 |
| 2.2. Ruimtelijke OntwikkelingsStructuur Gent = ROS..... | 13 |
| 2.3. Het bestuursakkoord in uitvoering..... | 15 |
| 3. EEN MOBILITEITSBELEID | 19 |
| 3.1. Uit fysische factoren | 19 |
| 3.1.1. Vanuit ruimtelijke structuren | 19 |
| 3.1.1.1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen..... | 19 |
| 3.1.1.2. Het ROS : gisteren geschreven, vandaag geconcretiseerd | 22 |
| 3.1.1.3. Het bestuursakkoord : gisteren geschreven, vandaag geconcretiseerd..... | 30 |
| 3.1.2. Vanuit een hiërarchisering van de wegenis | 37 |
| 3.1.2.1. Voor een goed begrip..... | 37 |
| 3.1.2.2. In concreto | 41 |
| 3.1.3. Vanuit de vervoersmodi | 42 |
| 3.1.3.1. Onderzoek verplaatsingsgedrag | 42 |
| 3.1.3.2. Te voet | 49 |
| 3.1.3.2.1. Fundamenteel | 49 |
| 3.1.3.2.2. Snel | 49 |
| 3.1.3.2.3. Milieuvriendelijk..... | 49 |
| 3.1.3.2.4. Goedkoop | 49 |
| 3.1.3.2.5. Gezond | 50 |
| 3.1.3.2.6. Sociaal..... | 50 |
| 3.1.3.3. Met de fiets..... | 51 |
| 3.1.3.3.1. Snel | 51 |
| 3.1.3.3.2. Bereikbaarheid | 51 |
| 3.1.3.3.3. Vrijheid | 51 |
| 3.1.3.3.4. Milieuvriendelijk..... | 51 |
| 3.1.3.3.5. Goedkoop | 52 |
| 3.1.3.3.6. Gezond | 52 |
| 3.1.3.3.7. Sociaal..... | 52 |
| 3.1.3.4. Met de trein, tram of bus..... | 53 |
| 3.1.3.4.1. Goedkoop | 53 |
| 3.1.3.4.2. Milieu | 53 |
| 3.1.3.4.3. Sociale functie..... | 53 |
| 3.1.3.4.4. Substitutie-functie | 53 |
| 3.1.3.5. Met de auto of moto..... | 55 |
| 3.1.3.5.1. Auto, mijn vrijheid ? | 55 |
| 3.1.3.5.2. Van dienend naar heersend | 55 |
| 3.1.3.5.3. Duurder dan U denkt..... | 56 |
| 3.1.3.5.4. En toch niet te verгуizen..... | 56 |
| 3.2. Communicatie..... | 58 |
| 3.2.1. Algemeen | 58 |

| | |
|---|-----|
| 3.2.2. Inspraak..... | 58 |
| 3.2.3. Informatie..... | 59 |
| 3.2.4. Sensibilisering..... | 59 |
| 4. MOBILITEITSPLAN GENT-BINNENSTAD | 62 |
| 4.1. Eerste stap : het voorstel zoals het aan inspraak werd onderworpen | 63 |
| 4.2. Tweede stap : burgers en wetenschappers aan het woord..... | 65 |
| 4.2.1. Inspraak..... | 65 |
| 4.2.1.1. Algemeen..... | 65 |
| 4.2.1.2. Meer dan zomaar een “rondje” inspraak..... | 65 |
| 4.2.1.2.1. Input : Hoe ?..... | 65 |
| 4.2.1.2.2. Output : een Inventaris | 66 |
| 4.2.1.2.2.1. Algemene beschouwingen | 66 |
| 4.2.1.2.2.2. Parkeren | 68 |
| 4.2.1.2.2.3. Laden en lossen | 71 |
| 4.2.1.2.2.4. Hulpverlening - thuiszorg | 72 |
| 4.2.1.2.2.5. De bestemmingsring | 72 |
| 4.2.1.2.2.6. Openbare werken..... | 72 |
| 4.2.1.2.2.7. Winkels en horeca | 72 |
| 4.2.1.2.2.8. Voetgangers..... | 73 |
| 4.2.1.2.2.9. Fietsers..... | 73 |
| 4.2.1.2.2.10. Openbaar vervoer | 73 |
| 4.2.1.2.2.11. Bejaarden en gehandicapten | 73 |
| 4.2.1.2.2.12. De invalswegen..... | 74 |
| 4.2.1.2.2.13. Knelpunten | 74 |
| 4.2.1.2.2.14. Over de gevolgde procedure, de inspraak..... | 74 |
| 4.2.2. Wetenschappelijke doorlichting | 75 |
| 4.2.2.1. Algemeen..... | 75 |
| 4.2.2.2. Analyse huidige toestand..... | 76 |
| 4.2.2.3. Unimodale doorrekening-Tijdshorizon '97 | 81 |
| 4.2.2.4. Multimodale doorrekening - Tijdshorizon '97 | 83 |
| 4.2.2.5. Multimodale doorrekening -Tijdshorizon '99 | 90 |
| 4.3. Derde stap : het definitief voorstel..... | 94 |
| 4.3.1. Algemeen | 94 |
| 4.3.2. Buiten de bestemmingsring | 94 |
| 4.3.2.1. Grote Ring R 4..... | 94 |
| 4.3.2.1.1. Algemeen | 94 |
| 4.3.2.1.2. Incidentie met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad..... | 95 |
| 4.3.2.2. Stadsring R 40 - Kleine Stadsring..... | 95 |
| 4.3.2.2.1. Algemeen | 95 |
| 4.3.2.2.2. Incidentie met het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad..... | 95 |
| 4.3.2.3. Bedieningswegen centrum..... | 96 |
| 4.3.2.4. Coupure, F. Lousbergskaai/Visserij, Koepoortkaai, Baudelohof..... | 98 |
| 4.3.3. Binnen de bestemmingsring | 100 |
| 4.3.3.1. De voetganger..... | 100 |
| 4.3.3.1.1. Algemeen | 100 |
| 4.3.3.1.2. Het autovrije winkelwandelgebied..... | 101 |
| 4.3.3.1.3. Het stadsdeel tussen de bestemmingsring en de autovrije zone | 102 |
| 4.3.3.1.4. De “bestemmingsring” zelf | 102 |
| 4.3.3.1.4.1. Verwarring..... | 102 |
| 4.3.3.1.4.2. Veilig, ook voor voetgangers (en fietsers)..... | 103 |
| 4.3.3.1.5. Te voet : vaak voor of natransport van een andere modus | 104 |
| 4.3.3.2. De fietser | 104 |
| 4.3.3.2.1. Algemeen | 104 |
| 4.3.3.2.2. Het autovrije winkelwandelgebied..... | 105 |
| 4.3.3.2.2.1. Controversieel..... | 105 |
| 4.3.3.2.2.2. In concreto de toegelaten fietsbewegingen | 106 |
| 4.3.3.2.2.3. In concreto de toegelaten fietsvoorzieningen..... | 106 |
| 4.3.3.2.3. Het stadsdeel tussen de bestemmingsring en de autovrije zone | 107 |
| 4.3.3.2.3.1. Algemeen : invoering zone 30..... | 107 |
| 4.3.3.2.3.2. Eénrichtingsstraten : fietsen in tegenrichting..... | 107 |
| 4.3.3.2.4. De "bestemmingsring" zelf | 108 |
| 4.3.3.3. openbaar vervoer | 109 |
| 4.3.3.3.1. Tram & Bus..... | 109 |

| | |
|---|-----|
| 4.3.3.3.2. Trein..... | 113 |
| 4.3.3.4. De auto - moto..... | 114 |
| 4.3.3.4.1. Verdeelweg centrum : de bestemmingsring zelf | 114 |
| 4.3.3.4.1.1. Een paar vragen | 114 |
| 4.3.3.4.1.2. Bespreking per straat : in tegenwijzerzin..... | 118 |
| 4.3.3.4.1.3. Bespreking per straat : in wijzerzin : | 125 |
| 4.3.3.4.1.4. Wisselpunten | 129 |
| 4.3.3.4.2. Wegenis binnen de bestemmingsring | 129 |
| 4.3.3.4.2.1. Drie gebieden..... | 129 |
| 4.3.3.4.2.2. Beschrijving stadserf : per zone..... | 130 |
| 4.3.3.4.3. Parkeren | 135 |
| 4.3.3.4.3.1. Kwalitatieve onderbouwing : een (bittere) noodzaak ! | 135 |
| 4.3.3.4.3.2. Kwantitatieve onderbouwing : compenseren van wat verloren gaat !..... | 142 |
| 4.3.3.4.3.3. Locatie van de parkeergarages..... | 145 |
| 4.3.3.4.3.4. Parkeergeleidingssysteem..... | 146 |
| 4.3.3.4.3.5. Bestemmingsring wordt P-route | 148 |
| 4.3.3.4.3.6. Betalend parkeren | 149 |
| 4.3.3.4.3.7. Residentieel parkeren | 154 |
| 4.3.3.4.3.8. Belfortparking..... | 155 |
| 4.3.3.4.3.9. Kouterparking | 163 |
| 4.3.3.4.3.10. Reep = Sint-Baafsparking..... | 166 |
| 4.3.3.4.3.11. Moto's | 167 |
| 4.3.3.4.3.12. L.P.G.-voertuigen | 167 |
| 4.3.3.4.3.13. Personenvoertuigen voor gemengd gebruik met hoge bovenbouw..... | 167 |
| 4.3.3.5. Laden en Lossen | 168 |
| 4.3.3.5.1. Algemeen | 168 |
| 4.3.3.5.2. Bijzondere categorieën..... | 170 |
| 4.3.3.5.2.1. Ophalen van huisvuil en bedrijfsafval | 170 |
| 4.3.3.5.2.2. Toeristencars en taxi's..... | 170 |
| 4.3.3.6. Autovrije winkelwandelstraten onveilig ? | 171 |
| 4.3.3.7. Stadsherwaardering Reep - Oude Beestenmarkt..... | 173 |
| 5. TWEEDE SPOOR..... | 175 |
| 5.1. We doen dit samen..... | 175 |
| 5.2. Nabestemming Belfortparking | 176 |
| 5.3. Verdere uitbouw Openbaar Vervoer | 177 |
| 5.4. Park and Ride (P+R)..... | 177 |
| 5.4.1. Dampoort | 177 |
| 5.4.2. Flanders Expo | 178 |
| 5.4.3. Gentbrugge - Brusselsesteenweg..... | 178 |
| 5.4.4. Industrieweg Wondelgem & Evergem - eindpunt lijn 1 | 179 |
| 5.4.5. Zwijnaarde - eindpunt tramlijn 1..... | 179 |
| 5.4.6. Sint-Pietersstation - Fabiolalaan..... | 179 |
| 5.4.7. Zuid | 179 |
| NAWOORD..... | 180 |