

Opinie
Kobe Boussauw

Het nieuwe mobiliteitsplan is een logische stap naar een leefbaar Gent

Kobe Boussauw is docent ruimtelijke planning aan de Vrije Universiteit Brussel, en verbonden aan het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent. Hij is co-auteur van het boek 'Het mobielste land ter wereld'.



22 oktober 2014



Het Gentse mobiliteitsplan is niet meer dan een logische stap in een lange traditie

Het nieuwe mobiliteitsplan dat vrijdag door het Gentse stadsbestuur werd voorgesteld, heeft de tongen losgemaakt. Het is dan ook niet vrijblijvend: er worden keuzes gemaakt, in het bijzonder ten voordele van de leefbaarheid van de stad en, bijgevolg, deels ten nadele van de

bewegingsvrijheid van de individuele autobestuurder.

Nochtans is dit plan niet meer dan een logische stap in een lange traditie van mobiliteitsplanning. In 1837 opende het Zuidstation zijn deuren, op een plek net buiten de tolpoorten. Maar de stad groeide, en zeventig jaar later stelde men vast dat het station inmiddels in het centrum bleek te liggen. In 1912 werd dan maar een nieuw station gebouwd in Sint-Pieters-Aalst, opnieuw aan de rand van de stad. Handig, want zo kon het treinverkeer stoppen op de doorgaande lijn van Oostende naar Brussel, zonder in de omgeving al te veel hinder te veroorzaken.

Ook de autoweginfrastructuur volgde een tijd lang deze logica. De E40 (die toen nog E5 heette) werd helemaal in het zuiden aangelegd, en bleef zo ver verwijderd van de Gentse woonwijken. Bewust of niet, het lijkt wel of de verkeersplanners van voor 1950 leefbaarheid hoog in het vaandel droegen, en er alles aan deden om de verkeershinder buiten de stad te houden. Ook de aanleg van de ringvaart en buitenring (vandaag een deel van de R4) passen gedeeltelijk in deze logica: schepen, vrachtwagens en ook auto's zouden voortaan gewoon rond de stad kunnen varen en rijden, in plaats van erdoor.

Maar toen kwamen de 'golden sixties'. In een vlaag van ongebreidelde economische groei kregen de wegen een nieuwe rol toebedeeld: ze moesten de explosie van materiële welvaart opvangen. Gezinnen kochten massaal auto's en bouwden villa's in de rand. Om met de auto van de villa tot in de fabriek te geraken waren vele kilometers nieuwe wegen nodig. In Gent bereikte het technologisch optimisme ongekende hoogten: de voormalige spoorweg naar het Zuidstation werd vervangen door een viaduct, dat de snelwegen rechtstreeks met de binnenstad verbond. Een nieuwe, binnenstedelijke expresweg zou worden gebouwd bovenop de Leie, die drooggelegd zou worden. De rivierbedding zelf zou vervolgens plaats maken voor een metrotunnel. Gemakshalve kwamen fietsers en voetgangers niet voor in deze moderne verkeersplannen: die zouden het gemotoriseerde verkeer toch maar hinderen.

De nieuwe viaducten werden dwars door de woonwijken van Ledeborg en Gentbrugge gebouwd, en de metroplannen leidden in de binnenstad tot speculatie en verval van woningen die niemand nog wou kopen. De steeds groeiende stroom auto's maakte het centrum tot een onaangename omgeving, en wie het zich kon permitteren, vertrok. Pleinen waren parkeerterreinen, trams stonden in de file, en de luchtkwaliteit daalde zienderogen. Rond 1975 stonden in Gent meer dan 5.000 huizen leeg.

Een systeem van randparkings en voorstedelijke trams verzorgt op termijn de bereikbaarheid, tenminste voor wie bereid is de auto te laten staan om van het nieuwe, autoluwe Gent te genieten

De oliecrisis zorgde onverwacht voor een adempauze. De werken werden gestaakt, het bouwstof daalde neer, en de Gentenaar zag dat hij in een verloederde stad was komen te wonen. En langzaam maar zeker werd de omgevingskwaliteit van de binnenstad weer een politiek thema. In 1976 werd voor het eerst een straat verkeersvrij gemaakt, en in 1982 verdwenen de auto's op de Vrijdagmarkt onder de grond. In 1987 werd een verkeerscirculatieplan ingevoerd, dat na woedend protest van de middenstand tijdelijk weer ingetrokken werd. Maar dat hinderde niet echt: in de loop der jaren wonnen de voetganger, de fietser, en het openbaar vervoer langzaam terrein. Het autoprobleem werd deels verplaatst naar de ondergrondse parkings, naar de invalswegen, alsook naar de dichtbevolkte wijken net buiten het hippe centrum. De binnenstad zelf werd opnieuw aantrekkelijk voor bewoners,

werknemers, shoppers, toeristen en studenten, en de vastgoedprijzen scheren er inmiddels weer hoge toppen. Niet dankzij de auto, nochtans: elk jaar opnieuw worden er eerst en vooral meer fietsers geteld.

Vandaag stelt de stad haar nieuwe mobiliteitsplan voor. Opnieuw gaat voor de automobilist een stuk vanzelfsprekendheid op de schop. Sommige invalswegen worden geknipt: bus en tram mogen rechtdoor, maar met de auto is het even zoeken naar de juiste lus. Een deel van de universiteit krijgt opnieuw een echte 'campus': een verkeersarm gebied waar enkel de fiets als snel vervoermiddel overblijft. De negentiende-eeuwse wijken worden kind- en fietsvriendelijk ingericht. Een systeem van randparkings en voorstedelijke trams verzorgt op termijn de bereikbaarheid, tenminste voor wie bereid is de auto te laten staan om van het nieuwe, autoluwe Gent te genieten. De parkeertarieven gaan omhoog, waardoor het fenomeen van volzette parkings verleden tijd wordt voor wie ervoor wil betalen. En het viaduct aan 'de Zuid'? Dat is binnenkort rijp voor de sloop.

Is dit revolutionair? In het perspectief van de maatschappelijke ontwikkelingen van de laatste decennia is het niet meer dan een logische stap. Voor velen zal het plan echter een ernstige aanpassing vergen. Maar een nieuwe, leefbare stad is wellicht een onschatbare tegenprestatie voor de gevraagde inspanning.