

The background of the entire page is a photograph of a vast blue sky filled with soft, white, wispy clouds. At the bottom of the image, a thin line of white, puffy clouds separates the sky from a deep blue sea that stretches to the horizon.

Het Gents mobiliteitsplan

2017

Evaluatie van een falend milieubeleid

Gielen Jurgen

## Inleiding

Naar aanleiding van de oliecrisis in de jaren '70 ben ik mij uit nieuwsgierigheid gaan toeleggen op onderzoek naar alternatieven voor olie en milieutechniek. Het heeft mijn studiekeuze beïnvloed en ook verlengd. In de techniek draait alles rond logica, als je daar 40 jaar succesvol in zit dan wijk je niet meer af van dit denkpatroon.

Het verschil tussen technische logica en politiek kan niet groter zijn. In een parlementaire democratie wordt een beleid gevoerd dat het midden houdt tussen de belangen van alle deelnemende partijen. Op vlakken zoals milieu, economie en financiën is deze werkwijze catastrofaal omdat het een daadkrachtig beleid in de weg staat. In een land met 5 regeringen gaat daardoor veel tijd verloren.

Ik verdiep mij al een tijdje in de milieupolitiek en kom tot de vaststelling dat de bevolking misleid wordt. Er is veel kennis bij de administraties, dat dit niet resulteert in een daadkrachtig beleid, heeft een politieke grondslag.

Ik heb mij kandidaat gesteld voor het burgerkabinet omdat ik meer contact wilde met de onderbuik van de bevolking. Na mijn selectie heb ik in april en mei persoonlijk enkele vergaderingen belegd met diensten en organisaties omdat ik wilde weten welk draagvlak het mobiliteitsplan heeft.

Het Gents mobiliteitsplan is het resultaat van een schrijnend gebrek aan inzicht en kennis, bekrompen partijpolitiek, gebrek aan inlevingsvermogen en fiscale discriminatie. Het veroorzaakt verdeeldheid omdat het onrechtvaardig is. Geen enkel milieubeleid heeft kans op slagen als de belangrijkste vervuilers om politieke redenen buiten schot blijven.

Het is tijd om hierin verandering te brengen en dat kan alleen door jullie allemaal op één lijn te brengen. Er is nood aan een milieustrategie welke leidt naar evenwicht tussen economische haalbaarheid, ecologische voetafdruk, duurzaam gebruik van grondstoffen en transitie naar hernieuwbare energievoorziening.

### Organisaties waarmee ik vergaderde waren:

De Lijn, met betrekking tot verbindingen openbaar vervoer P+R;

Trage Wegen met betrekking tot trage wegen die bruikbaar zijn als fietswegen;

Gents Milieufront ( GMF ), met betrekking tot hun visie op mobiliteit;

De Fietsersbond, met betrekking tot infrastructuur voor fietsers;

EANDIS met betrekking tot de plaatsing van laadpalen voor elektrische voertuigen;

UNIZO, met betrekking tot de technische dienstverlening in Gent Centrum;

De Ombudsvrouw, met betrekking tot technische dienstverlening in Gent;

Hierna een bondige samenvatting en enkele aandachtspunten.

## DE LIJN

Geachte heer Gielen

Via collega's ontving ik uw vraag.

De Lijn is een belangrijke partner in het mobiliteitsbeleid van de stad. Ze is dan ook sterk betrokken in het nieuwe circulatieplan en het mobiliteitsbeleid van de stad Gent.

Het circulatieplan zal dan ook zorgen voor een betere doorstroming in de stad en dus ook een meer betrouwbaar aanbod. Als na evaluatie blijkt dat nog zaken kunnen worden verbeterd dan zal daar binnen het budgettair kader worden bijgestuurd.

Deel in de organisatie van het circulatieplan is ook het parkeerbeleid.

De centrumparkings blijven bereikbaar met de wagen maar de capaciteit is beperkt en deze zijn betalend.

Daarom wordt gefocust op de P&R parking in de rand van Gent waar men meestal gratis parkeert.

Deze parkings worden bediend door openbaar vervoer.

1. P&R Watersportbaan: Zuiderlaan Gent
2. P&R Oostakker: Oudebareelstraat
3. P&R Wondelgem Industrierweg
4. P&R Flanders Expo
5. P&R Mariakerke
6. P&R Gentbrugge Oost-Arsenaal
7. P&R Wondelgem Botestraat
8. P&R Moscou: Jozef Vervaenestraat Gent
9. P&R Bourgoyen : Driepikkelstraat Gent
10. Zwijnaarde Hekers

Meer informatie, zoals lijnen en frequentie kan je vinden op onze website [www.delijn.be/gent](http://www.delijn.be/gent). Onder de rubriek "lijnen".

De meest bezochte en grote P&R zijn uitgerust met een ticketautomaat. Vandaag zijn er ook mogelijkheden om via sms of M-ticketing een vervoerbewijs aan te schaffen.

De normale vervoerbewijzen vanop de parking richting binnenstad zijn geldig:

Biljet = 3 euro

Lijnkaart = 1,50 euro per rit (10 ritten)

m-ticket = 1,80 euro

sms-ticket = 2 euro + 0,15 euro operatorkosten.

Dagpas = 6 euro in voorverkoop, 8 euro op voertuig

Abonnement Buzzy:

- 1 maand = 31 euro
- 3 maand = 77 euro
- 1 jaar = 204 euro

Abonnement Omnipas:

- 1 maand = 47 euro
- 3 maand = 117 euro
- 1 jaar = 306 euro

Meer info op: <https://www.delijn.be/nl/vervoerbewijzen>

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Vriendelijke groeten

Marianne Thysebaert  
Relatiebeheerder

De Lijn Oost-Vlaanderen  
Afdeling Mobiliteit en Externe Relaties  
Brusselsesteenweg 361 – 9050 Gentbrugge  
Tel.09 211 92 33 – fax 09 211 92 30  
[marianne.thysebaert@delijn.be](mailto:marianne.thysebaert@delijn.be) [www.delijn.be](http://www.delijn.be)



	Locatie	Coördinaten	Parkeerplaatsen	Tramlijn	Belangrijkste buslijnen	Nachtbus
	Lieu Location Lage	Coordonnées Coördinates Koordinaten	Places de stationnement Car spaces Parkplätze	Tram Tram Straßenbahn	Lignes de bus principales Main bus lines Hauptbuslinien	Bus de nuit Nightbus Nachtbus
<b>P+R Neptunus</b>	Botestraat 98 & Blauwstraat, 9032 Wondelgem	C 2	148	1	6	N1
<b>P+R Wondelgem</b>	Liefkensstraat 39-45, 9032 Wondelgem	C 1	46	1		N1
<b>P+R Muide</b>	Pauwstraat 10, 9000 Gent	F 3	50		6	
<b>P+R Oostakker</b>	Antwerpssteenweg 733, 9041 Oostakker	I 3	200		17 18 76 77 78	N17
<b>P+R Gentbrugge</b>	Land van Rodeloan 9, 9050 Gentbrugge	H 7	150	2		N2
<b>P+R Gentbrugge Arsenaal</b>	Brusselsesteenweg, 9050 Gentbrugge	H 7/8	250	2		N2
<b>P+R Moscou</b>	Oefenpleinstraat, 9050 Ledeborg	G/H 8	15	4		N4
<b>P+R Hekers</b>	Ter Linden 29, 9052 Zwijnaarde	E 10	68	2	70 71	N2
<b>P+R Maaltebruggepark</b>	Maaltebruggepark, 9000 Gent	C 8	40	1	76 77 78	N1 N76
<b>P+R The Loop / Expo</b>	Hélène Du trievaalaan, 9051 Sint-Denijs-Westrem	D 7	168	1	76 77 78	N1 N76
<b>P+R Watersportbaan</b>	Zuiderlaan, 9000 Gent	B 6	230		38 39	
<b>P+R Bourgoyen</b>	Driepikkelstraat 30, 9030 Mariakerke	C 3	250		3	N3
<b>P+R Mariakerke Post</b>	Brugssteenweg, 9030 Mariakerke	B 3	25		3 6 9	N3
<b>P+R Webi / Decathlon</b>	Vliegtuiglaan 8-10, 9000 Gent	G 4	250		6	
<b>P+R Sint-Pietersstation</b>	Maria Hendrikaplein, 9000 Gent	D 7	300	1 2 4	70 71 72 73 74 76 77 78	N1 N2 N4

## Fietzersbond, het Gentse Milieufrent en Trage Wegen

Ik had op 26/04/2017 met deze drie organisaties op de burelen van Trage Wegen een korte vergadering. De vergadering diende in eerste instantie om meer informatie in te winnen over de bruikbaarheid van trage wegen voor fietsers. En meer inzicht te krijgen over de klachten en noden die fietsers hebben als gevolg van de invoering van het mobiliteitsplan.

Mijn voorstel was om via een netwerk van trage wegen in combinatie met fietspaden in en tussen steden en gemeenten burgers te verleiden om de fiets te nemen. Met in steden vooral de nadruk, de inrichting van meer fietspaden.

Steven Geirnaert (GMF) antwoorde dat bijkomende fietspaden overbodig zijn omdat ik er dan vanuit ging dat er nog auto's nodig waren.

Voor de Fietzersbond waren twee personen aanwezig, één man waarvan de naam mij onbekend is en Eva Van Eenoo. De man was tevreden zoals het nu is want hij kan nu fietsen door de Keizer Karelstraat.

Daarop antwoordde Pieter Brusselmans (Trage Wegen) dat hij zonder de auto niet op zijn bestemming geraakt.

Opmerkelijk was dat noch de Fietzersbond, noch het GMF vragen stelden over de fundamente van mijn voorstel. Vooral de houding van de Fietzersbond roept vragen op. Ik mag veronderstellen dat het toenemende aantal fietsers noopt tot meer investeringen in fietsinfrastructuur, en dit in samenhang met alle andere vervoersmiddelen.

Toen ik op de vergadering meedeelde dat ik door middel van technisch en wetenschappelijk onderzoek in de eerste plaats zoek naar middelen om het aantal auto's te laten dalen, kreeg ik van Steven (GMF) het antwoord dat wetenschappelijk onderzoek een zaak is voor de overheid.

## EANDIS

Met EANDIS had ik een telefonisch onderhoud waarin ik mijn technische visie geventileerd heb met betrekking tot de ontwikkeling van infrastructuur voor elektrische auto's.

Het mobiliteitsplan heeft een grote impact op de ontwikkeling van elektrisch transport. Doordat zowel het doorgaand verkeer als het plaatselijk verkeer moet rondrijden via de R40 zullen er meer laadpalen moeten komen aan de ring en meer voertuigen zullen via snel-oplading hun batterijen bijladen omdat ze langere afstanden moeten afleggen.

Een snel-lader haalt gemakkelijk 40.000 watt per uur uit het net. Voor vijfduizend elektrische auto's is dat een dag/peikbelasting van 200 Megawatt.

De kostprijs voor aanpassing van het elektriciteitsnet raam ik zeer voorzichtig op 100 miljoen euro. Dat kan voorkomen worden door voertuigen 's nachts op te laden met traag-laders en ze overdag te laten rijden via de kortste weg.

De impact van snel-lading op de levensduur van de batterij is ongeveer 30%. Wat de kostprijs van elektrische voertuigen zal doen stijgen. De enigen die beter worden van die politiek zijn de producenten van elektriciteit en autobatterijen. Het is overigens nog lang niet zeker of de elektrische auto zal doorbreken.

Het duurzame distributie platform van de stad mag 24/24 7/7 leveren en door de knippen rijden. Andere bedrijven die ook duurzaamheid nastreven worden gediscrimineerd en dat heeft een grote impact op de verduurzaming van het wagenpark. Om nog maar te zwijgen over de illegaliteit van die maatregel.

## **De ecologische voetafdruk van elektrisch aangedreven auto's en de CO2 uitstoot ervan wordt door het mobiliteitsplan nutteloos verhoogd.**

Het stadsbestuur heeft inmiddels beslist om elektrische voertuigen te subsidiëren aan 6.000 € per voertuig. Het is duidelijk dat politici geen lessen getrokken hebben uit de oorzaken van de Turteltaks. Subsidieering leidt tot scheeftrekking van de markt en prijsstijgingen.

### UNIZO en de Ombudsvrouw.

Ik heb aan UNIZO en aan de Ombudsvrouw de problematiek voorgelegd van een bedrijf welke in Gent-Centrum technische dienstverlening levert aan personen met betrekking tot elektriciteit, sanitair en verwarming. Het bedrijf is gevestigd in Gent-Centrum en deed voor de invoering van het MOB. plan 6.500 km per jaar/voertuig. Het bedrijf werkt in een straal van 1,5 km rond het Stadshuis en doet nu voor hetzelfde werk ongeveer 5000 km per maand/voertuig.

De afstand tussen het bedrijfsgebouw en de klanten was tot voor de invoering van het mobiliteitsplan gemiddeld 500 tot 800 meter. Dat is nu 4 tot 6 km.

Het mobiliteitsplan houdt geen rekening met mensen die in Gent-Centrum werken en wonen en voor hun werk een bedrijfsvoertuig nodig hebben. Deze regeling veroorzaakt een nutteloze belasting van de R40. De impact van deze regeling veroorzaakt een stijging van het aantal afgelegde km voor dienstverleners van ongeveer 200 miljoen km/jaar.

### Maar er is meer aan de hand:

Technische dienstverleners mogen niet parkeren op bewonersplaatsen, hoewel dat sinds het nieuwe Koninklijk besluit van 9 januari 2007 d.m.v. parkeerkaarten mogelijk gemaakt werd. Bovendien staat op de website van het mobiliteitsbedrijf dat speciale parkeerkaarten voor o.a. loodgieters zullen uitgereikt worden. Het bedrijf heeft die parkeerkaart aangevraagd maar kreeg de mededeling dat ze niet bestaat. Het gebruik van de blauwe schijf is op die plaatsen ook niet meer mogelijk. Ook de bezoekers tickets werden in 2014 afgeschaft.

De enige mogelijkheid is een parkeerverbod aanvragen. De kostprijs voor de aanvraag van die vergunning en de plaatsing van de borden is ongeveer 275,00 €. Voor een herstelling van enkele uren is dat onrendabel. En dat werd door personeel van het mobiliteitsbedrijf intussen ook bevestigd per mail.

Voor het uitvoeren van vier herstellingen per dag in combinatie met een vergunning E9C kost deze werkwijze: 200 werkdagen x 4 x 275€= 220.000 € perjaar.

Deze werkwijze veroorzaakt veel ergernis bij bewoners omdat de parkeerplaats voor meerdere dagen niet meer beschikbaar is. Zo ontstaat de indruk dat aannemers misbruik maken van die vergunningen, omdat er over het hele Gentse grondgebied E9C borden staan die ogenschijnlijk niet in gebruik zijn. De plaatsing van die borden vergt drie verplaatsingen, na de invoering van het mobiliteitsplan moet er bovendien ook omgereden worden waardoor de kostprijs opgelopen is tot 400,00€ per plaatsing.

Bouwbedrijven die in Gent werken uitvoeren moeten iedere maand een formulier invullen en mailen naar de dienst inname openbare weg, waarin ze moeten motiveren waarom ze werken. Dat is uniek in Europa.

**De technische dienstverleners behoren door hun specifieke technische expertise tot de groep van knelpuntberoepen. Zij kunnen zich veroorloven om Gent te bannen uit hun planning. De eerste slachtoffers zijn de Gentenaars zelf.**

De huidige regeling is overigens een inbreuk op art.56 en 57 van het verdrag van Rome, het gelijke kansen decreet en het gelijkheidsbeginsel.

## Voetgangersgebied.

Mensen die in het voetgangersgebied wonen, kunnen geen spontaan bezoek ontvangen, er moet eerst een vergunning aangevraagd worden. Dat moet gebeuren via de website van het mobiliteitsbedrijf. Als je ziek bent en daardoor niet in staat bent om dat te doen, geraakt niemand nog tot bij jou. De regeling vertegenwoordigt overigens een flagrante inbreuk op Art.1 van het aanvullend Protocol bij het Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden.(E.V.R.M.) Dit artikel behandelt het ongestoord genot van een eigendom. Het is voor mij duidelijk dat als je voor ieder bezoek een vergunning nodig hebt, dit niet direct in overeenstemming is met het ongestoord gebruik van een eigendom.

Korte technische interventies zijn onmogelijk omdat de technische diensten hun voertuigen moeten leegmaken en vervolgens moeten parkeren aan de rand van het voetgangersgebied. Het stadsbestuur maar ook de Vlaamse Gemeenschap gaat voorbij aan het feit dat het zich hier om rollende werkplaatsen handelt. Die voertuigen staan niet geparkeerd maar maken deel uit van een arbeidsgang en vallen inzake risico beperking ook onder de VCA wetgeving. Van een ambtenaar van het mobiliteitsbedrijf kregen wij schriftelijk het bericht dat een boete zou kwijtgescholden worden als de aanwezigheid gemotiveerd kon worden. Deze werkwijze is verboden volgens Art.7 het E.V.R.M verdrag (Geen straf zonder wet) en maakt het voor bedrijven onmogelijk om een marketing strategie uit te werken.

## Autodelen

Er is een toekomst weggelegd voor het delen van auto's, dat er een wettelijk kader gecreëerd werd past in een goed onderbouwde milieu- en mobiliteitsstrategie. Toch gaat het mobiliteitsplan voorbij aan een groep van pioniers op het vlak van autodelen. Al op het einde van de jaren 80 waren er in Gent gezinnen die in groep een auto met elkaar deelden. Die groep werd bij de opmaak van het mobiliteitsplan volledig over het hoofd gezien. Ongewild zal de invoering van het mobiliteitsplan de verkoop van auto's doen stijgen, of bepaalde groepen van mensen uit de stad bannen. Het aantal passagiers in auto's is gedaald omdat meervoudige bestemmingen alleen met veel tijdverlies via de R40 bereikt kunnen worden.

Burgers die op vrijwillige basis een auto met elkaar delen worden gedwongen om zich aan te sluiten bij commerciële organisaties. Dat drijft de kosten voor die gezinnen op.

## Milieubeleid

Er zitten tegenstrijdigheden in het milieubeleid van het Gentse stadsbestuur. Concreet komt het hier op neer:

25% van de fijnstof emissie in Gent komt van verkeer, 54% komt van houtrook Het overige volume is afkomstig van huishoudelijke verwarming en industrie.

12% van de Gentenaars heeft klachten over de emissie van verkeer.

De verkeerscongestie is in Gent 20%.

Als 25% van de emissie uit verkeer voor 12 % van de Gentenaars hinderlijk is, dan zijn dat 30.000 klachten per jaar.

Dus zou je kunnen veronderstellen dat 54% van de emissie uit houtrook voor 27% van de Gentenaars hinderlijk is. Dat zouden dus 67.500 klachten zijn. Maar dat is niet juist omdat de 54% fijnstof uit houtrook een jaargemiddelde is terwijl die emissie veroorzaakt wordt over een tijdspanne van maximaal 5 maanden. Dus mag je veronderstellen dat het aantal klachten vermoedelijk rond de 150.000 ligt.

Er is maar één openbaar meetstation voor Gent Centrum en dat staat in het Baudelopark. Door verkeer te verplaatsen naar de ring zal dat station bij bepaalde windrichting minder fijnstof uit verkeer opvangen. Terwijl er veel meer uitstoot is omdat burgers die voor hun woon werkverkeer meervoudige bestemmingen aandoen per bestemming moeten omrijden via de R40. Van bewoners

uit de randgemeenten kreeg ik intussen informatie dat zij meer vervuiling uit verkeer waarnemen, omdat de R40 zwaarder belast is.

100% van het budget betreffende milieuhinder gaat naar het mobiliteitsplan, het plan wordt afdwingbaar gemaakt d.m.v. GAS boetes. Statistisch is dit plan bedoeld om tegemoet te komen aan de 12% van de burgers. Terwijl het voor die bewoners net veel meer hinder veroorzaakt.

Aan de hinder en infiltratie van houtrook in woningen wordt niets gedaan. Alle rapporten over de schadelijke gevolgen van houtrook worden aan de bevolking verzwegen. De Gentse dienst data en cijferbeheer houdt geen statistieken bij over het aantal klachten. En dat is een bewuste politieke beslissing. De ambtenaar van het mobiliteitsbedrijf versprak zich tijdens de inleidende vergadering door te vermelden dat het grootste deel van de kinderen in Gent een puffer heeft, en dat dit te wijten is aan verkeersoverlast. Doordat verkeersoverlast op 12% afklokt, moet er nog een andere oorzaak zijn voor het grote aantal mensen met een longaandoening. Daarbij moet je vooral rekening houden dat tijdens de werkuren de meeste mensen niet in hun woning aanwezig zijn maar uit werken of op school zijn. 's Avonds als iedereen thuis is daalt de verkeersdichtheid en stijgt de emissie door houtrook. De infiltratie is dan maximaal omdat dan ook alle ventilatiesystemen draaien.

**Een fietser welke 4 uur per dag met een houtkachel zijn woning verwarmd stoot het equivalent van uit een auto welke 1.100 km aflegt. Dat is op jaarbasis ruim 100.000 km**

**Denk tweemaal na voor je als fietser/houtstoker een automobilist beschuldigd van milieuvervuiling.**

Tijdens de wintermaanden is het alsof Gent in brand staat. De complexe chemische cocktail van dioxines, poly aromatische koolwaterstoffen, lood, zink, benzeen, formaldehyde, teer etc. afkomstig van houtrook is kankerverwekkend. Meer details kunnen jullie vinden op mijn FB pagina. De eerste slachtoffers zijn de fietsers en voetgangers.

De RUG en het VITO hebben in Gent metingen uitgevoerd naar de specifieke restfracties van houtverbranding. (Levoglucosan)

Ik heb geprobeerd om de onderzoeksresultaten te bespreken met het Gentse stadsbestuur maar het kabinet van Tine Heyse ( partij Groen) weigerde dit overleg omdat hout Co<sub>2</sub>-neutraal zou zijn. Wat volstrekt onjuist is.

Op onderstaande video opname is een van de duizenden Gentse houtkachels in werking te zien.  
<https://youtu.be/aavdeNpAplw>

Ik heb aan het Gents Milieufrent gevraagd wat hun mening is over houtrookinfiltratie in woningen. De organisatie antwoordde dat het een moeilijk onderwerp is omdat hout Co<sub>2</sub>-neutraal is.

Een bewoner uit Gent Centrum schreef een brief aan het stadsbestuur met betrekking tot houtrook infiltratie in zijn woning en kreeg als antwoord dat hout de brandstof van de armen is.

De kostprijs van houtverbranding voor de sociale zekerheid is min. 7,5 miljard euro per jaar. De economische kost is ongeveer 35 tot 40 miljard euro/jaar. Het aantal slachtoffers wordt zeer voorzichtig op 10.000 per jaar geraamd. De vervuiling door houtrook is veel hoger als wat in de rapporten van VMM staat.

Het minste dat je kan concluderen is dat het gevoerde beleid niet gebaseerd is op de werkelijke vervuiling en dat heeft alles te maken met partijpolitiek.

**Politici vertegenwoordigen in eerste instantie hun financiële belangen, daarna komt de partij en op de laatste plaats de burgerbevolking.**





7,3 miljoen auto's



900.000 houtkachels

Indien de overheid de klemtoon bij houtverbranding zou verleggen van Slim stoken naar Dom vervuilen dan zouden er in België geen houtkachels branden.

Een sprekend voorbeeld van een gemiste kans is de inrichting van LEZ. In Duitsland mogen bezitters van oude voertuigen hun motoren uitrusten met retrofit milieu technologie. Dat heeft alles te maken met het reduceren van de ecologische voetafdruk. In België moeten diezelfde eigenaars een nieuwe auto of vrachtwagen kopen. De inning van BTW op verkoop primeert op het milieu. De vroegtijdige vervanging van auto's en vrachtwagens als gevolg van de invoering van LEZ verhoogd de ecologische voetafdruk zodanig dat de milieuvoordelen volledig teniet gedaan worden. De eindballans is een hogere Co<sub>2</sub>-uitstoot en vervuiling.

### Een LEZ waarin hout mag verbrand worden zal nooit leiden tot een verbetering van de luchtkwaliteit. (LEZ = Lage emissie zone)

In 2020 zullen we in Gent een LEZ hebben met Euro 6 voertuigen en waarin niemand een raam zal kunnen openen in de winter, omdat het stadsbestuur bewust de belangrijkste vervuilers ongemoeid laat. In de beleidsnota van Tine Heyse is vervuiling door houtverbranding niet eens opgenomen, terwijl het de grootste bron van vervuiling is.

<http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/residential-heating-with-wood-and-coal-health-impacts-and-policy-options-in-europe-and-north-america>

### Nochtans verklaarde Daniel Termont

“De wegen van de Gentenaars zijn de luchtwegen.”

2014 – 2019

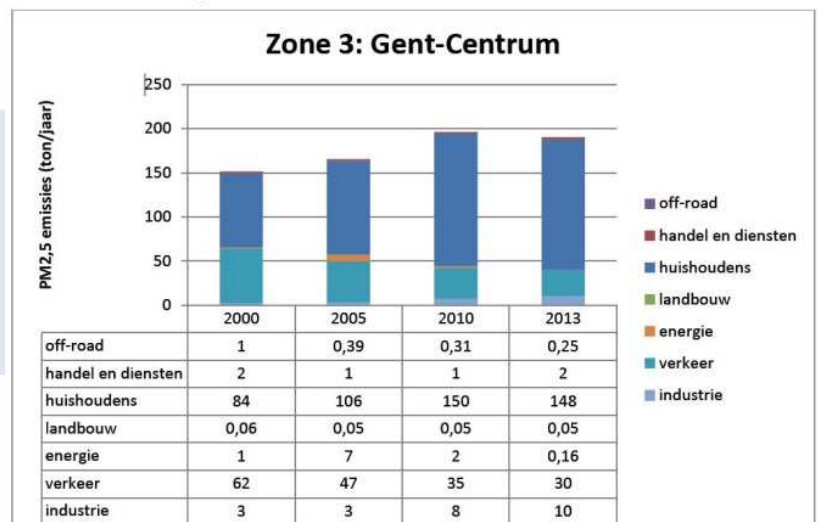
focus op klimaat en milieuhinder

Tine Heyse  
schepen van milieu, klimaat, energie en Noord-Zuid

tabel 3. meest storende bronnen van hinder in 2013 (in %)

Vorm van hinder	Gent	Noordoost	Zuidwest	Centrum	Rand
1 Zwerfvuul	18,5	18,3	16,7	16,9	20,1
2 Hondenpoep	16,5	16,3	15,9	15,5	17,2
3 Lawaai van verkeer	12,4	12,0	15,1	11,9	11,7
4 Sliuikstorten	8,4	4,8	5,7	6,2	12,8
5 Lawaai van burelen	5,6	3,8	3,8	6,4	7,1
6 Trillingen	5,1	5,9	6,4	4,0	4,5
7 Nachtlawaai	4,6	2,3	2,9	11,0	4,0
8 Ongedierete	2,8	2,7	4,3	1,3	2,7
9 Stank van wegverkeer	2,2	2,8	2,3	3,1	1,4
10 Stank van industrie	1,6	4,2	0,9	0,6	0,8

Tabel 10: Emissie van PM<sub>2,5</sub> in Gent-centrum.



## **Objectiviteit empathie politiek**

Of je nu praat met voor- of tegenstanders van het mobiliteitsplan, iedereen stelt het gebruik van de auto in vraag. Die tendens is zich al enkele jaren aan het ontwikkelen en dat heeft te maken met het groeiend milieubesef. Het verplaatsingsgedrag van automobilisten is geëvolueerd in de richting van de fiets en openbaar vervoer. Uit rapporten blijkt onweerlegbaar dat je geen mobiliteitsbeperkingen moet doorvoeren om mensen op andere gedachten te brengen. Sensibilisering, verleiding en correcte informatie leidt tot gedragswijziging.

Een mobiliteitsplan kan alleen succesvol uitgerold worden als het deel uitmaakt van een integraal milieubeleid, rekening houdt met de economische realiteit, voldoende alternatieven voorhanden zijn en de vrijheid van de burgerbevolking gerespecteerd wordt.

Het mobiliteitsplan heeft de verkeersstromen in Gent verplaatst en dat heeft voor gevolg dat burgers die voorheen nooit auto's in hun straat hadden, nu geconfronteerd worden met een hogere verkeersdruk, lawaai en vervuiling. De woningen langs die nieuwe verkeersassen zijn niet gebouwd voor die nieuwe situatie en kunnen ook niet aangepast worden omdat dit teveel hinder zou veroorzaken op de enige nog resterende toegangsroute. De gebouwen die langs de oeroude bevoorradingassen liggen zijn hoofdzakelijk handelspanden en aangepast aan die verkeersdruk. Het stilstaand verkeer op die assen werd veroorzaakt door mensen die op zoek waren naar een parkeerplaats. De infrastructuur om auto's op te vangen langs de ring en mensen van daaruit te laten overstappen op openbaar vervoer ontbreekt.

Burgers die op die assen wonen wisten van mogelijke verkeersdruk en dat speelt een rol bij de opmaak van een goed onderbouwd MOB plan. Het huidige plan houdt onvoldoende rekening met de sociaal economische kern binnen de R40 en de daaraan verbonden nood aan mobiliteitsvrijheid. Gent is een stad die meer dan 1000 jaar oud is. De stad heeft zich ontwikkeld rond hoofdassen en toegangspoorten, die knip je niet straffeloos door.

Wat veel Gentenaars niet weten is dat het huisvestingsbeleid van groen/rood in Gent een hypotheek legt op de mobiliteit van de Gentenaars. Aan de oude dokken worden 1500 woonentiteiten gebouwd. Het aantal benodigde parkeerplaatsen per woonentiteit is in Vlaanderen ongeveer 1,8. Maar de woonwijk wordt gebouwd met 0,5 parkeerplaatsen per woonentiteit. Dat zal de parkeerdruk in de wijken rond het project doen toenemen en op de rotonde van de dampoort een verkeersstroom veroorzaken van minimaal 2500 auto's. Dat betekent ook dat mensen die voor hun werk een auto nodig hebben in die wijk niet kunnen wonen. Ook hogere kaderleden en managers die nodig zijn om in de toekomst havenbedrijven te leiden vinden in Gent steeds minder een geschikte woning. De groei van de haven en aanverwante industrie annex tewerkstelling is daardoor niet meer gegarandeerd. De grote winnaars zijn de Nederlanders. Zeeuws Vlaanderen is een aantrekkingspool voor Gentenaars. Daardoor zal Gent ook opdecimien mislopen op het belastbaar inkomen. Het mobiliteit effecten rapport voor het project oude dokken is 20 jaar oud en verouderd.

## **Een vet varken voelt niet dat een mager varken honger heeft.**

We zijn verzeild in een gepolariseerd land waarin iedereen alleen oog heeft voor zichzelf. Ik mis inlevingsvermogen.

Als gevolg van het mobiliteitsplan is het AZ Sint Lucas voor de meeste Gentenaars niet meer bereikbaar met de auto. Het vervoer van gewonden door familieleden verloopt daardoor met veel vertraging.

Oudere minder mobiele Gentenaars zitten in een isolement.

Het mobiliteitsplan treft de zwakkere onderlaag van de bevolking.

Het stadsbestuur voert een beleid gebaseerd op verdeeldheid, discriminatie, schending van het gelijkheidsbeginsel en schending van het verdrag van Rome.

#### Het gelijkheidsbeginsel.

- A. Het verbiedt dat personen die zich in eenzelfde situatie bevinden, op verschillende wijze behandeld worden;
- B. Het verzet zich er tevens tegen dat personen die zich in verschillende situaties bevinden, op dezelfde wijze behandeld zouden worden.

#### Het verdrag van Rome

##### **Artikel 56**

In het kader van de volgende bepalingen zijn de beperkingen op het vrij verrichten van diensten binnen de Unie verboden ten aanzien van de onderdanen der lidstaten die in een andere lidstaat zijn gevestigd dan die, waarin degene is gevestigd te wiens behoeve de dienst wordt verricht.

##### **Artikel 57**

In de zin van de Verdragen worden als diensten beschouwd de dienstverrichtingen welke gewoonlijk tegen vergoeding geschieden, voor zover de bepalingen, betreffende het vrije verkeer van goederen, kapitaal en personen op deze dienstverrichtingen niet van toepassing zijn.

De diensten omvatten met name werkzaamheden:

- a. van industriële aard,
- b. van commerciële aard,
- c. van het ambacht,
- d. van de vrije beroepen.

Wanneer bepaalde personen door de knippen mogen rijden dan is dat op basis van het gelijkheidsbeginsel en het verdrag van Rome van toepassing op iedere persoon die zich in dezelfde situatie bevindt. Het huidige plan discrimineert bepaalde economische groepen

Hetzelfde geldt voor de toepassing van het koninklijk besluit van 9 januari 2007 met betrekking tot de uitbreiding van bewonerskaart naar andere doelgroepen. Het huidig parkeerreglement discrimineert bepaalde economische groepen.

**Wanneer je de beleidsmaatregelen van rood/groen analyseert dan stel je vast dat handelaars en bedrijven getroffen worden, de werkgelegenheid afgebouwd wordt, het sociaal economisch leven van de bewoners binnen de R40 begrensd wordt.**

Het is niet bedoeling dat jullie dit rapport inslikken zoals fastfood. Ik heb geprobeerd om in een notendop een globaal overzicht te schetsen van een graaicultuur gebaseerd op partijpolitieke belangen, misbruik van vertrouwen en schrijnende onkunde.

Ik heb een pragmatisch plan dat steunt op de principes van technische logica en welke tot doel heeft om de Gentenaars opnieuw te verenigen. Het gebied binnen de R40 is amper 8 km<sup>2</sup> groot, de mensen die daarin leven moeten zich opnieuw vrij kunnen bewegen en leren om rekening te houden met elkaar.

1. Evenredig verdeelde lasten en lusten, respect voor de nachtrust en een daadkrachtige aanpak van de werkelijke luchtvervuiling. Die wordt veroorzaakt door de burgerbevolking welke met hout stookt. Herstel van het sociaal economisch weefsel.
2. Sturing van verkeersstromen door toepassing van artificiële intelligentie en volgens het bloedsomloop principe.
3. Opkrikken van de bezettingsgraad van auto's via smartphone-applicaties. Uitwisseling van mobiliteitsvraag- en aanbod, stimuleren van autodelen op vrijwillige basis en zonder winstoogmerk. Dit kan in België 350.000 voertuigen van de weg houden tijdens de spits.
4. Investerings in parkeerinfrastructuur gekoppeld aan openbaar vervoer. Volle auto's opvangen aan de rand en met één parkeerticket de passagiers toegang verschaffen tot het openbaar vervoer.

5. Smartphone-applicaties voor mobiliteitsoplossingen. Alle vraag en aanbod van vervoer en transport, openbaar en privé ongeacht het middel moet op één toepassing combineerbaar zijn.
6. Het uitbouwen van een fietsinfrastructuur welke aanzet tot gebruik van de fiets.
7. Verkeer dat van buiten de R40 een bestemming aandoet in Gent wordt zo lang mogelijk op de R40 gehouden. Meerdere bestemmingen binnen de R40 worden opnieuw mogelijk.
8. Uitvoeren van het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. M.B. van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.
9. Ik heb ook een oplossing voor de knoop rond de dampoort.

Verder aan te vullen met ideeën van derden en in democratisch overleg.

Als alle Gentenaars een minimum aan inlevingsvermogen cultiveren dan zullen we tegen de volgende verkiezingen weten wat we nodig hebben en voor wie we moeten stemmen. Ik leg momenteel contacten met cultuurgroepen, actiegroepen, verenigingen en probeer om zoveel mogelijk mensen bij elkaar te brengen.

Ik roep jullie op om te luisteren naar elkaar en mee te werken aan een pragmatisch mobiliteitsmilieuplan.

Als je wil reageren doe het dan met respect.

Met de meeste hoogachting

Jurgen Gielen  
Pro Civium.