

## **Tussenkomst van Sami SOUGUIR, fractievoorzitter Open Vld naar aanleiding van de bespreking van het Circulatieplan Binnenstad**

---

Mijnheer de voorzitter,  
Collega's

Weinigen zullen er aan twifelen dat het debat dat wij hier vanavond voeren, één van de belangrijkste is in deze legislatuur. Over weinig plannen en besluiten van deze bestuursmeerderheid is zoveel gesproken en geschreven als over het circulatieplan voor de Gentse binnenstad.

Verwonderlijk is dat niet. Geen thema beroert de geesten meer als mobiliteit, overigens niet alleen in Gent. Een debat over mobiliteit is immers bij uitstek een debat over vrijheid. De vrijheid om zich fysiek te verplaatsen. De vrijheid om te gaan en te staan waar men wil, maar ook de mogelijkheid om contact te hebben met onze medemensen.

De vrijheid om zich te verplaatsen is een essentiële voorwaarde om sociaal contact te hebben. Zelfs in tijden van virtuele realiteit en sociale media is persoonlijk contact tussen mensen van cruciaal belang voor ons welbevinden, misschien zelfs nog meer dan ooit.

Een vlotte mobiliteit en een goede bereikbaarheid zijn ook absoluut noodzakelijk voor onze welvaart. Een dichtbevolkte regio als Vlaanderen, zonder grondstoffen en met een beperkte ruimte, die zich bovendien wil profileren als een logistieke topregio, heeft nood aan een intelligent en doordacht mobiliteitssysteem.

Het zal u duidelijk zijn dat ons mobiliteitssysteem vandaag, op zijn zachtst gezegd, niet meer is aangepast aan de noden van vandaag. Files zorgen voor miljarden verlies in de economie, de luchtkwaliteit in Vlaanderen is ronduit slecht. Onze vrijheid om ons te verplaatsen dreigt in de feiten te worden uitgehold, en te evolueren naar regelrechte stilstand.

Zowel vanuit de optiek van de individuele vrijheid als vanuit de zorg om een bloeiende economie, willen wij als liberalen niet afwezig blijven in het mobiliteitsdebat. Meer nog, wij willen hierin mee het voortouw nemen, in het ontwikkelen van een visie op de mobiliteit van de toekomst.

Overigens zijn debatten over mobiliteit en verplaatsingsgedrag geen monopolie voor het Gent van het begin van de 21ste eeuw. In alle grote steden, overal te wereld, wordt nagedacht over mobiliteit en verplaatsing, zeker in de grote metropolen die tientallen miljoenen inwoners tellen. Dat zelfs in Addis Abeba vorige week nog een nieuwe metrolijn werd geopend, spreekt boekdelen.

Het is overigens niet nieuw dat de liberalen een mobiliteitsdebat aangaan vanuit hun fundamentele principes. 20 jaar geleden was het collega Sas van Rouveroj, die de moedige en toen zeker niet vanzelfsprekende beslissing nam om met zijn mobiliteitsplan het grootste voetgangersgebied van het land te creëren. Geen auto's meer over de Korenmarkt, niet langer parkeren op de Graslei, het Belfort niet langer als een merkwaardige uiting van kunst in de publieke ruimte, eenzaam op een soort rond punt.

Vandaag moeten we al diep in ons geheugen graven om ons een Graslei voor te stellen zonder terrassen, en vol geparkeerd met rode postautootjes. Het beeld dat we vandaag zo goed kennen, en dat ons enkele jaren geleden mee de titel van meest authentieke stad ter wereld opleverde, is ons inmiddels zo eigen geworden, dat een terugkeer naar de vroegere situatie voor geen enkele Gentenaar nog een wenselijke, laat staan realistische optie is.

Collega's, ik wil er u toch eens op wijzen dat de voorspellingen van toen nog donkerder waren dan die van vandaag. De Gentse binnenstad zou doodbloeden. De handel zou verdwijnen. We zouden een soort tweede Brugge worden, een openluchtmuseum. Niemand zou nog naar Gent komen, en al zeker niet vanuit de deelgemeenten of de rand. Gent zou wegdeemsteren tot een middelmatige provinciestad, en de aansluiting met de moderne wereld verliezen.

20 jaar later ziet de realiteit er toch enigszins anders uit. De Gentse binnenstad heeft de laagste leegstandscijfers van alle Vlaamse centrumsteden.

Het aantal terrassen van horecazaken is meer dan verdubbeld in de laatste tien jaar. Winkelpanden in de binnenstad zijn zo gegeerd, dat de prijzen gestegen zijn tot niveaus die voor vele zelfstandigen onhaalbaar en onhoudbaar zijn, wat op zich een gevaarlijke evolutie is. Maar dat is uiteraard een ander debat.

Vandaag zal niemand nog durven beweren dat het mobiliteitsplan van Sas de doodsteek voor de stad is geweest. Integendeel. Het heeft gezorgd voor de nodige zuurstof. Na 20 jaar zijn we evenwel toe aan een nieuwe stap. Intussen zijn er 30 000 inwoners bij gekomen, zowat de bevolking van Deinze.

Daarbovenop zijn er 25 000 studenten bij gekomen, niet alleen omdat we kwaliteit bieden in het hoger onderwijs, maar ook omdat de stad aantrekkelijk is als stad op zich. Intussen zijn er ook niet minder dan 17.000 wagens bij gekomen, terwijl het stratenpatroon van onze middeleeuwse stad niet is veranderd.

We zijn dus toe aan een nieuw verhaal, een update, een mobiliteitsplan 2.0. Dat collega's, is wat hier vandaag voorligt. Een circulatieplan dat duidelijke keuzes maakt. Keuzes om Gent bereikbaar te houden, en te zorgen dat we niet terecht komen in situaties die in Brussel en Antwerpen al schering en inslag zijn, met een ochtendspits die naadloos overloopt in de avondspits, en waar de files permanent geworden zijn.

Want dit plan is voor ons een bereikbaarheidsplan.

We hebben daar als Open VLD binnen de meerderheid hard over onderhandeld, binnen de lijnen van het bestuursakkoord. Wat sommigen ook willen beweren, dit is duidelijk geen anti-autoplan. De schepen van mobiliteit heeft dit overigens ook al bevestigd, onverwachter kan een bron moeilijk zijn.

Voor Open VLD is de blijvende bereikbaarheid van de binnenstad met alle vervoersmiddelen, dus ook met de auto, essentieel. En dat is ook zo. Men zal ook na invoering van dit circulatieplan nog steeds met de wagen tot in de Voldersstraat kunnen, letterlijk in de schaduw van het Belfort. Men kan alle parkings nog steeds bereiken, vanuit minstens 2 invalswegen. Men kan zelfs nog met de wagen tot hier aan de hoek van het Stadhuis. Beweren dat Gent onbereikbaar wordt met de wagen staat dus op gespannen voet met de waarheid.

Dit neemt uiteraard niet weg dat het nieuwe circulatieplan opnieuw een stevige aanpassing zal zijn voor velen, Gentenaars én bezoekers. Onze rijroutes die zo hard geprogrammeerd zitten in onze interne GPS, zullen moeten aangepast worden. We zullen oude gewoontes moeten afleren en nieuwe moeten aanleren. Ook dat was overigens 20 jaar geleden het geval.

Collega's, ik herhaal wat ik in mijn tussenkomst over het mobiliteitsplan heb gezegd: het fundament van dit circulatieplan is het weren van doorgaand verkeer in de Gentse binnenstad. Het gaat hier dus om mensen die dwars door de stad rijden, zonder te stoppen, en dus niet om er te wonen, te werken of te winkelen.

Dit verkeer willen we inderdaad weghouden, zodat de binnenstad en de parkings vlotter bereikbaar zijn voor wie er daadwerkelijk wil zijn, om te wonen, te werken of te winkelen. Die bereikbaarheid is voor ons essentieel.

Het gevolg van dit principe is natuurlijk dat doorgaand verkeer rond de stad wordt geleid, via de R40 en de R4. En dat brengt ons meteen ook bij de meest gestelde vraag, en de grootste bezorgdheid over dit plan. Zal de stadsring R40 dit aankunnen?

Het is precies daarom dat wij vanuit onze fractie zo lang en zo hard hebben aangedrongen op harde randvoorwaarden, randvoorwaarden die betrekking hebben op de aanpassing van de verkeerslichtenregeling op de stadsring. Randvoorwaarden die betrekking hebben op de aanpassing van enkele cruciale kruispunten, zoals de Heuvelpoort, de Keizerpoort en de aantakking met de Drongensesteenweg.

Randvoorwaarden die betrekking hebben op de daadwerkelijke realisatie van Park&Rides met een vlotte verbinding met het stadscentrum in de nabijheid van de R40.

Die vlotte verbinding met het openbaar vervoer is een absolute noodzaak. Helaas is dat een element dat we in Gent niet onder controle hebben, en het tempo waaraan in Vlaanderen geïnvesteerd wordt in uitbreiding van het openbaar ligt veel te laag.

Vergelijk dit met de inspanningen die geleverd zijn in zowat alle grote Franse steden, waar de laatste 15 jaar volwaardige, hoogfrequente en comfortabele tramnetwerken zijn (her)ingevoerd, dan is het hier in Vlaanderen, los van wie deel uitmaakt van de Vlaamse Regering, huilen met de pet op.

Maar de stad zal voorzien in shuttles waar het openbaar vervoer in gebreke blijft. Dit is voorzien in het circulatieplan, en zal moeten hard gemaakt worden. Mensen hebben immers weinig aan discussie tussen de lokale en regionale overheid, ze willen gewoon een tram of bus die hen met hoge frequentie naar hun bestemming brengt.

De koppeling van de invoering van het circulatieplan aan de realisatie van deze randvoorwaarden, werd ons hier in deze raad enkele maanden geleden bevestigd door de schepen van mobiliteit, en werd ook nog eens bevestigd door de burgemeester in zijn open brief van 15 september. Voor ons is dit cruciaal, maar tegelijk willen wij ook ons vertrouwen bevestigen in de toezeggingen van het college hierover.

Collega's, wij zijn er van overtuigd dat de visie die aan de basis ligt van dit plan, de juiste is. Dit is voor ons een logisch vervolg op het mobiliteitsplan van Sas van Rouveroij.

Over de uitwerking is lang en stevig, met kennis van zaken en vanuit onze politieke visie gedebatteerd. Het plan dat vanavond voorligt, ziet er al helemaal anders uit dan de eerste voorstellen.

Dit is het gevolg van politiek debat, in het college en in de raad, maar ook van honderden reacties van Gentenaars en Gent-gebruikers. Tijdens infovergaderingen, rondetafels, via mail, brief, telefoon, of gewoon in gesprekken en op straat. Dit plan zit dus goed voor ons. Betekent dit dat het perfect is? Verre van. Perfectie is niet van deze wereld, en alles kan altijd beter.

We zijn ons terdege bewust van het feit dat maatregelen die op papier goed lijken, in de praktijk kunnen tegenvallen. Er kunnen dus nog verdere concrete afspraken gemaakt worden, en verfijningen of bijstellingen gebeuren, zowel voor als na de invoering. In het document zelf staat overigens ook duidelijk dat we ons er van bewust zijn dat er nog tal van problemen zullen opduiken, die we zullen moeten oplossen op een pragmatische manier, zonder te raken aan de fundamentele punten. Voor ons is dit dus geen eindpunt, maar een begin.

Collega's, dit brengt ons bij het fundamentele punt over inspraak en betrokkenheid, of burgerparticipatie, zoals men dit met een stadshuiswoord omschrijft. Laat ons duidelijk zijn: als liberalen hebben we over inspraak en burgerdemocratie van niemand lessen te leren! Dit jaar is het precies 25 jaar geleden dat het eerste Burgermanifest van Guy Verhofstadt verscheen. Begin jaren '90 was dit waarlijk een revolutionair document, dat voor het eerst de burgerdemocratische principes introduceerde. Deze principes maken sindsdien deel uit van de kern van ons politieke handelen.



Maar hoezeer de principes van inspraak en participatie ook onverminderd overeind blijven, de middelen en technieken zijn in die 25 jaar natuurlijk wel sterk geëvolueerd. In 1991 was er geen sprake van internet, nauwelijks van e-mail. GSM's bestonden nog niet echt, laat staan smartphones. De permanente toegang tot informatie zoals we die vandaag kennen, was toen nog onvoorstelbaar. De gemiddelde burger met een smartphone beschikt vandaag over meer real-time informatie dan Bill Clinton toen hij in 1993 president van de Verenigde Staten werd.

Vandaag beschikken we over die technieken, en die worden ook gebruikt. Door overheden, maar vooral ook door burgers, die niet aarzelen hun participatie en inspraak af te dwingen, en gelukkig maar. De techniek maakt het hen mogelijk dit ook echt hard te maken, en maakt initiatieven als de G1000 mogelijk.

We willen en moeten hiervan dan ook gebruik maken, niet alleen om op slechts één moment te peilen naar de gemoedsgesteldheid van de Gentenaar over dit plan. Echte inspraak en participatie betekent voor ons dat we niet alleen voortdurend peilen naar de mening van de Gentenaar, maar daar ook iets mee doen. Wij willen niet alleen een algemene indruk, maar concrete voorstellen van burgers om over na te denken en rekening mee te houden. Niemand kent immers zijn leefomgeving beter dan wie er zijn dagen doorbrengt, als bewoner, als handelaar, als werknemer, als gebruiker of genierter.

Overigens zetten wij als partij onze principes ook om naar de praktijk. Als enige partij tot nu toe gaan wij rond in de wijken en deelgemeenten om het circulatieplan toe te lichten, en te luisteren naar vragen, bemerkingen en suggesties van de Gentenaars en de handelaars. Dit heeft ons al heel wat inspiratie opgeleverd, én geleid tot daadwerkelijke aanpassingen aan het oorspronkelijke plan.

Wat wij als liberalen dus willen, is een “voortdurende volksbevraging”. Een “voortdurende volksbevraging” die dieper graaft dan een simpele, binaire, ja of nee. Een daadwerkelijke, representatieve participatie.

Daarom heeft Open Vld, samen met de collega's van de andere meerderheidsfracties, die “voortdurende volksbevraging” vastgelegd in een amendement dat we indienen op het goedkeuringsbesluit over het circulatieplan. Een amendement waarin een aantal duidelijke opdrachten gegeven worden aan het college die invulling moeten geven aan die “voortdurende volksbevraging”.

In de eerste plaats willen de meerderheidspartijen vanaf de goedkeuring van dit circulatieplan, vanaf morgen dus, en dat tot het einde van dit jaar, de dialoog open houden met de Gentenaars en Gent-gebruikers. Die dialoog maakt verfijningen en aanpassingen mogelijk nog voor de invoering, om het plan praktisch werkbaar te maken.

Die dialoog moet er zijn met diverse sectoren, zoals handelaars, zorgverstrekkers, mensen met een beperking, ondernemers, en natuurlijk bewoners, in de eerste plaats die van de binnenstad, die het meest betrokken zijn.

Ten tweede stellen wij als meerderheidsfracties voor om na invoering van het circulatieplan een reeks representatieve en kwalitatieve bevestigingen te doen, naar die sectoren, maar ook per lob, en over de lobben heen. We willen hier overigens niet alleen Gentenaars (uit het centrum én de deelgemeenten) bevestigen, maar ook mensen die in Gent leven en werken zonder er te wonen, zoals handelaars uit de binnenstad, maar ook hun klanten.

Ten derde willen wij zowel de dialoog als de bevestigingen laten omkaderen door een Burgerkabinet, samengesteld uit geïnteresseerde en geëngageerde burgers. Geen experts, professoren, vertegenwoordigers van belangengroepen of politieke partijen. Zij beschikken immers over andere middelen om hun stem te laten horen en hun visie op tafel te leggen.

Zo een Burgerkabinet, geïnspireerd op initiatieven op de G1000, is een relatief nieuwe techniek van participatie, maar wel één die echt werkt.

Vlaams minister van Cultuur, Sven Gatz, is dit nu al voor de tweede keer aan het organiseren, om op die manier te komen tot concrete beleidsaanbevelingen vanuit burgers, buiten de traditionele lobby- en

belangengroepen om. Het bewijs dat dit model werkt, is inmiddels geleverd.

Dit Burgerkabinet kan aan de slag met de resultaten van de bevestigingen, maar kan ook zelf opdracht geven tot bevestigingen over bepaalde thema's.

Deze drie onderdelen van de voortdurende volksbevestiging worden uiteraard aangevuld met de losse reacties die zowel voor als na de invoering zullen binnenkomen, via de Mobiliteitslijn of andere kanalen. Daarom vragen wij ook expliciet de Mobiliteitslijn ook na invoering operationeel te houden.

Daarnaast vragen wij ook enkele concrete begeleidende maatregelen, te weten:

1. De handhaving en begeleiding op het terrein door de politie, naast de handhaving door ANPR-camera's voor het voetgangersgebied en vooral de verkeersvrije winkelstraten
2. Bijkomende middelen voor specifieke ondersteuning en communicatie voor onze handelskernen, in de binnenstad en daarbuiten, net zoals bij invoering van het Mobiliteitsplan in 1997
3. De concrete uitwerking van begeleidende maatregelen voor mensen met een beperking of die slecht te been zijn in het uitgebreide voetgangersgebied.

Uiteraard vragen wij ook aan het college om over al deze maatregelen te rapporteren aan de raad, evenals over de voortgang

van de implementatie van het plan, en over de stand van zaken van de realisatie van de randvoorwaarden zoals verwoord in de brief van de burgemeester van 15 september 2015.

Collega's, met dit voorstel voor een “voortdurende volksbevraging” willen wij garanderen dat inspraak en participatie hard gemaakt worden. Geen schijninspraak, geen windowdressing, geen doekje voor het bloeden. Wel échte inspraak, met concrete voorstellen over concrete problemen, die ook echt kunnen leiden tot bijstellingen. Inspraak voor de Gentenaars, natuurlijk, maar ook voor wie in deze stad leeft en werkt, en ertoe bijdraagt, zoals onze handelaars, ook al hebben ze hier geen officieel stemrecht, wat zou betekenen dat ze in een referendum zelfs geen stem hebben!

Voor ons als liberalen is de manier waarop inspraak georganiseerd wordt ondergeschikt aan het resultaat. Nogmaals, het gaat niet om een eenmalige peiling naar de gemoedsgesteldheid, maar wel om reële invloed op het beleid, op basis van concrete voorstellen, met kennis van zaken en ervaring. Of zoals Sas het ooit mooi uitdrukte: inspraak zonder inzicht, leidt tot uitspraak zonder uitzicht.

Dit plan is te fundamenteel om te herleiden tot een simpele ja-nee-vraag, en wie inspraak echt ernstig neemt, is welkom om zich aan te sluiten bij ons voorstel en het amendement mee goed te keuren.

Collega's, ik concludeer. De Open VLD-fractie zal dit circulatieplan goedkeuren, omdat we het eens zijn met de achterliggende visie, en overtuigd zijn van de noodzaak, net zoals we dat in 1997 waren. We

keuren dit goed in de wetenschap en met het engagement van het college dat dit plan vatbaar is voor verfijning en bijsturing, zowel vóór als na invoering.

We keuren dit besluit goed, aangevuld met het amendement van de meerderheidsfracties dat échte inspraak en participatie mogelijk maakt onder de vorm van een voortdurende volksbevraging, en dat zorgt voor concrete omkaderende maatregelen.

We keuren dit goed met overtuiging, vanuit een positieve visie op de toekomst van Gent, van de Gentenaars en van iedereen die onze stad in zijn hart draagt, of hij nu stemrecht heeft of niet.

We keuren dit goed, omdat we er van overtuigd zijn dat Gent, de Gentenaars, maar ook al wie om deze stad geeft, er op de lange termijn beter van zullen worden.

Collega's van N-VA en CD&V, ik nodig u graag uit om u bij ons aan te sluiten en dit amendement mee goed te keuren, en op die manier te laten zien dat u het serieus meent met inspraak en participatie. Niet alleen voor de vorm, maar ook met echte resultaten. Ons voorstel gaat immers verder dan hetgeen ter tafel ligt.

Het is een “voortdurende volksbevraging”, geen 'single shot'. De timing zit beter, aangezien we de burgers vooral betrekken op het moment dat iedereen weet hoe het in realiteit werkt. Het geeft niet alleen een stem aan de Gentse kiesgerechtigden, maar ook aan de zogenaamde Gent-gebruikers, die niet in Gent wonen. Bovendien kunnen we ook kinderen en jongeren betrekken, die evenzeer

betrokken partij zijn als het gaat om mobiliteit en zeker om verkeersleefbaarheid. Het is tot slot ook écht representatief door de wetenschappelijk verantwoorde aanpak.

Ik dank u voor uw aandacht.

**Sami Souguir**

Fractievoorzitter Open Vld