

Wij denken maar aan al het mooi's dat te zien is in onze Leiestreek, de veel interessante plekjes in de Scheldevallei, onze niet zo ver afgelegen krekengebieden en polderlandschappen, de talrijke kastelen waar onze streek nog zo rijk aan is, een Donkmeer en - waarom niet - nabijgelegen historische steden (wij denken daarbij aan Oudenaarde).

Waarom zou het op toeristisch gebied niet tot een nauwe samenwerking kunnen komen tussen de Stad Gent en de Provincie Oost-Vlaanderen?

Wij weten dat al deze zaken niet op één jaartje kunnen gebeuren. Het voornaamste is dat er een mentaliteitswijziging komt en dat men zich aan de top gaat realiseren welke enorme economische mogelijkheden vooralsnog slechts op zéér minieme wijze uitgebaat worden.

In afwachting is het zeer belangrijk dat wij er inmiddels angstvallig over waken niets te laten verloren gaan of zèlf te vernietigen wat toeristische waarde heeft...

H.C.

* * * * *

DE BOMEN OP DE KOUTER.

De laatste tijd hebben wij in verschillende kranten weer foto's kunnen zien van dode bomen op de Kouter. Overal ongeveer hetzelfde commentaar: de bomen sterven door de ouderdom omdat ze dan vatbaar worden voor allerlei ziekten veroorzaakt door larven of gaslekken. Zo ver de kranten.

Het is niet de eerste maal dat ons verteld wordt dat onze bomen afsterven omdat ze aangetast zijn door de een of andere geheimzinnige ziekte, maar het fijne daarover vernemen wij nooit.

Toen er verleden jaar een hele serie dode bomen op de Kouter geveld werden, werd ons verteld dat de aarde waarin ze stonden naar de Landbouwhogeschool gedaan werd om te laten vaststellen wat de doodsoorzaak was. Wij nemen aan dat deze analyse inmiddels gebeurd moet zijn, maar hebben nooit ergens gelezen wat nu het resultaat was.

Men spreekt wel eens van de olmenziekte, maar dit legt nog niet uit waarom onze beuken en onze platanen sterven. Nu wordt er gewag gemaakt van "gaslekken". Nog zo gek niet dat idee van die gaslekken.

Wij waren aanwezig toen de bomen op de Kouter verleden jaar geveld werden en hebben met veel andere omstaanders kunnen vaststellen dat er bij het blootmaken der wortels een zeer sterke gaslucht waar te nemen was.

Anderzijds heeft, eveneens verleden jaar, een gasdistributiemaatschappij in het Brusselse een onderzoek laten doen naar de doodsoorzaken van de bomen. Zij kwam tot de conclusie dat te Sint-Lambrechts-Woluwe gas de doodsoorzaak was in "slechts" 20 % van de gevallen. In Ukkel steeg dit tot 40 %. De Dienst van het Groenplan van het Ministerie van

Openbare Werken heeft zich altijd zeer sceptisch betoond nopens de geloofwaardigheid van deze cijfers. Waarom? Omdat niettegenstaande het feit dat er 13 andere doodsoorzaken vermeld werden, deze Dienst heeft kunnen vaststellen dat de plotselinge massale boomsterfte in onze steden precies overeenstemt met de invoering van het aardgas in ons land. Het mechanisme van deze actie is trouwens voldoende bekend.

De Dienst van het Groenplan beschikt over een speciale meetapparatuur die toelaat vlug en nauwkeurig het gehalte van methaan in de aarde te bepalen, methaan wijst immers op de aanwezigheid van aardgas. Deze apparatuur staat ter beschikking van de gemeenten.

Zou het geen goed idee zijn moest ook ons Stadsbestuur gebruik maken van deze geboden gelegenheid om systematisch de plaatsen te laten uittesten waar onze bomen staan te sterven? De Ministeriële Diensten herinneren er aan dat de instructies van een omzendbrief van 2 maart 1931 nog steeds in voege zijn. Daarbij worden de gasdistributiemaatschappijen verplicht een permanente controle uit te oefenen op hun leidingen in de steden. Bovendien moeten zij alle schade veroorzaakt door gaslekken volledig vergoeden.

Wat nu met onze bomen op de Kouter?

Sommigen vinden dat deze bomen maar best direct kunnen gerooid worden om ze te vervangen door nieuwe. Sinds vele jaren wordt ons verteld dat de Stad in 1962, 130 olmen aangekocht had om deze op de Kouter te vervangen. Ze zouden bestand zijn tegen de olmenziekte (maar niet tegen aardgas) en op De Pinte staan. Wij hebben dan toch wel even verbaasd opgekeken toen verleden jaar een aantal vervangingsolmen geplant werden. Wij hebben deze boompjes eens van dichtbij bekeken en zijn toch wel een beetje geschrokken door hun zeer infantiel uiterlijk. Als dit bomen zijn die minstens 11 jaar oud zijn en wanneer zij met hetzelfde tempo blijven verder groeien, dan vrezen wij dat zij tot volwassenheid zullen komen op het einde van de 21e eeuw.

Wanneer al de bomen ineens zouden gerooid worden, dan lijdt het geen twijfel dat onze Kouter zou herschapen worden in een van de meest kale en troosteloze plaatsen van Gent. Bovendien zouden de architecturale fouten die er de laatste jaren bedreven werden en die nu nog een klein beetje verdoezeld worden door de hoge bomen, pijnlijk schril naar voren komen.

Zou het indeze condities niet beter zijn de bomen slechts te vervangen naarmate ze werkelijk afgestorven zijn?

Inmiddels zou het goed zijn dat wij afstand deden van het vroeger steeds ingenomen standpunt, nl.: zieke boom = dode boom.

Dit is niet waar! Zieke bomen kunnen in de meeste gevallen behandeld worden, maar de wil om dit te doen moet natuurlijk aanwezig zijn. En wel te verstaan, als er vastgesteld wordt dat er ergens lekke gasleidingen zijn moet ONMIDDELLIJK het nodige gedaan worden om daaraan te verhelpen.

H.C.

Van ons medelid Ir. André MERTENS ontvingen wij een persnota over het Gentse metro-probleem. Zonder zelf partij te kiezen laten wij deze nota integraal volgen omdat wij denken dat zij een interessant element vormt in deze complexe kwestie en omdat zij een visie weergeeft die wij slechts zelden in onze pers vermeld zagen.

WAAROM EEN GENTSE SMALMETRO?

Sommigen denken dat Gent helemaal geen metro vandoen heeft om zijn prangende verkeersmoeilijkheden te kunnen oplossen. In een kommentaar op het lied "Gent Morgen" leest men:

"Metro's zijn overbodig als de trams niet meer gehinderd worden door autos. Trouwens, in Parijs lost de uitgebreide metro het verkeersprobleem niet op" (cf. Ghendtsche Tydinghen dd. 5.1973) Dat is een primitieve vizie van 'alleman te voet, zoniet per tram' welke noch in Parijs, noch in Gent houdbaar is. Op het jaar 2000 gezien lijkt een Gents metrosysteem wel haalbaar en zelfs noodzakelijk, indien het geen afbreuk maakt aan de meest elementaire kondities tot instandhouding ener aloude stadskern die met gezond water, kunstpatrimonium en groen bewaard en liefst verbeterd moet worden.

De sleutel van het sinds een halve eeuw steeds meer nijpende Gentse verkeersprobleem is de oplossing die zal gegeven worden aan het gemeenschappelijk verkeer, gelijktijdig met het verkeers- en desnoods parkeervrijmaken van de stadskern.

"Vijf minuten politieke moed vanwege zekere gemeentebesturen zouden volstaan om alle autoverkeer te verbieden in straten met kommercieel karakter om ze aldus uitsluitend voor te behouden aan de voetgangers". (minister J. DE SAEGER, aangehaald in 'Ghendtsche Tydinghen dd. 5.1973)

Dit gemeenschappelijk verkeer moet liefst onzichtbaar blijven om een stadskern ongestoord aan de voetgangers te kunnen bezorgen. Een toekomstvizie moet zich niet inspireren van ouderwetse méthodes, maar de meest konfortabele massatechnieken aanboren en vooral gebruiken.

"Wij hebben de indruk- en hopen oprecht dat wij ons daarbij niet vergissen - dat er iets in de goede zin aan het roeren is te Gent". leest men in 'Ghendtsche Tydinghen van mei 1973.

Bekommerd om het Gentse kunstpatrimonium - hoe verwaarloosd ook, alhoewel uniek in Europees verband- en teneinde te voorkomen dat het gerestaureerde Pand (vooral met zijn ondiepe funderingen), de kommerciële Veldstraat-achterbebouwing, de kaaimuren van Predikherenlei, Graslei en Koornlei (naast andere), de St. Michielsbrug en de helft van de Breydelstraat aan het sedert enkele jaren geplande klassieke metrotypen zouden ten offer vallen, ontwierpen enkele deskundigen - bij gelegenheid van de Internationale Ideeën-prijskamp 'Gent Morgen' - een uitvoeringsproject van smalmetro (met normale voertuigen) die meteen goedkoop en van

aard zou zijn alle mogelijke bezwaren van stedenbouwkundigen, architecturalen, esthetischen en archeologischen aard te voorkomen.

Ziehier de tekst welke terzake verscheen in het verslag nr. 265.837, dd. 15 oktober 1971: "Stedelijk verkeer (trams en metrolijnen). Met minder dan 180 m² oppervlak vervoert één tramstel zoveel reizigers als 10.000 m² private voertuigen, volgens ir. G. WEYNS en dhr. L. KOEKLENBERG (cfr. Ingenieursblad van mei 1964). Het ontruimen van de stadskern, door middel van gemeenschappelijk vervoer, is onontbeerlijk. Om die reden werd reeds één voorstel van premetrostelsel in rivierbedding uitgewerkt, waarvan de lijn 4 van St. Pieters naar Muide weldra zou kunnen uitgevoerd worden, indien enigzins verantwoord. Het gebruik van de rivierbedding over de volle breedte biedt ernstige bezwaren, zowel voor instandhouding van het ganse stadsbeeld (waterlopen) als inzake behoud van het enig kunstpatrimonium langs Predikerlei, Graslei, Koornlei, Breydelstraat en Lievekaai.

"Daarom stellen wij, naar het voorbeeld van Londen en Hamburg, liefst metro voor onder de rivierbedding... maar dan zo smal mogelijk. De vier metrolijnen (eventueel premetro) zouden vertrekken van de belangrijkste verkeersinvalpunten en zich driehoeksgewijze vervoegen bij de stadskern. "Als iedere lijn minstens één zijde van de driehoek ABC volgt, zijn alle richtingen bereikbaar met één overstap. De voornaamste driehoekspunten liggen bij het huidige Justitiepaleis (punt B), de Vrijdagmarkt (punt A) en het Van Arteveldeplein (punt C bij de St. Annakerk). Een uitgebreid parkingsysteem wordt langs de metrolijnen concentrisch aangelegd, nabij de grote ring meest en bij de stadsring natuurlijk ook, maar liefst niet binnen de toeristische stadskern. De parkings bij de metrostations van de kleine ring (thans in uitvoering) moeten iets nader bestudeerd worden".

Het verslag nr. 731.741, dd. 15 oktober 1971 verschaft meer uitleg terzake: "Dit metrostelsel, uitgebouwd naar de voornaamste inval- en uitvalpunten, sluit aan - zoals dit van Antwerpen- op een rationeel uitgebouwd net van parkings die concentrisch aangelegd zijn langs de grote ring, langs de kleine ring en zo vlug mogelijk tussen of nabij de stadsring (voorstel S.R.O.) en de toeristische ring (door ons uitgewerkt omheen de oude stadskern). Gezegde stadsring moet in fine het verkeer opvangen dat, wegens een overdreven nabijheid van autoweg E3 langs het Zuidpark reeds binnen de kleine ring naar de stadskern binnendringt en dreigt onhoudbare verkeersmoeilijkheden te scheppen. Het wordt nog erger indien een snelwegenkompleks van 10 km in rivierbedding met 43 in- en uitgangen, zoals door de Verkeerstechnische Dienst van Openbare werken voorgesteld en waarvan de kostprijs de 7,5 miljard frank nadert, uitgevoerd wordt.

Een degelijke stadsring kost amper 1,5 miljard frank voor een lengte van 5,5 km met vier banden (2 x 2) van 3,5 m en twee voetpaden van 1,5 m ieder. Bij de toeristische ring kan verondersteld worden dat alle verkeer eindelijk gestopt en geparkeerd is...

"Een laatste moeilijkheid schuilt in het eigenlijk realiseerbaar metrosysteem: in rivierbedding, onder de straten of onder de waterlopen in 'tube' zoals te Londen en Hamburg of iets anders. Na langdurig beraad met uitstekende specialisten zijn wij de mening toegedaan dat, ofwel een dubbel 'tube-system' onder de waterlopen of straten, zoals te Londen (hetgeen tamelijk duur kost), ofwel een speciaal SMALMETROSYSTEEM van boven elkaar liggende metroporen in rivierbedding of onder de straten (tamelijk goedkoop) met prefabelementen te verkiezen valt, omdat absoluut moet vermeden worden het aloude Gentse stadsbeeld, zo kommercieel als toeristisch, enige trouwens onherstelbare schade te berokkenen door een systeem dat in rivierbedding overdreven breed en diep ligt en bijgevolg katastrofale gevolgen zou hebben voor dit stadsbeeld.

"Het metrosysteem, waarvan wij schetsen en uitvoeringsmethode (door middel van diepwandenfundering, thans algemeen gekend en beproefd) presenteren, biedt werkelijke mogelijkheden en valt goedkoop uit. Het zou 200 miljoen per km kosten voor de normale tweeverdiepenlijn. Bij het 'vlechten' naar de kruisingen van de verkeersdriehoek wordt 2 % helling toegepast, wat niet overdreven is, maar praktisch nogmaals de kosten reduceert. Er wordt gebruik gemaakt van korte transportstellen (2 à 3 voertuigen), gezien de beperkte agglomeratiebevolking. Ook worden er tamelijk nabije metrostations aangelegd, waarvan de kaaimuren boven elkaar uitgebouwd zijn. In- en uitgang van de voertuigen liggen aan verschillende zijde, zodat in- en uitstap vergemakkelijkt zijn. Het bovenste verdiep van deze dubbele metrolijnen en kruispunten wordt vrij gehouden, bij voorbeeld voor leidingen en voor shopping bij de driehoeksknoppen".

Het past eraan te herinneren, bij het openstellen van het eerste deel van de prachtige restauratiewerken (programma van 10 x 20 miljoen fr) aan het Pand, dat gezegd smalmetroproject onbaatzuchtig uitgewerkt werd wegens de bekommering dit gebouw en zoveel andere te beschermen tegen de rampzalige gevolgen van het sedert jaren bestaande normale (te breed voor Leiebedding en -kaaimuren) M.I.V.G.-premetroproject, waarin zelfs een voetgangersbrug (en een bunker?) onder de St. Michielsbrug voorzien was!