

Antwoord Werkgroep TreinTramBus op

Debat Deel I

De Lijn in dialoog ?

Over Nieuwe stedelijkheid & duurzame mobiliteit.

Over de aanwezigheid van De Lijn doorheen Gentse smalle winkelstraten en centrumpleinen

Geachte dames en heren

Reizigersvereniging TreinTramBus ontving – samen met andere bestemmelingen – deze mail m.b.t. de trams in de Gentse binnenstad. Hieronder vindt u de visie van TreinTramBus op de geschetste situatie:

TreinTramBus draagt de leefbaarheid van de steden een warm hart toe. Zeker tot begin jaren '90 nam de auto een te dominante positie in, wat de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers sterk onder druk zette. De laatste decennia stellen we echter een trendbreuk vast: de stadsbesturen namen initiatieven om doorgaand autoverkeer uit de binnensteden te weren, de parkeerdruk te beperken, de duurzame modi fietsen, lopen en openbaar vervoer te ondersteunen. De Stad Gent heeft hierin voor diverse aspecten een pioniersrol gespeeld. Het is dan ook geen toeval dat Gent één van de grootste voetgangerszones van Europa heeft.

TreinTramBus stelt echter uitdrukkelijk – in tegenstelling tot de actiegroep “Burgerparticipatie” dat de tram voor de leefbaarheid van de binnenstad een deel van de oplossing is, niet een deel van het probleem. De redenen hiervoor liggen voor de hand:

- De tram is een duurzaam vervoermiddel (elektrisch en dus zero emission, stil, zuinig met ruimte), in vergelijking met de auto. Trams scoren op deze vlakken ook beter dan bussen. 200 tot 250 mensen vervoeren in één voertuig van amper 2,30m breed! Wie doet beter? Bij de huidige bezettingsgraad van gemiddeld 1,2 mensen per auto zijn hiervoor 160 tot 200 auto's voor nodig.
- De tram is nodig om de bereikbaarheid van de binnenstad te garanderen, samen met fiets en voetgangers. De tram vormt een ideaal alternatief voor de auto, die terecht uit de kernstad is gebannen.
- De tram kan pas attractief zijn als de kernstad effectief wordt bediend, inclusief in het geval van Gent Korenmarkt, Gravensteen, Vogelmarkt. Als dat niet het geval is:
 - o Wordt de loopafstand vanaf de dichtste tramhaltes groter dan vanaf de parkeergarages Kouter, Korte Meer, St-Michielsplein en Vrijdagmarkt. De tram verliest dan attractiviteit in vergelijking met de auto;
 - o Worden de doorgaande verbindingen doorgeknipt, met als gevolg overstappen en/of enkele honderden meters van de ene naar de andere halte te voet afleggen.
- Trams zijn perfect integreerbaar in voetgangerszones, wat al jaren bewezen wordt in de Veldstraat, meer recent in het uitgebreidere Gentse voetgangersgebied, en in tientallen buitenlandse steden. In tal van Franse steden werd de tram recentelijk heringevoerd. De komst van de tram gaat er gepaard met een drastische beperking van het autoverkeer, de trams zijn er tevens de motor van grootschalige stedenbouwkundige vernieuwingen.

- De spoorinfrastructuur is eerder een voordeel dan een nadeel: dank zij de spoorvoering hebben trams in beide richtingen samen amper 5m breedte, nodig, zodat voldoende ruimte overblijft voor andere duurzame weggebruikers, verblijfs- en handelsfuncties,....
- Voor meeste fietsers zijn er voldoende alternatieven door parallelstraten, bovendien kan door het vervangen van kasseien tussen de tramsporen door een effen wegdek het grootste probleem worden aangepakt. De zopas heraangelegde as Papegaaistraat – Vandeveldestraat is hiervan het beste voorbeeld.

Met vriendelijke groeten

Sven De Boeck
Voorzitter Werkgroep Oost-Vlaanderen
TreinTramBus

p.a. jan.vanseveren@treintrambus.be