

DURF KIEZEN VOOR GRATIS BUS EN TRAM

VEROVER
DE STAD



gent.pvda.be



PVDA

SOCIAAL

RECHTVAARDIG

ACTIEF

5. MOBIELE STAD

Gentenaars dromen van veilige fietspaden, beter openbaar vervoer en leefbare woonwijken. Een duurzaam mobiliteitsbeleid kan maar slagen als iedereen mee kan. Wij kiezen resoluut voor alternatieven op mensmaat. We investeren in gratis en beter openbaar vervoer in de strijd tegen luchtvervuiling en fijn stof. We maken werk van veilige fietspaden, ook in de woonwijken buiten het centrum. We zorgen voor comfortabele en veilige fietsassen die het stadscentrum verbinden met de rand. We zetten in op buurtparkings, park-and-rides aan de stadsrand en autodeelsystemen, zodat onze wijken opnieuw ademruimte krijgen. Doorgaand (vracht)verkeer weren we uit de stad.

EEN. VEILIG OP STAP IN GENT

- We tekenen een netwerk uit van veilige voetgangersroutes doorheen de stad. Deze routes dienen aangepast te zijn voor rolstoelen, kinderwagens en voorzien van voldoende bankjes en schuilplaatsen om onderweg tot rust te komen.
- We kiezen voor bredere trottoirs, voor een betere toegankelijkheid, meer veiligheid en een aangename wandelervaring.
- Op kruispunten installeren we aftellichten voor voetgangers. Zo krijgen wandelaars meer zicht op de wachttijden en zullen minder mensen oversteken bij rood licht.
- In het stadscentrum kiezen we resoluut voor autoluwe straten en pleinen, waar de zwakke weggebruiker thuis is, en de auto te gast.
- We voorzien een beter signalisatie van veilige wandelroutes naar centrale plaatsen in de stad, waarbij wandelafstanden in tijd worden aangegeven. Zo moedigen we mensen aan om verplaatsingen te voet te doen.
- In de rand- en deelgemeenten zetten we in op een betere signalisatie en onderhoud van het netwerk van trage wegen.
- We maken op- en afstapplaatsen voor openbaar vervoer gemakkelijker toegankelijk, ook voor minder mobiele mensen.

TWEE. MAAK VAN GENT EEN VEILIGE FIETSSTAD

- We tekenen autoluwe en tramvrije fietsostrades voor fietsers uit die de stad doorkruisen, met een netwerk van ringwegen en dwarsverbindingen.
- Op de kleine stadsring en de grootste invalswegen voorzien we fietspaden die maximaal in een eigen bedding lopen.
- We kiezen resoluut voor autoluwe straten en voor fietsstraten, waar de zwakke weggebruiker – voetganger en fietser – thuis is, en de auto te gast.
- Waar deze hoofdassen toch ander verkeer kruisen zorgen we voor een groene golf, zodat fietsers zo min mogelijk moeten afstappen.
- In samenspraak met bewoners, scholen en middenveldorganisaties zorgen we voor vertakkingen vanaf deze hoofdassen naar de verschillende wijken.
- Risicovolle kruispunten maken we veiliger door de verkeerslichten zo af te stellen dat ze conflictvrij worden. Dan kunnen fietsers een kruispunt ook in één keer oversteken.
- We installeren het RAD-principe voor fietsers overal waar zulks mogelijk is. (RAD = rechtsaf door rood verkeerslicht)
- We maken een website met alle gevaarlijke punten in de stad, met statistieken over de ongevallen en het plan van aanpak om deze punten verkeersveilig te maken. Gentenaars kunnen via deze website ook zelf gevaarlijke punten signaleren en oplossingen voorstellen.
- Elk jaar worden de 10 meest gevaarlijke punten grondig aangepakt. Tegen het einde van deze legis-

latuur moeten de 17 meest gevaarlijke punten een ongevallencijfer hebben dat overeenkomt met de 10% veiligste punten in de stad.

- We willen het gebruik promoten van elektrische fietsen: voor 60-plussers zijn driewielers met elektrische aandrijving een veilig én gezond alternatief voor de auto o.m. bij het afhalen van de boodschappen binnen een straal van 2 à 3 km.
- We ondertunnelen de Dampoort en de Heuvelpoort en zorgen voor een volledige scheiding van fietsers en automobilisten.
- In woonwijken wordt de fiets de norm en de auto de gast. We richten de straten zo in dat de zone 30 goed wordt nageleefd.
- We breiden de zone 30 uit naar alle woonkernen en woonstraten zonder afgescheiden fietspad buiten de binnenring.
- Waar zijstraten fietspaden kruisen, brengen we voorrangstrepen aan.
- We investeren in meer fietscomfort met voldoende fietspompen (met perslucht) in openbare ruimte. We versterken de werking van MaxMobiel om vlot toegankelijke, goedkope en snelle hersteldiensten aan te bieden.
- In elke buurt voorzien we toegankelijke overdekte fietsparkings.
- We voorzien meer fietsstallingen aan de stations. Gent Sint-Pieters heeft nood aan 15.000 fietsstallingen, ook het Dampoort station heeft nood aan een volwaardige overdekte (en bewaakte) fietsparking van 5.000 stuks. Ook in de kleinere stations zijn meer overdekte fietsstallingen nodig en mogelijk.
- Fietsstallingen aan culturele instellingen (bv. De Bijloke, NTG, Opera ...) dienen overdekt te zijn, zodanig dat fietsers zich bij regenweer kunnen omkleeden (of: zich van hun regenkleding kunnen ontdoen) in een droge en beschutte omgeving.
- We zetten in op een volwaardig en publiek Gents fietsdeelsysteem, zoals Velo (in Antwerpen) of Villo (in Brussel). Met stations om fietsen te deponeren of op te halen in alle Gentse buurten en wijken. We verminderen het aantal kasseistroken, zeker op belangrijke fietsassen en we leggen geen nieuwe straten met kasseien aan.
- We zoeken samen met de UGent naar innovatieve oplossingen om tramspooren veilig te maken voor fietsers.
- We voorzien extra ijs- en sneeuwbestrijding van fietsroutes in de wintermaanden.

DRIE. GENT VERDIENT GRATIS EN BETER OPENBAAR VERVOER

- We maken het openbaar vervoer in Gent gratis zodat veel meer mensen overstappen van de auto naar tram en bus.
- We dringen aan op investeringen bij De Lijn: in voertuigen, infrastructuur en personeel. Zo verbeteren we de kwaliteit van de dienstverlening en de werkomstandigheden en houden we De Lijn in openbare handen.
- We verhogen het aanbod op de lijnen. Idealiter rijdt er in de spitsuren elke vijf minuten een tram of bus. In de daluren wordt dat elke tien minuten en 's nachts om het half uur.
- Iedere Gentenaar heeft recht op een halte van tram of bus dicht bij de voordeur. We leggen 8 nieuwe tramlijnen aan, samen goed voor 45 kilometer extra tramspoor. Het 'Octopusplan' zorgt voor 15 miljoen extra verplaatsingen met het openbaar vervoer.
- We herstellen de bestaande sporen en laten tramlijn 4 opnieuw rijden tot in Moscou. Tram 22 nemen we opnieuw in gebruik en trekken we door tot aan het station Gentbrugge en de Gentbrugse Meersen. Tram 3 wordt snel doorgetrokken naar de Dampoort.
- Om je vlot tussen de verschillende wijken te verplaatsen, voorzien we in mobiliteitsknooppunten waar trein, tram en bus goed op elkaar zijn afgestemd, zoals de stations Gent-Sint-Pieters, Gent Dampoort en Gentbrugge.
- We maken alle voertuigen van De Lijn toegankelijk voor mensen met een beperking of voor wie een kinderwagen bij heeft.
- We voorzien ruimte in trams om fietsen mee te nemen.
- We verbeteren de doorstroming van trams en bussen door een 'groene golf' voor het openbaar vervoer

in te stellen. Vrije bedding voor intensief openbaar vervoer wordt de ontwerpstandaard.

- We investeren hoogdringend in functionerende signalisatieborden met realtime informatie, zowel aan de haltes als in de tram en bus.
- We vervangen de vervuilende Gentse bussen door bussen op waterstof.
- We onderzoeken de mogelijkheden van openbaar vervoer over het water. Met Portus Ganda, de Graslei, het nieuwe woonproject aan de Oude Dokken, en het opengooien van de Leie, wordt Gent steeds meer een aantrekkelijke stad-aan-het-water. Waarom niet inzetten op gratis waterbussen?

VIJF. BETER WOON-WERKVERKEER – DE INVALSWEGEN VAN EN NAAR DE STAD

- We kiezen voor de versnelde uitbouw van een “Gents Expresnet”, waarbij een reeks kleine stationnetjes opnieuw in dienst genomen worden, waar tijdens de spitsuren drie maal per uur een verbinding met Gent-Sint-Pieters wordt voorzien en een piekuurtrein richting Brussel.
- We zorgen opnieuw voor een trein tussen Gent en Zelzate via de haven, die ‘s ochtends vroeg en ‘s avonds laat genoeg rijdt om ploegenarbeiders uit het havengebied van en naar hun werkplek te brengen.
- De trein door de haven wordt zo ingericht dat fietsen mee kunnen om de laatste kilometers af te leggen.
- We onderzoeken de mogelijkheid om aanvullend elektrische bussen in te leggen naar de werkplekken in het Havengebied.
- We zorgen voor een nieuwe snelle P+R treinverbinding tussen The Loop – Gent Sint-Pieters – P+R Gentbrugge – Gent Dampoort en P+R Weba. Dat kan perfect met de nieuwe Desiro-treinstellen van de NMBS.
- We voorzien een terminal voor internationaal busvervoer aan The Loop, met een shuttledienst die ervoor zorgt dat je snel in het stadscentrum staat.
- We willen de modernisering van de stations Gent Dampoort zodat het kan uitgroeien tot een volwaardige grootstedelijke toegangspoort.
- Wie met de auto naar de stad komt, moet die gratis kunnen achterlaten in randparkings met een snelle en frequente verbinding van het openbaar vervoer naar het stadscentrum.
- We maken werk van nieuwe fietsostrades die Gent verbinden met andere centrumsteden.
- Kinderen moeten dicht bij huis naar school kunnen zodat ouders niet met de fiets moeten omrijden om dan naar hun werk te fietsen

VIJF. WE SCHEIDEN LOKAAL EN DOORGAAND VERKEER

- We investeren prioritair in duurzame transportmiddelen om het auto- en vrachtverkeer terug te dringen. Investerings in weginfrastructuur komen op de tweede plaats.
- We voorzien specifieke vrachtroutes, waarmee we het doorgaand vrachtverkeer weren uit de woongebieden.
- We steken het E17-viaduct boven Gentbrugge onder de grond en maken gebruik van de vrijgekomen ruimte voor uitbreiding van natuurgebied en een nieuwe woonwijk.
- In afwachting van de afbraak van het E17-viaduct leiden we het doorgaand vrachtverkeer om via de R4.
- We breken de fly-over aan het Zuidpark af. Deze snelwegafrit die de auto’s recht de stad in loodst is uit de tijd, en moet vervangen worden door een P+R aan de R4, met een hoogfrequente en kwaliteitsvolle tramverbinding naar het stadscentrum.
- We maken de R4 rond met een nieuwe tunnel ter hoogte van Volvo Cars. Op die manier halen we doorgaand vrachtverkeer uit de wijken Meulestede en Wondelgem.
- We stimuleren autodeelsystemen en ontwikkelen een eigen stedelijk autodeelsysteem Otto met waterstofwagens.
- De invoering van de Lage Emissiezone (LEZ) moet gepaard gaan met sociale begeleidingsmaatregelen voor wie zich geen nieuwe wagen kan veroorloven.
- We kiezen voor ambitieuze park-and-rides aan de R4, met regelmatige en vlotte tramverbindingen met het stadscentrum.

- We verzetten ons tegen de bouw van de nieuwe parkeertoren in Ledeberg. Ledeberg is niet “de rand van de stad”, maar een woonwijk die nu al stikt in fijn stof.
- Om de parkeerdruk in de wijken te verlagen stellen we de parkings van warenhuizen, bedrijven en stadsdiensten ’s nachts en in het weekend open voor buurtbewoners.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe woonzones wordt eerst voorzien in openbaar vervoer en fietspaden, nog voor de werken starten.

ZES. HAAL HET VRACHTVERKEER VAN DE WEG

- We zetten in op nieuwe treinverbindingen naar de haven. Vrachtvervoer over spoor moet opgetrokken worden van 11 procent nu naar minstens 40 procent tegen 2030, zoals dat in de Duitse havens het geval is.
- We voeren venstertijden in voor het vrachtvervoer, zodat dit vervoer zo weinig mogelijk met school- en woon-werkverkeer in contact komt.
- We voorzien in elke buurt centrale afhaalpunten voor pakjesdiensten. Zo lopen onze straten niet vol met de bestelwagens van verschillende bezorgers.
- We bouwen het systeem van ‘stadsdistributie’ voor een alternatieve bevoorrading van de winkels verder uit (cf. programma klimaat). Al het personeel van dit distributiecentrum moet tewerkgesteld worden via het mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent en met volwaardige contracten werken.
- We starten een proefproject om een deel van het lichte vrachtvervoer op te vangen met goederentrans, zoals in Amsterdam en andere Europese steden.

VISIE

Je moet het zien om het te geloven, maar tussen de Sint-Michelshelling en de Belfortstraat, vlak voor het Gentse stadhuis, ligt 500 meter verloren tramspoor. De spookrails liggen er verlaten bij, in afwachting van wat ooit ‘Tram 3’ moet worden, een gloednieuwe tramlijn van randgemeente Mariakerke naar station Gent-Dampoort.

De losse eindjes van Tram 3 staan symbool voor de lamentabele toestand van het Gentse openbaar vervoersnet. Nauwelijks 9% van de Gentenaars maakt gebruik van trein, tram of bus. Geen wonder dat Gent op piekmomenten één groot verkeersinfarct is. De stad kreunt onder het fijn stof en de uitlaatgassen. De E17 loopt dwars door de Gentbrugse woonwijken, en Gent is de enige stad waar je via de E40-autosnelweg zo de binnenstad kunt binnenrijden. Elke dag braakt het B401-viaduct 65.000 auto’s uit, recht in het hart van de stad. Zo kan het niet verder. Op het drukke, levensgevaarlijke Dampoort-kruispunt worden fijn stofconcentraties gemeten die 40 keer hoger liggen dan op de bucolische heuvelruggen van de Vlaamse Ardennen. Gent stikt in fijn stof, en de luchtvervuiling kost elke Gentenaar negen levensmaanden.

Gezond verstand en volksgezondheid

Minder autoverkeer in de stad en méér ruimte voor fietsers en voetgangers, het is een kwestie van gezond verstand en volksgezondheid. Niets doen is geen optie. Maar het Gentse circulatieplan - hoe goed bedoeld ook - verschuift de verkeersdrukke enkel, van de toeristische binnenstad naar de nu al overbelaste stadsring (R40) en de volkswijken rond de stadskern. Alsof daar géén mensen wonen. Om elke Gentenaar recht te geven op een leefbare stad met gezonde lucht moet de overheid dringend werk maken van alternatieven. Geen duurzame mobiliteitsrevolutie zonder slagkrachtig openbaar vervoer.

Net daar wringt het schoentje. De desastreuze toestand van het openbaar vervoer is de Achilleshiel van het Gentse mobiliteitsplan. Probeer in Gent ’s avonds na een film- of theatervoorstelling maar eens een tram of bus naar huis te nemen. Na 23 u is het over en uit voor de 55 reguliere bus- en tramlijnen. Dan blijft alleen nog een beperkt nachtnet over, een bruisende stad als Gent onwaardig. Die schamele 8 nachtlijnen zijn met één verbinding om de 45 minuten niet bepaald aantrekkelijk, en ze stoppen halsstarrig aan de stadsgrens.

Om 1 u 's nachts geeft ook het nachtnet er de brui aan. Vergelijk dat met het nachtnet van Leuven, die andere bruisende studentenstad, waar je tot 3 u 's nachts gebruik kunt maken van 17 - gratis! - nachtlijnen.

Gent is Kopenhagen (nog) niet

“Het Gentse openbaar vervoer heeft onvoldoende potentie en capaciteit”, zegt Johan De Mol, mobiliteits-expert van de UGent. “Als men de wagen steeds verder uit de stad wil, dan heb je alternatieven nodig.” Ook voor de gerenommeerde Deense stadsgeograaf Christian Wichmann Matthiessen, verbonden aan de Universiteit van Kopenhagen, moeten ambitieuze investeringen in het Gentse openbaar vervoer “hand in hand gaan met dit circulatieplan.”

Christian Wichman Matthiessen kan het weten. Kopenhagen is een schoolvoorbeeld van een duurzame mobiliteitsrevolutie. Terwijl in Gent nog altijd 45% van alle verplaatsingen met de wagen gebeuren, is dat aandeel in de Deense hoofdstad fors teruggedrongen tot nauwelijks nog 29%. Het geheim van Kopenhagen: veilige en comfortabele fietssnelwegen, en vooral: een hypermodern openbaar vervoer.

Vijf sneltreinen - de ‘S-tog’ - verbinden de vijf voorsteden van Kopenhagen met de binnenstad, als de vingers van een uitgestrekte hand. Naast die 170 km treinspoor en een uitgebreid busnet, heeft Kopenhagen ook vier waterbussen en een gloednieuwe metro, in 2008 uitgeroepen tot de beste metro van de wereld. “In Kopenhagen is voor miljarden euro’s geïnvesteerd in een nieuw metronetwerk”, zegt Christian Wichmann Matthiessen, “waardoor een cirkelvormig spoor de buitenwijken perfect verbindt met de binnenstad. Gent is te klein voor een metronetwerk, maar ze zouden wel het tramnetwerk kunnen verbeteren. Als dat niet gebeurt, zullen de veranderingen niet optimaal verlopen.”

15 jaar te laat

En zeggen dat de plannen voor dat tramnet al 15 jaar klaar liggen. In 2003 hielden De Lijn en de Stad Gent het ‘Pegasusplan’ boven de doopvont. Een ambitieus plan om tegen 2025 zeven procent autoverkeer weg te snijden door zes extra tramlijnen aan te leggen naar Oostakker, Lochristi, Destelbergen en andere randgemeenten. Het Pegasusplan zou het aantal tramsporen meer dan verdubbelen, van 35 kilometer naar 80 kilometer, en jaarlijks 15 miljoen extra reizigers aantrekken.

Het Pegasusplan was het perfecte plan. Alleen, het is nooit uitgevoerd. Tussen droom en daad stonden politieke onwil en budgettaire besparingen. Van de 45 kilometer extra tramspoor heeft De Lijn op 15 jaar tijd welgeteld vier kilometer gerealiseerd. Niet omdat het onpraktisch of onhaalbaar was - in de Franse stad Montpellier, werd de voorbije 10 jaar maar liefst 57 kilometer nieuwe tramlijnen aangelegd, compleet met bijhorende park&rides - maar omdat opeenvolgende Vlaamse regering de vinger op de knip hielden en weigerden budgetten vrij te maken voor het openbaar vervoer. Een kwestie van prioriteiten.

Niemand weet of Tram 3 ooit echt zal rijden over de 500 meter spookspoor voor het Gentse stadhuis. De cruciale tramverbinding zit al vijftien jaar ‘in de studiefase’. Net zoals de al even levensnoodzakelijke ‘vertramming’ van buslijn 7 tussen Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort. Elke dag stappen 27.000 mensen op de volgepakte bussen tussen die twee treinstations. Een tramlijn is absoluut nodig om de reizigerscapaciteit uit te breiden, en snelheid en comfort te verbeteren. Een kostenbatenanalyse wijst bovendien uit dat de baten van de tramlijn bijna drie keer hoger liggen dan de kosten. Voor elke euro die de overheid investeert in dit project, is de return 2,92 euro. Maar dacht je dat de Vlaamse regering op de golden buzzer drukte?

De olifant in de kamer

Tram 7 is nochtans al in het Pegasusplan (2003) één van de “prioriteiten”. In 2008, na vijf jaar stilstand, beloofde de toenmalige Gentse mobiliteitsschepen Karin Temmerman (sp.a) om “nog deze legislatuur een aanzet te geven voor de ‘vertramming’ tussen de stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort”, en er werd zowaar een datum geprikt: in 2013 ten laatste zouden de werken starten. Na vijf jaar zonder één spadesteek kwam het dossier alsnog “in een stroomversnelling terecht.” Ten laatste “begin 2016” zouden de werken starten. Na 15 jaar loze beloftes is tram 7 vooralsnog in geen velden of wegen te bekennen.

De investeringsstop in het Gentse openbaar vervoer is de olifant in de kamer. “Het is onze ambitie om het autoverkeer te halveren en meer mensen op bus en tram te krijgen”, aldus een voluntaristische Filip Watteeuw deze week in Knack. Maar hoe dan? De tickets worden elk jaar duurder - een SMS-ticket kost nu al 2 euro, een Lijnkaart 16 euro - maar daar staat bitter weinig tegenover. Vlaams mobiliteitsminister Ben Weyts (N-VA) heeft alle investeringen in het Gentse openbaar vervoer voor de komende vijf jaar geschrapt, en ook de NMBS draait de geldkraan dicht, met de groeten van de federale regering.

Het Gentse mobiliteitsplan belooft “op korte termijn” een nieuwe treinstation in de Gentse volkswijk Muide. Dat kunnen we dus op onze buik schrijven, blijkt uit het nieuwe investeringsplan van de NMBS. Ook The Loop kan een treinstation vergeten. Absurd, want IKEA, Flanders Expo en het geplande outletcentrum trekken jaarlijks 1,5 miljoen auto's aan. De enige grote nieuwe spoorlijn waar Gent verder nog op hoopte, spoorlijn 204 naar Zelzate, krijgt in het nieuwe spoorplan van spoorwegbeheerder Infrabel de laagste prioriteit en werd koudweg opzij geschoven. Nochtans liggen de sporen klaar, en hebben studies uitgewezen dat lijn 204 naar schatting 10.000 auto's van de weg kan halen.

Leve het Octopusplan

Wanneer zijn wij ergens onderweg onze dromen verloren? Zonder forse investeringen in het openbaar vervoer kan Gent haar mobiliteitsambities wel opbergen. De PVDA heeft alvast het oude Pegasusplan uit 2003 helemaal geactualiseerd. Het ‘Octopusplan’ voorziet acht nieuwe tramlijnen naar Mariakerke, Oostakker, Lochristi, Merelbeke en Sint-Denijs-Westrem. Ook het Ghelamco-stadion en de volkswijken Muide en Meulestede krijgen een tramverbinding. Verder op het verlanglijstje: we verlengen tramlijn 22, door de Gentbrugse Meersen, tot aan een nieuw te bouwen P&R-parking aan de verkeerswisselaar van de E17 en de R4-ringweg. Het doorgaand verkeer, dat nu over het E17-viaduct in Gentbrugge dendert, een bron van lawaai, luchtvervuiling en hoge fijnstofconcentraties, gaat door een tunnelkoker of wordt omgeleid via de R4. Zo halen we het autoverkeer écht uit onze wijken.

En geef ons treinstations die een stad als Gent waardig zijn. Zoals een octopus drie harten heeft, zo kan ook het Gentse tramplan niet zonder drie volwaardige treinstations, als moderne hubs van duurzame mobiliteit op mensenmaat. Naast Gent-Sint-Pieters moeten ook Gentbrugge en Gent-Dampoort dringend opgewaarderd worden, net als kleinere stationnetjes als Wondelgem, The Loop en Muide. Vandaag is er in Gent-Dampoort niet eens een rechtstreekse treinverbinding naar Brussel, de museumlift is al jaren kapot en de veertig jaar oude roltrap werkt meer niet dan wel. Een dynamische toekomststad als Gent kan niet zonder stedelijk expressnet, met vlotte lightrail-verbindingen naar Eeklo, Evergem, Merelbeke en andere voorsteden in het Gentse stadsgewest. En wanneer maken we eindelijk eens werk van waterbussen op de Schelde en de Leie? De Rotterdamse waterbussen halen gemakkelijk 40 kilometer per uur en kunnen het verkeersinfarct in de Gentse binnenstad helpen oplossen. Hoeveel hipper kan ecomobiliteit zijn?

‘Vervelend, maar helaas’

Soms lijkt het alsof het Gentse stadsbestuur alle hoop heeft opgegeven. Zonder een volwaardig tramnet en ambitieuze investeringen in het openbaar vervoer krijgen we het Gentse mobiliteitsprobleem nochtans niet opgelost. Struisvogelpolitiek zal niet volstaan. “Vervelend, maar helaas de enige optie”, reageerde Filip Watteeuw toen De Lijn tram 22 uit het aanbod schrapte, “we steunen de beslissing.” Reizigersorganisatie TreinTramBus wist niet wat ze hoorde en zette de hakken in het zand tegen wat ze terecht een “amputatie van het tramnet” noemde. “De bezetting van die haltes is laag”, argumenteerde Filip Watteeuw. Alsof je méér mensen op de tram krijgt door haltes af te schaffen.

Een petitie van verontwaardigde buurtbewoners haalde op enkele dagen tijd 500 handtekeningen op, en schoolkinderen protesteerden met zelfgemaakte tekeningen aan de tramhalte. “Net op het moment dat de Stad investeert in de jonge, druk bevolkte wijken in Gentbrugge, met extra scholen, betere infrastructuur en steeds populairder wordende natuur met de Gentbrugse Meersen, slaagt een overheidsafhankelijk bedrijf er in om deze wijken af te sluiten en enkel nog de steenweg te gaan bedienen”, klinkt het bij de actievoer-

ders. Onder druk van het protest beloofde mobiliteitsminister Ben Weyts uiteindelijk om wat “helaas de enige optie was” toch opnieuw te bekijken.

Onder druk wordt alles vloeibaar. Toen de NMBS een hele reeks piekurtreinen schraptte in het station Gentbrugge, zetten buurtbewoners een campagne op de sporen, met perronfeestjes, petitie en een jaarlijks ‘Wijk Zonder Trein’-festival. Na twee jaar protest beslist de NMBS om in te binden. Vanaf december 2017 krijgt Gentbrugge vier extra treinen in de ochtendspits. Wijk Zonder Trein wordt Wijk Met Trein, en dat is helemaal te danken aan het verzet van onderuit.

Gratis openbaar vervoer: wie durft?

Het stuur moet over. Luchtvervuiling heeft een nefaste invloed op de gezondheid, er zijn onderzoeken die spreken over een verlies van negen levensmaanden. ‘Als we het openbaar vervoer in Gent nu eens gratis zouden maken?’, stelde Tom De Meester onlangs voor op een kopstukkendebat in de Gentse Vooruit. Buitenlandse voorbeelden, van Aubagne tot Tallin, bewijzen dat gratis openbaar vervoer de gedroomde hefboom is om een ecologische transportrevolutie te realiseren. Reizigers maken massaal en enthousiast gebruik van bus en tram als dat zonder ticket kan.

N-VA-lijsttrekker Anneleen Van Bossuyt lust er alvast geen pap van. ‘Gratis openbaar vervoer bestaat niet’, aldus Van Bossuyt. Hoezo? Op koopzondagen is het openbaar vervoer in Gent nu al gratis. Gratis bestaat wél. En het werkt. Méér mensen laten de auto thuis als tram en bus gratis rijden. Waarom breiden we dat succes niet uit naar doordeweekse dagen? Waarom zou gratis openbaar vervoer beperkt moeten blijven tot zondagstoeristen en koopjesjagers?

Merkwaardig genoeg kante ook Elke Decruynaere, co-lijsttrekker van het SP.A-Groen-kartel, zich uitdrukkelijk tegen het voorstel van de PVDA. Nochtans is aantrekkelijk ecologisch openbaar vervoer het perfecte sluitstuk van een duurzaam mobiliteitsbeleid. ‘Het Gentse openbaar vervoer heeft onvoldoende potentie en capaciteit’, zegt Johan De Mol, mobiliteitsexpert van de UGent. ‘Als men de wagen steeds verder uit de stad wil, dan heb je alternatieven nodig.’ Ook voor de gerenommeerde Deense stadsgeograaf Christian Wichmann Matthiessen, verbonden aan de Universiteit van Kopenhagen, moet het Gentse circulatieplan ‘hand in hand gaan’ met ambitieuze investeringen in het Gentse openbaar vervoer.

Tallinn: zonder ticket op de tram

In meer dan 20 Europese steden is gratis openbaar vervoer vandaag al realiteit. Na een volksreferendum in 2013 maakte Tallinn, de hoofdstad van Estland, het openbaar vervoer gratis, om de strijd aan te binden met luchtvervuiling en klimaatopwarming. Gevolg: het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split steeg met een volle 8 procent. Winkelstraten herleefden en jonge gezinnen trokken naar de stad, verleid door ticketvrije trams en bussen. Het gratis openbaar vervoer gaf gezinnen financiële ademruimte, werkzoekenden kregen een duwtje in de rug. De ecologische transportrevolutie maakte Tallinn gezonder, leefbaarder en veiliger. Het succes is zo groot dat héél Estland vanaf 1 juli gratis busvervoer krijgt.

In Aubagne, dichtbij Marseille, rijden de 100.000 inwoners al sinds 2009 helemaal gratis met de bus. Een sociale en ecologische maatregel, aldus burgemeester Daniël Fontaine (PCF). “Je moet keuzes durven maken”. Resultaat: het reizigersaantal verdubbelde. Ook in Duinkerken wordt het openbaar vervoer vanaf 1 september helemaal gratis. “Met nauwelijks 5 procent van alle verplaatsingen doet het openbaar vervoer in Duinkerken het vandaag barslecht”, legt burgemeester Patrice Vergriete uit. ‘We moeten een déclic maken.’

Strijd tegen luchtvervuiling

In Duitsland is de luchtvervuiling in de grote steden zo groot dat de overheid geen andere oplossing meer ziet dan gratis openbaar vervoer. Nog dit jaar starten proefprojecten in Bonn, Essen en Mannheim, onder druk van de Europese Commissie die met boetes dreigt als de luchtvervuiling niet wordt aangepakt. In 130 Europese steden is de luchtkwaliteit levensbedreigend. Gevolg: 400.000 doden per jaar en een gezondheidsfactuur die oploopt tot meer dan 20 miljard euro. Van dat bedrag kun je aardig wat gratis trams en bussen betalen.

Ook Parijs heeft het helemaal gehad met de dagelijkse smog. Burgemeester Anne Hidalgo wil in navolging van Tallinn het hele openbare vervoersnet in Parijs gratis maken. “Het volstaat gewoon niet om het openbaar vervoer uit te breiden, de frequentie te verbeteren, en te investeren in comfort en service. Om het openbaar vervoer te verbeteren moeten we ook de tarieven durven herdenken.”

Als gratis openbaar vervoer vandaag al kan in Aubagne en Tallinn, als Duinkerken en Bonn staan te popelen om het in te voeren, dan kan Gent, als sociaal-ecologische stad van morgen, toch niet achterblijven?

Hoezo, onbetaalbaar?

Blijft over: de kostprijs. ‘Gratis openbaar vervoer is onbetaalbaar’, klonk het bij Open VLD-lijsttrekker Mathias De Clercq op het kopstukendebat in de Vooruit. Echt? Was het niet Open VLD die onlangs het voorstel lanceerde om in Gent een toeristische kabelbaan neer te poten tussen het Sint-Pieters-station en de Ghelamco-arena? Experts schatten de kostprijs van de liberale luchttram op 100 tot 150 miljoen euro.

Vandaag investeert de Stad Gent jaarlijks 460.000 euro in gratis openbaar vervoer op 15 koopzondagen. Een slordige 30.000 euro per dag is dat. Reken voor een vol jaar op 11 miljoen euro. Dat is een pak minder dan de 150 miljoen euro die Mathias De Clercq veil heeft voor zijn luchtkasteel.

11 miljoen euro is best een haalbaar bedrag. Je moet er niet eens de belastingen voor verhogen. Het Mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent haalt jaarlijks 30 miljoen euro inkomsten uit parkeergeld en boetes. Als we dat geld nu eens zouden investeren in gratis openbaar vervoer?

Wat is onze gezondheid waard?

Bovendien moet je ook de terugverdieneffecten in rekening brengen. Heeft Mathias De Clercq al eens nagedacht over de maatschappelijke kostprijs van de klimaatopwarming en de gezondheidsimpact van luchtvervuiling? Van astma tot kanker: fijn stof en luchtvervuiling zijn killers. Vandaag treffen we roetdeeltjes aan in de urine van schoolgaande kinderen: is dat ons geen investering waard in aantrekkelijk, gratis, ecologisch openbaar vervoer?

Gratis openbaar vervoer geeft mensen een verleidelijk alternatief voor de auto, geeft een boost aan de leefbaarheid van de stad, maakt de stad een pak gezonder, haalt tonnen CO₂ uit de lucht, verkort de files, versterkt de koopkracht, trekt jonge gezinnen aan en stimuleert de lokale economie.

Waar wachten we nog op?

