

De tram is de beste vriend van de voetgangers

In De Standaard van maandag 13 september verlaat redacteur Stijn Decock even zijn positie als journalist om als fietser over de trams en de tramsporen in Gent te schrijven. Misschien is het goed die problematiek ook eens als voetganger en openbaar-vervoergebruiker te bekijken. Ik heb het nadeel geen Gentenaar te zijn, maar misschien is mijn kennis van Gent en mijn ervaring als voetganger en tramgebruiker, ook in die stad, voldoende voor enige bedenkingen.

Ik maak daarbij een onderscheid tussen het voetgangersgebied — dat in Gent heel groot is — en de straten met gemengd verkeer. Een belangrijk kwaliteitscriterium voor voetgangersgebieden is de mate van zorgeloosheid. Zet alleen maar voetgangers in een openbare ruimte en er kan nauwelijks wat fout lopen. Als ze per ongeluk tegen elkaar lopen, komt daar geen schade van — tenzij iemand zéér lange tenen heeft. Voetgangers kunnen vertragen of stoppen, van richting veranderen, kinderen kunnen tegen hen aanlopen. "Sorry" of "pardon", of zelfs een glimlach, meer vraagt dat niet.

Een tram is een groot ding, maar hij heeft het enorme voordeel dat hij op sporen rijdt, en zijn sporen nooit verlaat. Je kan dus zonder veel problemen een tramlijn door een voetgangersgebied leiden. De voetgangers zien immers perfect waar hij rijdt, en hij aandacht vereist, en waar niet, en de zorgeloosheid blijft.

Dat voordeel, eigen aan trams, bestaat voor geen enkel ander vervoersmiddel. Van bussen en taxi's in een voetgangersgebied (of auto's in het algemeen) weet je als voetganger nooit waar ze wel en waar ze niet rijden — bussen maken bovendien vreemde en ruime, gevaarlijke bochten — en fietsen waaiëren uit over de volle breedte van de straat of het plein. Met andere woorden: de aanwezigheid van bussen, taxi's en fietsen (of stappen) ontnemt de voetgangersruimte haar belangrijkste kwaliteit: de zorgeloosheid. In aanwezigheid van die dingen kijk je als voetganger best achterom (of opzij) voor je een stap opzij zet, van richting of snelheid verandert, van een bank opstaat, of zelfs uit een winkel komt. Met trams heb je die problemen niet. Het volstaat op de sporen te letten, en alleen daar voorzichtig te zijn. Als er dus ergens een conflict tussen fietsen en trams bestaat, is het voor voetgangers duidelijk: leve de trams. (En schaf waar mogelijk, en vooral in het voetgangersgebied, de bussen af.)

Nu, om over straten met gemengd verkeer te spreken: tramsporen hebben de merkwaardige eigenschap ook ander verkeer aan te trekken. Voetgangers, fietsers en automobilisten volgen graag tramsporen, omdat ze weten waarheen die leiden. Ook als er andere straten zijn. Wat de Kortrijksepoortstraat betreft, met trams, er is ook, zonder trams, de Bijlokekaai langs de Leie, of de Laurent Delvauxstraat, etc. Zelfs in Gent zijn er veel meer straten zonder, dan met tramsporen.

En tenslotte, je mag een bus de naam geven die je wil, zelfs met "tram" erin, haar aankleden als een tram, haar wielen verbergen, haar capaciteit vergroten, het blijft een bus, zonder het comfort van een tram. De tram is de beste vriend van de voetgangers.