

## de tram is de beste vriend van de voetgangers

*In de huidige context, waarin sommigen de trams in de stad naar de duivel verwensen, — of naar de ondergrond, halfweg de hel — is het nodig nog eens duidelijk te stellen wat de kwaliteiten zijn van trams in de stad.*

1.

**De tram heeft een op enkele centimeters na vastgelegd traject**, dat hij exact volgt. Geen enkel stedelijk vervoersmiddel doet hem dat na. Het volgen van dat traject is zo eigen aan trams, dat de zeer uitzonderlijke gevallen waarin een tram toch zijn traject verlaat, aanleiding zijn tot rijk geïllustreerde krantenartikels en tv-reportages waarover jaren nadien nog gesproken wordt.

2.

**De voetganger kan dit traject op enkele decimeters na lezen in de bestrating: "zover reikt de tram, en niet verder"**. In Bordeaux wordt dit traject in de bestrating aan weerszijden van de rails aangeduid, zowel in pleinen, parken, straten als eigen beddingen, waardoor een nog preciezere lezing mogelijk is.



*Bordeaux : zowel in bestrating als in onverharde vrije beddingen is de grens van de tram (ruim gemeten) duidelijk aangeduid.*

3.

**Het traject van de tram is smal en regelmatig**. Het traject van de tram is smaller dan dat van autobussen (vooral in bochten!) en van personenauto's. Hoe het zich verhoudt tot de breedte van trajecten voor fietsverkeer met gelijke capaciteit, is onduidelijk. Het verschil is zeer gering.

4.

**Daardoor schrijft een tramtraject zich veel vlotter in in een bochtig en smal stratenparcours**, dan dat van andere genoemde verkeersmiddelen, en vooral dan van bussen.

5.

**Met trams in een voetgangersstraat weten voetgangers perfect :**

- enerzijds **waar ze in alle vrijheid en zonder zorgen kunnen gaan**, dat is waar ze géén aandacht moeten hebben voor het (tram)verkeer,
- en anderzijds waar ze goed op hun hoede moeten zijn.

Met autobussen moeten de voetgangers overal en altijd opletten (zelfs waar ze door boordstenen schijnbaar beschermd zijn).

Deze onveiligheid in nabijheid van autobussen geldt ook, in andere mate, in nabijheid van taxi's en fietsen.

6.

Het komt inderdaad voor dat een voetganger zijn voet verzwikt of ten val komt op de tramrails. Hier dient echter gewezen op het feit dat struikelen en vallen voor voetgangers zeer frequent is, ook in afwezigheid van tramrails. Uit Nederlands onderzoek blijkt dat minder dan 10% van de ongevallen waarvoor voetgangers gehospitaliseerd worden, verkeersongevallen zijn (in de zin van: aanrijding door een voertuig). **Veruit de meeste ongevallen van voetgangers die een behandeling vereisen zijn te wijten aan de slechte staat van de bestrating.** Dat maakt het vallen of struikelen op tramrails er niet minder erg op, maar relativeert wel de omvang van het probleem.

7.

Specifieke situaties zoals aan de Antwerpse Teniersplaats (waar een dichte voetgangersstroom een tramlijn kruist) zijn beheersbaar. **In talrijke steden werden tramlijnen in belangrijke straten aangelegd, waar de dichte voetgangersstromen en het tramverkeer probleemloos naast elkaar gebeuren.**

8.

**Andersom is de voetganger de beste vriend van de tram.** De voetganger vraagt geen parkeerplaats en zorgt voor weinig oponthoud. Conflicten bij het oversteken zijn vaak te wijten aan het feit dat niet alleen tramlijnen maar ook andere verkeersstromen van auto's en/of fietsen moeten worden gekruist.

9.

Op- en afstappen zijn behoorlijk eenvoudig, ze vragen vooral een verhoogd perron, wachtfaciliteiten en correcte informatie. **Door in een tram te stappen wordt de voetganger een voetganger-op-wielen.** Hij behoudt het visuele contact met de straat, en kan op zeer talrijke plaatsen weer afstappen, ook in functie van wat hij onderweg heeft gezien.

**De voetganger verfijnt het bereik van de tram en de tram verruimt het bereik van de voetganger.**

10.

**De tram is als het ware een rijdend stuk voetpad** — weliswaar wat drukker bezet dan een gewoon voetpad, maar met zitbanken, en zonder de obstakels die men op voetpaden zo vaak vindt. Uiteraard geldt dit maar zolang de tram op straatniveau rijdt. Een ondergrondse tram, of zelfs een tram op een viaduct heeft die kwaliteit niet — en is overigens minder bereikbaar.

11.

**Trams zijn veel comfortabeler dan autobussen**, ongeacht de naam die die bussen dragen ("trambus"), ongeacht hun motorisering (elektrisch), en ongeacht het design waarbij de wielen-met-luchtbanden aan het oog worden onttrokken. De reizigers in een tram worden veel minder door elkaar geschud dan in een bus. **Een tramreis is voor de reizigers veel minder vermoeiend dan een busreis.**

12.

**Trams hebben grotere capaciteiten dan bussen.**

13.

**Een tramlijn biedt veel meer zekerheid, zowel voor reizigers als voor kandidaat-bewoners, kandidaat-winkeliers of kandidaat-investeerdere.** Een tramlijn wordt minder vaak omgeleid of afgeschaft dan een buslijn. Daarom richten reizigers zich vaker op zichtbare en

leesbare tramlijnen dan op onzekere busverbindingen, en hechten alle soorten investeerders (bv. kopers van huizen), meer geloof aan een tram dan aan een bus.

14.

**Samen met monumenten, brede lanen, bomenrijen, rivieren en kanalen, zorgen tramlijnen voor leesbaarheid van de stad.** (Zelfs bovenleidingen worden door ervaren voetgangers ten zeerste geapprecieerd.)

Die goede leesbaarheid van tramlijnen (de lijnen staan in het wegdek gegroefd) heeft wel tot gevolg dat allerlei weggebruikers (niet allen voetgangers, maar ook fietsers en automobilisten) de neiging hebben de tramlijnen te volgen, ook als dat voor hun bestemming niet nodig is.

*De tram is de beste vriend van de voetgangers — wat niet belet dat de voetgangers nog andere goede vrienden hebben, zoals bomen en zitbanken, aantrekkelijke bestemmingen, en al wat het stappen aantrekkelijk maakt.*

Jef Van Staeyen

Antwerpen, 10 september 2021 (vervolledigd 2 oktober 2021)