



STAD



GENT



*Plechtige opening*

*van de tramkoker  
aan het Sint-Pietersstation te Gent*

*donderdag 27 juni 1996*

## Reizigersonthaal in Gent-Sint-Pieters-station aantrekkelijker

---

Het bouwen van een doorsteek door de westervleugel van het station voor een dubbelsporige tramlijn met perrons, verlichting, roltrap- en traptoegangen tot de zes perrons betekent een totaal andere circulatie in het station.

Naast de bouw van deze koker is er een globaal renovatie- en herinrichtingsplan van de stationsinfrastructuur dat in 8 fases, gespreid over een tiental jaren, in Gent-Sint-Pieters zal worden uitgevoerd. Hierin zijn ondermeer inbegrepen: de renovatie en herinrichting van de westervleugel, de vernieuwing van de toegangsinfrastructuur tot het station en de perrons, nieuwe schuildaken op de perrons en de verhoging van de perrons III-IV en V-VI, het oprichten van een parkeergebouw dicht bij de achteringang van de reizigersonderdoorgang, de gevelrestauratie en, naast andere vernieuwingswerken, de inrichting van een nieuwe verkoops- en onthaalinfrastructuur.

Dit kadert in een algemene doelstelling: het station van Gent-Sint-Pieters naar een service-niveau brengen dat het waardig is. Met zijn 183.000 opstappende reizigers per week en zijn jaarlijkse ontvangsten van 700 miljoen frank is Gent-Sint-Pieters het grootste station van Vlaanderen. Er vertrekken op een werk- en schooldag 400 treinen voor de 32.000 op- en overstappende reizigers. Om het onthaal van de reizigers te verbeteren, plaatst men momenteel o.a. een groot treinaankondigingsbord in de hal en treinaanwijzers en monitoren in de reizigersgang, op de perrons maar ook in de nieuwe tramkoker. Die installatie maakt deel uit van het globaal nieuw treinaankondigingssysteem. In afwachting dat deze volledige installatie in de loop van deze zomer in dienst wordt gesteld, zal in de tramkoker dezelfde informatie worden gegeven als die van de huidige monitoren in de reizigersgang.

Het Koningin Maria-Hendrikaplein wordt volledig heringericht. Door het verplaatsen van de tramhalten vóór de stationsingang naar de koker onder de treinsporen komt er ruimte vrij op het stationsplein. Die zal gebruikt worden voor het aanleggen van één groot busstation voor het stads- en streekvervoer zo dicht mogelijk aansluitend bij de koker, om de overstap op trein of tram nog te vergemakkelijken. Elke buslijn zal beschikken over een perron met een klantvriendelijke uitrusting en schuilgelegenheid.

De herinrichting van het Koningin Maria-Hendrikaplein biedt tenslotte ook een ideale kans om het algemeen verkeer overzichtelijker en veiliger te laten verlopen ten bate van alle weggebruikers. Het plein wordt als toegangspoort tot de stad Gent gehewaardeerd. Het stationsplein is immers de draaischijf van alles wat rond het station leeft en bepaalt mee het gezicht van de gemeente. Waar de stationsbuurt opfleurt, wint het station en haar omgeving ongetwijfeld aan belang. Met de opwaardering van het volledige stationsplein krijgt de omgeving opnieuw een centrale rol zoals vroeger. Zowel het openbaar vervoer, de gemeente als de reizigers hebben baat bij een aantrekkelijke en verkeersluwe stationsomgeving.

Niet alleen de voorzijde van het Sint-Pieters-Station wordt momenteel verfraaid. De NMBS, de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn en de stad Gent willen ook de achterzijde van het station grondig aanpakken. Zo ligt momenteel ter studie: een stedenbouwkundig project met een ondergrondse parkeergarage voor 400 auto's, een bovengrondse fietsenstalling van 1000 m<sup>2</sup>, een wachtpoor voor tijdelijk ongebruikte tramrijtuigen, bredere voetgangerspassages, een "kiss & ride"-strook en de aanleg van een nieuw pleintje met cafés, restaurants, winkels, kantoren en appartementen.

**Toespraak door de heer Antoine Martens  
bestuurder-adjunct-directeur-generaal NMBS  
naar aanleiding van de**

**Opening van de tramkoker  
onder het Sint-Pieters-station te Gent  
27 juni 1996**

Mijnheer de Minister  
Mijnheer de Burgemeester  
Geachte genodigden

Dat het openbaar vervoer voor een stad als Gent belangrijk is, hoeft zeker niet bewezen te worden. Zowel de NMBS, als DE LIJN wensen zich dan ook expliciet met HET STADSBESTUUR op te stellen als partners om samen de vervoersproblemen in en naar de stad op een professionele manier aan te pakken.

Voor de NMBS is GENT-SINT-PIETERS met zijn 34 097 opstappers per dag het belangrijkste station in Vlaanderen (Antwerpen-Centraal volgt met 24 268 opstappers per dag) en wanneer men de stations van de Noord-Zuid-verbinding buiten beschouwing laat, het belangrijkste reizigersstation van het land.

Het organiseren van het voor- en natransport van zoveel duizende reizigers is dan van cruciaal belang. Daarom hebben wij dan ook enquêtes laten uitvoeren om precies te weten hoe de reizigers in GENT zich naar het station verplaatsen.

Uit deze enquêtes komen de volgende cijfers naar voor:

|       |                                  |
|-------|----------------------------------|
| 15,8% | komt met de BUS                  |
| 22,4% | komt met de TRAM                 |
| 38,9% | komt TE VOET                     |
| 9,3%  | komt met de FIETS                |
| 7,4%  | komt met zijn WAGEN              |
| 5,8%  | laat zich afzetten met de wagen. |

De modal split van een station is altijd iets uniek en men kan het niet veralgemenen voor het land, laat staan voor Vlaanderen.

Voor Gent komt uit die cijfers vooral naar voren dat de Tram een zeer belangrijke rol speelt, maar ook dat eigenlijk bijna 40% van de reizigers te voet naar het station komt, hetgeen bewijst dat de inplanting van Gent-Sint-Pieters als vervoer-complex zeer goed is. Voor Mechelen is het aantal reizigers dat te voet naar het station komt slechts 24,8%.

Rekening houdend met deze cijfers, werd er dan ook een studie van de herinrichting van het Maria Hendrika-plein uitgevoerd, waarbij getracht wordt dat iedere gebruiker op de beste manier aan zijn trekken komt.

Voor de tramreizigers betekent de officiële opening van de Tramkoker onder de sporen van het Gentse Sint-Pieters-station dan ook een belangrijke positieve ingreep, nl. zij krijgen hierdoor een overdekte rechtstreekse toegang tot alle perrons van het station. Deze koker zal ook toelaten het Gentse Tramnet verder uit te bouwen, maar daar zal M. Van Wesemael wel iets meer over zeggen.

Een dergelijk werk uitvoeren zonder het treinverkeer te storen is niet evident, maar ik denk dat NV Moens die het werk toegewezen kreeg, de opdracht perfect uitgevoerd heeft.

De werken werden uitgevoerd onder leiding van de technische diensten Infrastructuur van de NMBS in nauwe samenwerking met De Lijn, op wiens investeringsbudget het nodige bedrag 195,8 mln werd voorzien.

De raamovereenkomsten die in dit verband indertijd tussen betrokken partijen werd gesloten, hield o.a. ook de bouw in van een parkeergebouw aan de achterkant van het station voor niet minder dan 329 wagens. Het feit dat dit dossier nog niet rond is, betekent niet dat er nu plots minder parkeerbehoeften zouden zijn. Integendeel, ik wil bevestigen dat de onderhandelingen met het Stadsbestuur tot een herinrichting en uiteindelijk een verfraaiing voor de achterkant van het station Gent-Sint-Pieters goed opschieten en ik hoop Mijnheer de Burgemeester dat wij de plannen op onze volgende bijeenkomst zullen kunnen finaliseren.

Het is trouwens binnen het kader van deze onderhandelingen dat wij aan het stadsbestuur formeel beloofd hebben om de nodige budgetten te voorzien om Gent-Sint-Pieters in de kortste tijd grondig aan te pakken.

Ik denk hierbij aan o.a.:

- de spoedige indienststelling van de nieuwe trein-aanwijs-installatie voorzien nu in augustus;
- de uitbreiding van de fietsenstallingen, één aan de kant van de Prinses Clementianlaan en één aan de hoek van de Fabiolalaan, goed voor respectievelijk 1200 en 500 plaatsen, dit ook ter vervanging van de fietsenstalling in het stationsgebouw omdat wij de westervleugel willen renoveren.
- alsook de dringende modernisering in de onderdoorgang.

Wij hopen trouwens de werken aan het station te starten begin '97.

Hierbij wil ik ook benadrukken dat, niettegenstaande de regionalisering van het streek- en stadsvervoer en het federaal blijven van de NMBS, de samenwerking tussen De Lijn en de NMBS nooit zo intens geweest is.

Ik kan u verzekeren dat M. Van Wesemael en ikzelf, daar dagelijks op toezien, vooral met de bedoeling de informatie en de afstemming van de dienstregeling te verbeteren.

Zo zullen wij ook in Gent-Sint-Pieters in de loop van '97 een ARI-bus-systeem invoeren om de aansluitingen tussen trein en bus te optimaliseren, zoals het reeds het geval is in Geel, Dendermonde, Oudenaarde en Lokeren.

Ik hoop dat deze inspanningen er zullen toe leiden om het openbaar vervoer niet alleen met woorden te stimuleren en ik dank van harte alle instanties voor hun inzet om de samenwerking tussen Stad, het Vlaams Gewest en de NMBS te verbeteren en hiermee in te spelen op de algemene politiek van de Vlaams Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening.

CENTRALE DIENSTEN

**Toespraak van de heer Hugo Van Wesemael,  
directeur-generaal van De Lijn  
n.a.v. de opening van de tramkoker  
onder het Sint-Pietersstation te Gent**

Mijnheer de minister  
mijnheer de burgemeester,  
mijnheer de bestuurder adjunct-directeur-generaal  
geachte genodigden

Vandaag wordt andermaal een belangrijke stap gezet in de geschiedenis van het Gentse openbaar vervoer. De openstelling van de tramkoker onder het Sint-Pietersstation betekent enerzijds naar de reiziger toe een belangrijke stap voorwaarts inzake comfort- en overstapverbetering, anderzijds biedt de tramkoker belangrijke opportuniteiten naar de verdere uitbouw van het tramnet in Gent.

Deze indienststelling betekent echter niet dat de werken aan het Koningin Maria Hendrikaplein voltooid zijn. Deze stap in de eerste fase zal echter wel een aantal belangrijke wijzigingen naar de gebruikers van het openbaar vervoer in Gent met zich meebrengen. Met de opening van de koker wordt bovendien ook het reeds afgewerkte deel van het busstation (5 perrons) in gebruik genomen zodat de bediening van vele reizigers vanaf morgen ingrijpend zal veranderen.

Begin september zal het busstation met de 7 perrons volledig in gebruik worden genomen en zal tevens de noordkant van het plein afgewerkt zijn. In de loop van de maand oktober voorziet men dan de volledige afwerking van het Koningin Maria Hendrikaplein.

Het Sint-Pietersstation is met 34 000 opstappende reizigers per dag nog steeds het belangrijkste reizigersstation in Vlaanderen. Deze talrijke pendel-, scholieren- en andere reizigersbewegingen met het openbaar vervoer vragen dan ook een verdere uitbouw van een klantvriendelijke infrastructuur in samenwerking met de stad Gent, NMBS, Administratie Wegen en Verkeer en De Lijn.

De voornaamste wijzigingen voor de openbaar vervoerklanten situeren zich op volgende vlakken. De ingebruikname van de tramkoker zal onze reizigers in staat stellen op een vlotte manier zich van de tramperrons naar de treinperrons te begeven en omgekeerd. Vanaf 28 juni zullen de reizigers van de tramlijnen 21-22 en 40 niet alleen een kortere wandelafstand moeten afleggen naar de 6 toegangstrappen die aansluiting geven op de 12 treinperrons, bovendien zorgt een kortere overstaptijd voor betere aansluitingen. Andere bijkomende troeven zijn : meer comfort bij slechte weersomstandigheden, brede perrons, nieuwe signalisatie en een duidelijke informatieverlening met o.a. verbeterde visuele middelen.

Bovendien laat de heroriëntering van de huidige tramhalten voor de stationsingang naar de koker toe dat het plein dusdanig heringericht wordt dat aan het openbaar vervoer eigen banen en prioriteiten kan worden gegeven.

De verplaatsing van de huidige tramhalten maakt ruimte vrij voor het aanleggen van één groot busstation voor het stads- en streekvervoer, korter bij de tramkoker, waardoor de aansluiting met trein, tram en bus nog gemakkelijker zal worden. De eerste 5 perrons worden morgen reeds in gebruik genomen. Ook aan de comfortverbetering van halte-accommodatie en informatie bij dit belangrijke station wordt de nodige aandacht geschonken. Bij de volledige afwerking van het busstation zullen alle buslijnen geconcentreerd worden rond 7 perrons die makkelijk bereikbaar zullen zijn en die bovendien een betere garantie moeten bieden tegen "gemiste" openbaar vervoeraansluitingen. Begin september wordt voorzien dat alle bussen op dit busstation zullen halteren.



De succesvolle verlenging van lijn 1 in het noorden van de stad richting Evergem, laat nu ook toe in het zuiden van de stad het tramnet te verlengen. De aanwezigheid van de hoge spoorwegberm vormde een hinderpaal voor een goede en efficiënte tracering naar dit deel van de stad waar zich een belangrijke groeipool van stedelijke activiteit ontwikkelt.

De verlenging naar Zwijnaarde zal een verbeterde ontsluiting geven voor het zuidelijk deel van de stad. De wijken Nieuw Gent en Steenakker en omgeving, de universitaire instellingen en het U.Z. Gent vormen een groot potentieel in dit stadsgedeelte. Een frequent en snel openbaar vervoer zal worden aangeboden, in de richting van het Sint-Pietersstation, het stadscentrum, en het noorden van de stad. De komst van de nieuwe gelede trams kan dan ook niet langer uitblijven. Deze vormen uiteraard een nieuwe, bijkomende troef voor de reizigers op het vlak van comfort- en capaciteitsverhoging. De Lijn blijft zich aanpassen aan nieuwe ontwikkelingen en potentiële markten zoals ook richting west ten zuiden van het station, meer bepaald voor de bediening van de scholencampus Voskenslaan, de omgeving Maalte en de Kliniek, scholen, het handelscentrum en Flanders Expo met de toekomstige ontwikkelingen daarrond.

De Lijn heeft in elk geval in Gent heel wat in haar mars. Zo zullen ook verdere inspanningen worden geleverd naar een verbetering van de dienstverlening voor onze klanten. Er zijn niet alleen op technisch en exploitatiegebied een aantal projecten lopende, maar ook wordt verder gewerkt aan een verbeterde informatieverstopping. De indienststelling van het busstation en de tramkoker zal dan ook gepaard gaan met een grootscheepse informatiecampagne die moet zorgen voor een vlottere kwalitatieve reizigersbegeleiding. De klant is immers de reden van onze werkzaamheden.

Minister Baldewijns, de NMBS en de stad Gent wensen wij te danken voor deze samenwerking. Wij zijn ervan overtuigd dat de samenwerking die hier tot stand werd gebracht ook in de toekomst verder zal renderen.

Gent, 27 juni 1996

**OPENING VAN DE TRAMKOKER - SINT-PIETERSSTATION GENT - OP  
DONDERDAG 27 JUNI 1996  
TOESPRAAK DOOR DE HEER FRANK BEKE, BURGEMEESTER VAN DE  
STAD GENT**

---

Bij de beheersing van de mobiliteit bedelen we aan het openbaar vervoer een belangrijke rol toe.

In de Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur voor Gent, goedgekeurd in 1993, is gekozen voor de uitbouw van een basisnet voor trams en bussen dat vanuit de stadsrand met rechtstreekse lijnen en een hoge frequentie de centrumgebieden bedient.

Voor steden met de omvang van Gent is, gelet op het comfort en de exploitatiemogelijkheid, een gelijkgronds tramnet het meest aangewezen middel. Steden als Grenoble en Straatsburg kunnen hierbij tot voorbeeld strekken.

Met de verlenging van de lijn 1, richting Zwijnaarde wordt de voornaamste tramlijn, gelegen in de noord-zuid-as van Gent ook in het zuiden uitgebouwd. De planning van het tracé naar Zwijnaarde heeft een moeizaam verloop gekend.

Vandaag hopen we dat de laatste hinderpalen uit de weg kunnen worden geruimd voor de spoedige voltooiing en de volledige doortrekking van de lijn tot de kern van Zwijnaarde !

De voorbije decennia hebben talrijke stedelijke en regionale voorzieningen als het U.Z., de scholencampus van het Vlaamse Gewest en de Universiteit zich ten zuiden van de spoorweg gevestigd. Ook voor bewoning heeft dit gebied zich de voorbije decennia sterk ontwikkeld. De tramkoker die we vandaag in gebruik nemen, vormt een onontbeerlijke schakel in de ontsluiting van dit zuidelijk stadsgedeelte.

De rechtstreekse aansluiting van het tramstation op de spoorperrons biedt een rechtstreekse overstap tussen tram en trein.

Toch zal het nieuwe tramstation pas een volwaardig knooppunt worden wanneer meerdere lijnen naar het zuiden worden doorgetrokken en dit gebied verbinden met het stadscentrum.

In de eerste plaats beogen we een spoedige verbinding met Flanders Expo. De doortrekking van een tramlijn naar Flanders Expo moet enerzijds dit beurscomplex beter bereikbaar maken vanuit de stad en de te éézijdige ontsluiting via de autosnelweg aanvullen.

Anderzijds is de ontsluiting sturend voor de verdere ontwikkeling van de onmiddellijke omgeving van het expo gebied als nieuw te ontwikkelen pool voor de inplanting van grootschalige stedelijke en regionale voorzieningen en dienstencentra.

Bij het Vlaams Gewest wil de stad erop aandringen dat het zijn inspanningen voor de uitbouw van het Gentse stedelijk gemeenschappelijk openbaar verkeer onverdroten zou voortzetten.

Het stadsbestuur zelf wil zijn volle medewerking verlenen om een vlotte doorstroming van de lijnen te bereiken over de gehele stad in het kader van het Mobiliteitsplan van de stad.

Tot slot wil ik de Minister en zijn diensten, De Lijn en de NMBS danken voor de geleverde inspanningen, de goede samenwerking en hen feliciteren met de openstelling.



## DE VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, VERVOER EN RUIMTELIJKE ORDENING

### **Toespraak van Eddy Baldewijns n.a.v. de plechtige opening van de tramkoker aan het Sint-Pietersstation in Gent**

Geachte aanwezigen,

De opening van de tramkoker aan dit NMBS-station biedt tal van opportuniteiten voor het openbaar vervoer en de langzame weggebruikers zoals voetgangers en fietsers. De vorige sprekers hebben dit reeds uitgebreid toegelicht. Uiteraard biedt de goede combinatie van het spoorverkeer en het bus-en tramvervoer één van de belangrijkste troeven voor de oplossing van het mobiliteitsprobleem.

De stad Gent, is na Brussel en Antwerpen, de belangrijkste stad in Vlaanderen. Het Gentse Sint-Pietersstation wordt dagelijks gebruikt door duizenden bus- en tramreizigers. Het is dan ook vanzelfsprekend dat elke opwaardering van het station en haar omgeving de kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert.

Het mobiliteitsbeleid van minister Baldewijns tracht de groei van het autoverkeer af te remmen en de alternatieve vervoersvormen zoals trein, bus en tram te versterken. Aan de basis van dit beleid ligt het besef dat de huidige evolutie nefast is voor de verkeersleefbaarheid van Vlaanderen.

Met de opening van deze tramkoker wordt opnieuw een stap gezet naar een beter spoor- en tramvervoer. De Vlaamse regering streeft niet alleen naar infrastructurele verbeteringen van het openbaar vervoer, door de goedkeuring van de Europese offerte-aanvraag werd ook het licht op groen gezet voor de aankoop van nieuwe lagevloertrams voor Antwerpen en Gent.

Door deze belangrijke verbetering van het aanbod kan de geplande verlenging naar Zwijnaarde onder optimale omstandigheden verlopen en kan de capaciteit, zeker in de drukke spits, zorgen voor een klantvriendelijk tramvervoer in Gent.

Deze nieuwe tramkoker biedt veel troeven voor de reizigers van De Lijn en NMBS. Zo laat de tramdoorsteek toe dat Gent op een volwaardige manier verder een klant-

en marktgericht tramnet kan uitbouwen. Dit is pas mogelijk als de tramlijnen zoveel mogelijk over een eigen bedding beschikken. Op de begroting 1996 zijn opnieuw aanzienlijke bedragen gereserveerd voor de aanleg van eigen bus- en trambanen in Vlaanderen. Ook in Gent wordt hierin geïnvesteerd.

De nieuwe trams en de verlenging van de tramlijnen hebben niet alleen de bedoeling de bestaande reizigers meer comfort aan te bieden; deze verbeteringen aan het aanbod beogen ook meer automobilisten de weg naar het station te doen vinden met De Lijn.

Het openbaar vervoer beschikt in Gent reeds over een aantal eigen banen die hun voordelen inzake vlotte doorstroming dagelijks bewijzen. Ik denk aan de Veldstraat, de Nederkouter, de Kortrijksepoortstraat, de Geldmunt, het Griendeplein, het Rabot en Gent Zuid. Ook de werken aan het Koningin Maria-Hendrikaplein kaderen in de verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer.

Aan het Sint-Pietersstation bestaat de verregaande integratie van de verschillende vervoermodi uit het busstation, het treinstation en de tramkoker. Dit is een goed voorbeeld van een multi-modale samenwerking voor de optimalisering van het openbaar vervoer. Daarenboven biedt de heraanleg van de stationsomgeving de ideale kans om het verkeer overzichtelijker en veiliger te laten verlopen ten bate van alle zwakke weggebruikers. Het plein zal ook geherwaardeerd worden als toegangspoort tot de stad Gent. Verdere acties dienen dan ook ondernomen te worden om het Gentse stadscentrum autoluwer te maken en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Dit versterkt in hoge mate de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer.

In Gent ligt een ambitieus mobiliteitsplan voor dat de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in deze stad drastisch wil verhogen. Ik verheug mij erover dat Gent een globale visie op het verkeer wil ontwikkelen en de nodige inspanningen wil leveren om een duurzaam mobiliteitsbeleid te ontwikkelen. Het Vlaams gewest heeft reeds toegezegd de verkeerstechnische implicaties van dit plan gezamenlijk verder te onderzoeken.

Inzake de verdere toekomstplannen rond het Sint-Pietersstation kan ik niet nalaten mijn verbazing uit te spreken over het voorstel van de stad Gent om aan de achterkant van het station een grote parkeergarage aan te leggen. Ik meen dat dergelijke parkeervoorzieningen haaks staan op het geïntegreerd mobiliteitsbeleid dat de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer wil versterken. In Gent worden immers enorme bedragen geïnvesteerd in de optimalisatie van het openbaar vervoer, ook en vooral met middelen voorzien door het Vlaamse Gewest.

Ik vrees dat de aanleg van een ondergrondse parkeergarage de gedane en geplande investeringen teniet doet. Dit wil niet zeggen dat de parkeerplaatsen die door de uitbreiding van de openbaar vervoerinfrastructuur verloren zijn gegaan, niet mogen worden gecompenseerd. Het probleem is eerder dat onder de noemer van 'compenseren' de parkeervoorzieningen worden uitgebreid. Dit heeft immers een verkeersgenerend effect en komt de verkeersleefbaarheid van de stad Gent niet ten goede. Het verbaast mij trouwens ook dat zowel de NMBS als De Lijn deze plannen zouden ondersteunen.

Als alternatief voor de uitbreiding van de parkeergelegenheden aan het station zijn Park & Ride voorzieningen aan de rand van de stad meer aangewezen. Het succes van de Park & Ride op Flanders Expo bewijst dit o.a. tijdens de Gentse Feesten.

Ik hoop dan ook dat rond deze plannen nog overleg kan worden gevoerd in het kader van het mobiliteitsconvenant dat het Vlaamse Gewest wenst af te sluiten met de stad Gent en De Lijn.

Zoals u wellicht reeds weet, wil minister Baldewijns het convenant als hefboom te gebruiken voor de uitbouw van een mobiliteitsbeleid, waarin de verantwoordelijkheid wordt gedeeld tussen het Vlaamse Gewest, de lokale overheden en De Lijn. De verschillende partners zullen de beschikbare middelen gecoördineerd inzetten om de beleidslijnen inzake mobiliteit, zoals vastgelegd in het Regeerakkoord en verder uitgewerkt in de Beleidsbrief van minister Baldewijns, te realiseren.

Het mobiliteitsconvenant is gericht op wederzijdse, resultaatgerichte actie-verbintenissen. Het gaat immers niet langer op dat het Vlaamse Gewest bepaalde projecten financiert, als daartegenover geen ondersteunende initiatieven staan van de lokale overheden. Zonder dergelijke engagementen komt de effectiviteit op lange termijn in het gedrang.

Inderdaad, binnen het beperkte budget voor wegeninfrastructuur is een gebrek aan doelmatigheid van de investeringen niet aanvaardbaar. Het afsluiten van resultaatgerichte afspraken om de doelmatigheid te verhogen is dan ook de prioritaire doelstelling van het infrastructuur- en mobiliteitsbeleid waarin het mobiliteitsconvenant een centrale rol wordt toebedeeld.

Het convenant moet ook leiden tot een verdere verbetering van het openbaar vervoer in Gent. Een autoluwe binnenstad is onontbeerlijk voor een ingrijpend effect op snelheid en stiptheid van bussen en trams. Ook andere maatregelen - zoals doorstromingsfaciliteiten door eigen bus-en trambanen en verkeerslichten-beïnvloeding, verbeterde informatieverschaffing en halte-infrastructuur - zullen de verkeersleefbaarheid vergroten.

Dit vergt natuurlijk in belangrijke mate een nauwe samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen. De bijdragen die de stad Gent, het Vlaamse Gewest, de NMBS en De Lijn leveren in het kader van de tramkoker zijn hiervan een goed voorbeeld.

Ik ben er dan ook van overtuigd dat deze samenwerking ook voor andere plannen zal worden voortgezet.