

> Philippe Moreau, adviseur bij Brulocalis

STUDIEREIS NAAR DE VURIGE STEDE

In het kader van de overeenkomst met Brussel Mobiliteit heeft Brulocalis een nieuwe studiereis rond mobiliteit en verkeersveiligheid georganiseerd. Samen met heel wat mobiliteitsadviseurs (CEMA's) en verkeersveiligheidscoördinatoren maar ook met politieke vertegenwoordigers trokken we op 13 oktober naar Luik.



Met de nieuwe tram in Luik konden we niet om dit belangrijke project heen: we wilden met eigen ogen zien hoe men er de mobiliteit herzien en de publieke ruimte heringedeeld had. Jean-François Leblanc, directeur van de dienst Mobiliteit, gaf een grote uiteenzetting over de behoeften van de stad op het vlak van mobiliteit, over het gemeentelijk mobiliteitsplan dat daaruit voortvloeide, over de keuze voor de terugkeer van de tram in Luik en over de voorzieningen voor fietsers en voetgangers waarover in een vroege fase al beslist was. In de loop van de voormiddag werd duidelijk hoe belangrijk het is om aan het begin van het project een goede strategische visie uit te stippelen, maar vooral om tijdens de implementatie een stabiele visie en politieke continuïteit te kunnen behouden. Daarvan heeft Luik kunnen profiteren gedurende de achttien jaar die nodig was om de tramlijn te verwezenlijken.

EEN TRAM GENAAMD VERLANGEN

De terugkeer van de tram in Luik is een lang verhaal dat teruggaat tot het begin van deze eeuw. In die periode bestond het openbaar vervoer uit een aantal bouwvallige treinstations

en een verzadigd busnetwerk. Er waren toen twee grote vervoersknooppunten: de Place Saint-Lambert en het station Luik-Guillemins. Zij waren met elkaar verbonden door een heel netwerk van buslijnen die vaak propvol zaten, tot groot ongemak van de reizigers in de Luikse binnenstad.

Omdat het netwerk eigendom was van TEC-Liège, hebben de SRWT (de Waalse Regionale Maatschappij voor Vervoer) en het Waals Gewest samengewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw vervoersplan om in te voeren. De SRWT werkte toen bijna uitsluitend met bussen. De eerste ideeën voor oplossingen gingen dan ook in de richting van deze vorm van vervoer. Maar het stadsbestuur zag het anders. Als men een performant vervoersmiddel met een zeer hoge capaciteit wilde, dan moest men voor een tramlijn gaan. Deze visie won het pleit, wat in 2008 leidde tot een akkoord voor een tramlijn tussen Jemeppe en Herstal, dwars door het centrum van Luik.

EEN PARCOURS MET OBSTAKELS

Zoals bij vele projecten van deze omvang verliep ook dit project moeizaam en waren er heel wat hindernissen. Een eerste toekenning van de opdracht was voorzien voor 2015, maar werd

afgewezen door Eurostat. Pas in maart 2017 kon een nieuwe aanbesteding uitgeschreven worden en in september 2018 werd de opdracht definitief toegewezen. De werken konden van start gaan. De stad Luik maakte geen deel uit van deze publiek-private samenwerking (Waals Gewest, SWRT & consortium Tram Ardent). Maar aangezien de tramlijn haar grondgebied doorkruiste, kon de stad adviezen uitbrengen op het vlak van stedenbouw en mobiliteit. Ze ontwikkelde een stadstrategie toegespitst op grootstedelijke projecten, waarin de tram de verbindende schakel én het vlaggenschipproject zou zijn.

EEN INTERNATIONAAL PROJECT ALS DRIJFVEER

Tegelijk met de mobiliteitsplannen greep Luik de kandidatuur voor de wereldtentoonstelling van 2017 aan om de stedenbouw te herzien en vaart te zetten achter veranderingen. Hoewel de stad uiteindelijk niet geselecteerd werd voor de expo, kon ze toch diverse stadsvernieuwingprojecten uitvoeren, vooral op plaatsen waar het industriële verleden sociaal-economische littekens achtergelaten had. Door de gelijkzijdigheid en coördinatie van de kandidatuur voor



> Fiets- en wandelvoorzieningen verbinden de wijk Guillemins met het stadscentrum.

Expo 2017 en de werken aan de tramlijn kon Luik een gedaanteverandering ondergaan en grondig moderniseren. Het bood ook nieuwe perspectieven voor economische en sociale ontwikkeling.

OOK PARKEREN TELT MEE

Vroeger was het parkeerbeleid gebaseerd op de ontwikkeling van het autoverkeer en de vraag van burgers uit de verschillende wijken. Beetje bij beetje werd het systeem onduidelijk en onaangepast. De tram zette de mobiliteit op zijn kop. Het was het uitgelezen moment om het parkeerbeleid volledig te herzien en het logischer, doeltreffender en inzichtelijker te maken. Er geldt nu één enkel tarief dat op elke mogelijke manier betaald kan worden. Er zijn diverse abonnementen mogelijk en er zijn voorbehouden plaatsen voor buurtbewoners voorzien. Vroeger was het grondgebied onderverdeeld in 58 verschillende kleine zones met onoverzichtelijke grenzen. Sinds de hervorming zijn er maar 17 zones meer met logischere en beter herkenbare grenzen.

EN IN DE PRAKTIJK?

's Namiddags nam de groep de tram richting eindstation Coronmeuse. Het voertuig is 45 m lang, maar wel 35 cm breder dan de trams in Brussel, en biedt plaats aan 310 reizigers. De tram rijdt van vijf uur 's ochtends tot één uur 's nachts, met een frequentie die kan oplopen tot minder dan vijf minuten. Wat meteen opviel: ondanks het tijdstip en het feit dat we het centrum uitreden, bleef de tram goed gevuld tot het eindstation, waar veel mensen de bus naar de voorsteden namen.

Vervolgens keerde de groep te voet terug, dwars door de nieuwe Coronmeusewijk en het Astridpark dat langs de Maas loopt, met zicht op Droixhe, een wijk die via een zijtak van de tramlijn met de stelplaats verbonden is. Nadat we iets verder een van de nieuwe fietsers- en voetgangersbruggen overgestoken hadden, zagen we de nieuwe inrichting van de Quai Saint-Léonard die doorgevoerd kon worden dankzij de aanleg van de tramlijn. Fietsers en voetgangers beschikken nu over een moderne en comfortabele inrichting. Vervolgens namen we opnieuw de tram door het centrum van de stad. De ingrijpende herinrichting van de Luikse binnenstad gaf voetgangers veel meer ruimte en resulteerde in een geslaagde stedelijke vernieuwing.

Vervolgens ging de groep te voet naar de erg drukke fietsers- en voetgangersbrug 'La Belle

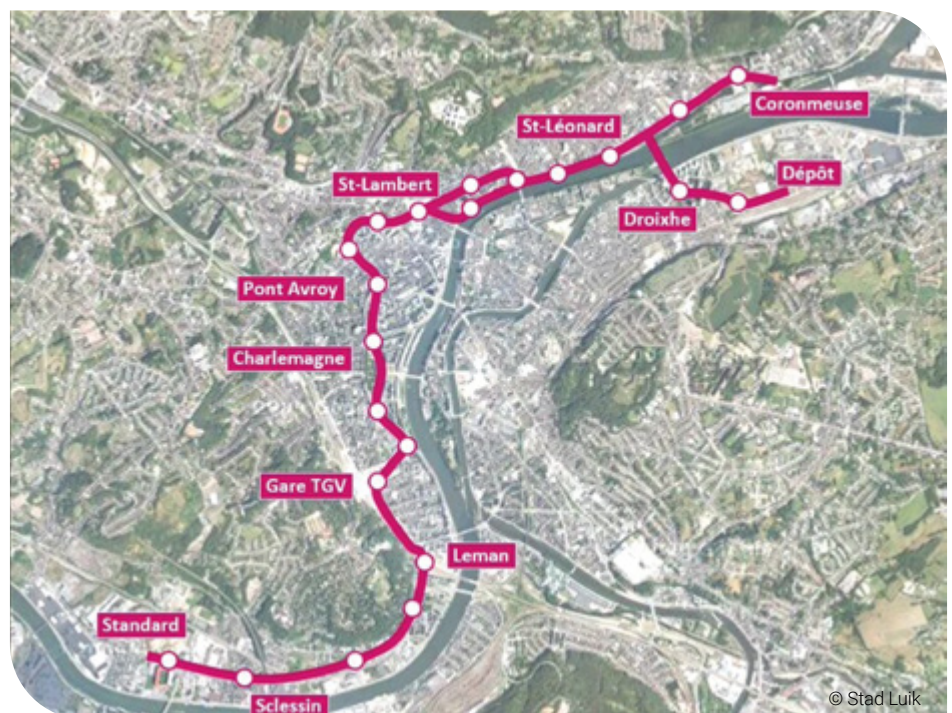
Liégeoise'. Deze brug gaat over de Maas, verbindt de wijk Guillemins met het park La Boverie en spaart de zachte weggebruiker een omweg van meer dan een kilometer via niet-aangepaste bruggen. We laten de voetgangersbrug achter ons en zien hoe de esplanade Simone Veil zich breed uitstrekt naar het kenmerkende station Luik-Guillemins. Het bezoek ging verder per tram naar het legendarische stadion van Sclessin, momenteel het zuidelijke eindpunt van de lijn, via de vernieuwde haltes Place Leman, Val Benoît en Pont des Modeleurs.

EEN ZEER LEERZAAM BEZOEK

Luik bleek een goede keuze voor een studiereis. Met een goed opgestelde en doordachte strategie in combinatie met een stabiele politieke langetermijnvisie is het mogelijk om een gemeente grondig te transformeren en haar alle troeven te

geven voor toekomstige sociaal-economische ontwikkelingen. Op het vlak van mobiliteit biedt de moderne terugkeer van de tram een efficiënt vervoersmiddel voor een stad die steeds meer leed onder verouderd openbaar vervoer en een achterhaald parkeerbeleid.

De stad Luik heeft de grote verdienste dat ze ambitieuze projecten aangegrepen heeft om haar stedelijke visie te herzien en die wist door te drukken in dossiers waar ze niet altijd de touwtjes in handen had. De veranderingen zijn ingrijpend, maar volgen dezelfde trends als bij recente studiereizen naar grote buitenlandse steden: enerzijds een betere verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen, met voorrang voor actieve mobiliteit en openbaar vervoer, en anderzijds een parkeerbeleid dat aangepast wordt om de mobiliteit te verbeteren en de stad aangenamer te maken.



© Stad Luik