
OPSCHRIFT

Vergadering van 7 december 2017

Nummer: 2017_MV_00495

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sara Matthieu: Afschaffing tram 4 naar Moscou

Raadslid(-leden):

Sara Matthieu - Groen

Bevoegd:

Filip Watteeuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Vanaf 21 november bedient tram 4 de wijk Moscou niet langer. Vier tramhaltes gaan voor lange tijd uit dienst: Botermarkt, Moriaanstraat, Van Ooteghemstraat en P&R Moscou. Dit omwille van de slechte staat van de tramsporen in de Jozef Vervaenestraat. Nochtans gaat het om een druk bezette lijn: elke dag stappen er zo'n 2.500 reizigers op en af. De buurt reageert verbijsterd, ook al omwille van het gebrek aan communicatie vanwege De Lijn. Na de schrapping van tramlijn 22 verliezen we in Gent alweer aanbod op het openbaar vervoer omwille van besparingen bij De Lijn, terwijl we net meer capaciteit nodig hebben.

Vraag:

Was de Stad op de hoogte van deze beslissing tot schrapping van De Lijn? Is er overleg geweest over deze schrapping?

Was de Stad op de hoogte van de slechte staat van de tramsporen? Is dit besproken met De Lijn?

De Lijn wil een aantal buslijnen aanpassen om de schrapping op te vangen, volstaat dit volgens de Stad? Wat denkt de schepen van het voorstel van de reizigersbond om lijn 22 zolang her in te voeren?

Is de heraanleg reeds gepland? Wat is de mogelijke timing om deze belangrijke lijn weer in gebruik te nemen?

Behandeld door de commissie openbare werken, mobiliteit en stedenbouw in openbare vergadering van 7 december 2017.

ANTWOORD

7 december 2017

Ik wil hier nog eens benadrukken dat het onderbreken van Lijn 4 een beslissing was van De Lijn waarover de Stad Gent niets te zeggen had en die ons een week voor de effectieve onderbreking is gemeld. Die onderbreking is het gevolg van een acuut veiligheidsrisico: een risico op ontsporen van de tram door de slechte staat van de sporen. Daar kunnen wij uiteraard niets tegen beginnen.

De situatie van de slechte tramsporen was echter al lang gekend en wij waren al lang vragende partij om de heraanleg van de Jozef Vervaenestraat op te starten. De Lijn heeft daarmee echter veel te lang gewacht. Ook voorlopige herstellingsmaatregelen brengen momenteel geen soelaas meer. Ik heb mijn mening daarover al eerder uitgebreid uit de doeken gedaan, maar voor mij illustreert dit overduidelijk het gebrek aan investerings- én onderhoudsbudget die De Lijn van haar voorgedijminister en van de Vlaamse regering krijgt toegewezen.

De heraanleg van de Vervaenestraat komt er nu wel, maar pas eind 2018 zouden die werken aanvatten en die zouden minstens een jaar duren, waardoor Lijn 4 voor minstens 2 jaar zal omgeleid zijn naar de stelplaats in Gentbrugge.

De manier waarop De Lijn hierover heeft gecommuniceerd naar de bewoners, vind ik persoonlijk beneden alle peil. Er werd veel te weinig informatie gegeven en die werd bovendien verspreid naar een heel select publiek. Op de website was het nieuwsbericht zelfs nauwelijks terug te vinden en een persbericht is er ook niet verspreid.

Goed, de situatie is nu wat ze is.

We weten, mevrouw Riebbels dat aan de haltes die niet meer bediend worden door Tram 4 ongeveer 2.500 reizigers per dag op- en afstapten. Het is dus zeker belangrijk dat er een goed alternatief wordt voorzien.

Een pendelbus is één mogelijkheid. Als men dat doet, dan wil ik alleszins garanties dat die niet wordt afgeschaft. Het verhaal van de pendelbus in Gentbrugge die de afgeschafte haltes van Lijn 2 moest compenseren, zit nog vers in het geheugen. Dat was geen succes en die pendelbus is dus ook snel terug afgevoerd. Het lijkt me beter om te bekijken of het huidige aanbod van bussen niet kan worden versterkt (een hogere frequentie).

De Lijn heeft ons bevestigd dat de bus bundel 40 die nu door de Vervaeenstraat rijdt, ook na de werken aan de Hundelgemsesteenweg langs dezelfde weg zal blijven rijden. Dat zorgt nu voor een frequentie van 1 bus om het kwartier. We komen van 2 trams per kwartier. Ik zal er dus zeker bij De Lijn op aandringen om deze frequentie te versterken. Een groot voordeel van het gebruik van de bestaande buslijnen, is dat vanuit Moscou dan ook verschillende bestemmingen kunnen worden bereikt, terwijl een pendelbus altijd een overstap aan Ledebergplein zou vereisen.

Een pendelbus zou misschien wel zin hebben als we effectief – zoals mevrouw Versyp suggereert – de P+R gevoelig zouden kunnen uitbreiden. Dat onderzoek is gevoerd door het Mobiliteitsbedrijf, maar de conclusie is dat de P+R Moscou enkel sterk kan worden uitgebreid door de bouw van een parkeergebouw. De beschikbare ruimte is immers te klein om op maaiveld veel extra parkeerplaatsen te creëren. Een parkeergebouw op die plek is ook moeilijk te realiseren en zou een zeer hoge kost betekenen voor een relatief beperkt aantal parkeerplaatsen.

Op 800m en 1.000m van deze P+R-parking liggen er twee andere P+R-parkings, vooral P+R/Carpoolparking Gentbrugge Arsenaal en P+R Gentbrugge, die een veel groter potentieel hebben naar bestaande capaciteit, bereikbaarheid, natransport en mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding. Er is voor gekozen om in te zetten op de locatie P+R/Carpoolparking Gentbrugge Arsenaal m.b.t. de uitbreiding van het aantal P+R-plaatsen in het zuidoosten van Gent.

Wat betreft het voorstel van de Reizigersbond.

Dit voorstel is een voorstel dat geen oplossing biedt voor de gedupeerde reizigers in Ledeberg en Moscou, maar uiteraard een voorstel dat een goede zaak zou zijn voor de reizigers uit Gentbrugge die de dupe zijn van de eerdere afschaffing van Lijn 22.

Ik steun dat voorstel van de Reizigersbond dan ook volmondig. In een eerste reactie van De Lijn lees ik dat het terug bedienen van de haltes onder het E17-viaduct voor hen geen optie is. Omdat ze die sporen nodig hebben voor het stallen van trams en ook omdat dit de reistijd voor tram 4 zou verlengen, waardoor ze hun dienstregeling zouden moeten aanpassen en ook extra chauffeurs zouden moeten inzetten. Dit is uiteraard een zeer vreemde reactie, praktische problemen moeten kunnen worden opgelost.

Ik ga hier nu niet ingaan op alle technische details, maar op basis van de informatie die ik heb gekregen van de Reizigersbond, lijken mij de problemen die De Lijn aanhaalt eerder van praktische aard. En dus oplosbaar.

Ik zal er dus – samen met de Reizigersbond – bij De Lijn blijven op aandringen om de haltes onder de viaduct van de E17 opnieuw te bedienen. Ik heb volgende week een afspraak met de directeur van De Lijn Oost-Vlaanderen en dat staat daar op de agenda. Ik moet wel direct bekennen dat ik

niet zoveel hoop heb op een positieve uitkomst. Ik heb gemerkt hoe moeilijk het is voor De Lijn om extra's te doen. Dat heeft zeker niet te maken met de onwil bij de mensen bij De Lijn Oost-Vlaanderen, maar alles met het strakke keurslijf waarin zij zijn gedwongen door de Vlaamse regering.
