

OPSCHRIFT

Vergadering van: 16 januari 2014

Nummer: 2014_MC_00028

Onderwerp:
Verlenging tramperrons lijn 1. - Sas van Rouveroij

Raadslid(-leden):
Sas van Rouveroij - Open Vld

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

In december raakte bekend dat uiteindelijk 43 tramperrons in Gent onder handen moeten genomen worden om ze klaar te stomen voor de zogenaamde supertram die 42 meter lang zal zijn tegenover de 33 meter van de huidige hermelijntrams, extra capaciteit die nodig is op lijn 1.

Voor de heraanleg is een prijskaartje van 1 miljoen euro voorzien. In de eerste plaats ben ik tevreden dat uit het antwoord op een vraag in het vragenuurtje bleek dat de kosten voor de werken integraal zullen gedragen worden door De Lijn. Zoals ik eerder al zei vind ik dit niet meer dan correct. Had De Lijn eerder overlegd met het Gentse stadsbestuur dan had die hier al rekening mee kunnen houden bij de heraanleg van een aantal perrons de afgelopen jaren.

Het stemt me dan ook enigszins tevreden dat ik in hetzelfde antwoord verneem dat er een werkgroep met daarin zowel de technische diensten van De Lijn als de stadsdiensten werd samengesteld en dat het overleg vlot en constructief verloopt.

Toch heb ik nog een aantal bijkomende vragen:

Vraag:

- Is er al zicht op de impact van de perronverlenging op omliggend openbaar domein zoals kruispunten, parkeerplaatsen, terrassen? Zo ja, wat zal hier de impact zijn en was hierover desgevallend al overleg met bijvoorbeeld horeca-uitbaters?
- We vernamen dat 7 perrons als te recent beschouwd worden en deze voorlopig niet worden aangepast. Zullen alle deuren van de supertram aan deze haltes dan gebruikt kunnen worden?
- Zullen de kosten voor de latere aanpassing van de 7 perrons en van perrons op andere lijnen dan lijn 1 ook integraal door De Lijn gedragen worden?

ANTWOORD

21 januari 2014

De impact van de verwachte langere tramvoertuigen (flexity 2 model) is uiteraard grondig bekeken over het gehele traject als voor de individuele haltes. Dit door De Lijn, als opdrachtgevend bestuur, in samenwerking met de stadsdiensten.

Bij de screening en ontwerp van de individuele haltes zijn inderdaad (potentiële) knelpunten opgedoken bv. blokkering van kruispunten of opritten. Deze problemen zijn grotendeels opgelost in het ontwerptraject. Bv. kon in een aantal gevallen het probleem verholpen door het perron te verschuiven.

Enkel t.h.v. de Koolsteeg (zijsteegje in de Burgstraat) kon niet vermeden worden dat een halterende tram een zijsteegje korte tijd blokkeert. Dit effect wordt echter als erg beperkt ingeschat, omdat de Koolsteeg zeer weinig verkeer kent.

Inzake het parkeren en de toegankelijkheid van private parkeerplaatsen (via garages of inritten) zijn er geen knelpunten meer voorliggend.

Wat de openbare parkeerplaatsen betreft, volgens de huidige parkeerbalans zullen door de ingrepen voor de noodzakelijke perronverlengingen of perronverschuivingen 17 parkeerplaatsen verdwijnen in totaal over het ganse Lijn 1 traject tussen Flanders Expo tot Wondelgem.

Aan bepaalde kruispunten is het ook niet mogelijk of wenselijk gebleken om zebrapaden te verschuiven of anders in te richten. In sommige gevallen kan een halterende tram dus een zebrapad tijdelijk blokkeren, wat tijdelijk enig ongemak voor voetgangers kan betekenen, maar met enig geduld tot een veilige overstek leidt.

De impact van de perronverlengingen of –verschuivingen op terrassen is nihil.

Wat betreft uw vraag over het gebruik van alle deuren aan de haltes, ook die haltes die momenteel niet worden aangepast.

De Lijn laat ons weten dat alle deuren van de nieuwe trams op lijn 1 gebruikt zullen worden. Er wordt immers geoordeeld dat er zich op de locaties waar de halte momenteel niet wordt aangepast geen veiligheidsrisico's zullen voordoen. Ook vandaag zijn er immers nog haltes waar afstappende reizigers uit bijvoorbeeld Hermelijntram op maaiveldniveau, weliswaar minder comfortabel, moeten uitstappen (bv Veldstraat thv Koophandelsplein).

Mochten hier toch eventuele problemen over rijzen in de toekomst dan blijft het nog steeds mogelijk om bepaalde deuren toch afzonderlijk gesloten te houden.

Bij te korte perrons zal De Lijn er ook voor kiezen om eerder de achterste (bredere) deur toegankelijk te houden en niet de eerste (smallere) deur ter hoogte van de chauffeur als dit

mogelijk is.

Ten behoeve van minder mobiele reizigers zullen de goed toegankelijke deuren indicatief op de perrons worden aangeduid.

Qua wie zal betalen voor de latere aanpassing van de andere perrons op lijn 1 en op andere lijnen. Voor de aanpassing van de perrons op lijn 1 is het inderdaad dat De Lijn dit betaalt. Bovendien zullen 4 van deze 7 recente perrons, namelijk thv Van Nassastraat en Van Monckhovenstraat, nu toch al in beperkte mate worden aangepast (telkens beide rijrichtingen) om veiligheidsoverwegingen. Dit in tegenstelling tot de eerdere aanname, maar ook op kosten van De Lijn.

Voor de andere lijnen zijn voorlopig geen plannen om perrons aan te passen. De nieuwe Flexity trams zullen immers eerst ten volle ingezet worden op lijn 1, ook in geval van eventuele bijkomende tramleveringen. De Hermelijnen die dan van lijn 1 vrijkomen kunnen dan worden ingezet op de andere lijnen. Wel is het evident dat in geval van nieuwe heraanleg thv andere tramlijnen reeds onmiddellijk voor de langere perrons wordt gekozen op maat van de nieuwe tram.
