



Opschrift

Vergadering van 14 september 2021

Nummer: 2021_MV_00396

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Anneleen Van Bossuyt: Ongevallen met fietsers aan tramsporen

Raadslid(-leden):

Anneleen Van Bossuyt - N-VA

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Iedereen die in Gent fietst weet dat het opletten geblazen is aan tramsporen. Dankzij het UZGent hebben we nu een inschatting van het aantal ongevallen van fietsers aan tramsporen in onze stad. Bijna vijfhonderd fietsers per jaar belanden zo op de spoedafdeling.

We moeten dit ernstig nemen en doen wat we kunnen om het aantal ongevallen naar beneden te krijgen. De spoedarts van het UZ die de cijfers naar buiten bracht, stelt dat twee maatregelen nodig zijn. Ten eerste moet aan de infrastructuur worden gewerkt om fietsers zoveel mogelijk gescheiden te houden van het tramverkeer. Daarnaast moeten mensen ook bewust gemaakt worden van het gevaar zodat zij hun gedrag aanpassen.

Vraag:

Wat is uw reactie op deze studie?

Welke maatregelen neemt u om het aantal fietsongevallen aan tramsporen in onze stad sterk te doen verminderen?

Antwoord

Ik was niet op dat debat. Ik begrijp dat u uw gram wil halen, maar nu is het tijd om ervan af te stappen en op het probleem te focussen.

Het probleem is: fietsers en tramsporen zijn een moeilijke combinatie, zeker in Gent. Het voorstel, zoals in DS is verschenen, om alle tramsporen weg te doen is geen goed idee. Qua comfort en capaciteit kan er niets aan tippen. Op lijn 1, rijdt een albatros om de

6 minuten. Met een trambus moet je dan om de 2 minuten een bus over de as sturen om dezelfde capaciteit te halen. Vanaf je werkt met een frequentie die onder de 6 minuten ligt, wordt het onorganiseerbaar. Trambussen zijn op LT ook duurder. Trams gaan heel lang mee, zie pcc-trams, die gaan 40 jaar mee. Trambussen zijn ook minder wendbaar, ze zwenken meer uit wat dan weer een probleem kan zijn naar veiligheid van voetgangers en fietsers.

Als we meer veiligheid willen voor voetgangers en fietsers moeten we meer mensen op het ov krijgen. Niet iedereen kan de overstap maken van auto naar fiets/te voet. Om de overstap naar OV te maken moet je comfort en kwaliteit bieden, dan komt er ook meer ruimte, dus meer comfort en veiligheid voor fietsers en voetgangers.

¼ van de ongevallen is te wijten aan tramsporen. Maar vanwaar komen die andere ¾? Stellen we dezelfde vraag bij de oorzaak van die ¾? Gaan we auto's afschaffen? Meer trams = minder auto's = minder ongevallen met voetgangers en fietsers.

Wat me verbaast is dat De Lijn afwezig was in het debat de voorbije weken. Net zij zouden de verdediging moeten opnemen van de tram. Die afwezigheid is tekenend. De Lijn is de voorbije legislaturen dood gemaakt door onderfinanciering. In andere regio's doet men testen en experimenten hoe dit beter kan, hier niet. We hebben topbedrijven in chemie (vb recticel), die kunnen daar toch mee bezig zijn?

Na de pers zat er reeds na 2 dagen een mail in mijn mailbox met een mogelijke oplossing. De Lijn zou dit moeten doen.

In Gent hebben we weinig ruimte. Het wegdek moet piekfijn in orde zijn. Als je als fietser een plotse beweging moet doen en je kan niet veilig uitwijken, dan kom je in gevaar. Het wegdek tussen de sporen en net naast de sporen wordt niet voldoende onderhouden. In Antwerpen heeft De Lijn een onderhoudscontract, in Gent blijktbaar niet. Waarom?

Het wegdek, ook buiten grote heraanlegprojecten, moet in orde zijn.

De Lijn moet ook nadenken over de veiligheid voor fietsers. Dat kan door de veilige fietslijn aan te duiden of aan te duiden waar het gevaarlijk is.

De Lijn is murw geslagen en komt er niet uit. De nieuwe topvrouw ziet het potentieel, maar er is veel werk aan om terug op de juiste sporen te geraken.

De stad kan ook zaken doen. Bij heraanleg moet daarop worden gewerkt. Als er ruimte is, moet er voor fietsers en voetgangers ruimte worden voorzien. Bij Coupure Rechts wordt bijvoorbeeld een wandel/fietspad voorzien. En als er niet voldoende ruimte is voor een fiets/voetpad, moet er tussen en langs de sporen voldoende ruimte zijn.

We ontvlechten systematisch fietsassen en tramsporen, bijvoorbeeld via de Bijlokekaai. We zetten daar verder op in. Er komt een Gents fietsknooppuntennetwerk dat veilige routes zal aangeven.

Het MB zal een systematische screening doen van obstakels langs de tramsporen. Helaas staan die paaltjes er om te verhinderen dat auto's verkeerd parkeren en de tram ophouden...

We organiseren reeds 10 jaar fietslessen. Dit willen we uitbreiden met een hoofdstuk 'fietsen in de buurt van tramsporen'.

We moeten ook samenwerken met andere overheden zoals AWW.

Helemaal het risico weghalen zal misschien niet lukken, maar we moeten streven naar 'zo goed mogelijk'.
