



Opschrift

Vergadering van 14 september 2021

Nummer: 2021_MV_00431

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Fiets en Tram

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In de duurzame omslag van onze stedelijke mobiliteit nemen de (deel)fiets en het openbaar vervoer een sterkere en sterkere rol op. Daar zetten we met deze stad ook doelbewust, consequent stevig op in. En de cijfers liegen er niet om. Jaar na jaar zien we ook een stijging van het aantal fietsers en openbaar vervoergebruikers.

Fietsen in een stad met traminfrastructuur, zoals Gent, houdt evenwel helaas nog risico's in, soms met fatale afloop, mochten we deze week vernemen. Een studie van UZ Gent gaf aan dat er jaarlijks meer dan 500 fietsongevallen ter hoogte van traminfrastructuur vallen te betreuren.

Terecht wees u er in het interview op Radio 1 op 8/9/21 op dat we naar een betere 'cohabitation' moeten tussen Fiets en Tram. Fiets en Tram maken essentieel deel uit van onze Gentse, hedendaagse, maar vooral ook toekomstige mobiliteit. Uit eerdere debatten in deze gemeenteraad, ook tijdens de vorige legislatuur, kwam de vraag geregeld naar voor om voor een fietsvriendelijker tramspoorinfrastructuur te gaan. In andere Europese landen bestaan er ook systemen die als dusdanig al in gebruik zijn. Ook in de huidige beleidsnota wordt aangegeven om het 'valgevaar' te beperken, en ook voor de "onzekere fietser" de stad fietsvriendelijker te maken.

Vraag:

- In de voorgaande legislatuur zijn er al inspanningen geleverd in het zoeken naar een veiliger 'samengaan' van fiets en tram in Gent. Worden er ook in deze legislatuur verdere inspanningen daarrond geleverd? Kan dit kort worden toegelicht?
- Wordt hierover verder met De Lijn in overleg gegaan, want het is toch De Lijn die de traminfrastructuur aanlegt en beheert, en wat is het standpunt van De Lijn anno 2021?

- Kan er gekeken worden met De Lijn om in de toekomstige tramprojecten in Gent, denk maar aan de doortrekking van de tram van het Neuseplein naar de Dampoort, de vernieuwing van de tramsporen tussen Kortrijkse Poort en Veldstraat, vertramming lijnen 7 en 3, voor fietsvriendelijker traminfrastructuur te gaan?

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.

$\frac{1}{4}$ van de ongevallen is te wijten aan tramsporen. Maar vanwaar komen die andere $\frac{3}{4}$? Stellen we dezelfde vraag bij de oorzaak van die $\frac{3}{4}$? 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 blijkbaar 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'.
