

OPSCHRIFT

Vergadering van: 13 februari 2014

Nummer: 2014_MC_00054

Onderwerp:

Doorrijverbod voor fietsers in de Kortrijksepoortstraat. - Sas van Rouveroij

Raadslid(-leden):

Sas van Rouveroij - Open Vld

Vraag gericht aan:

Filip Watteuw

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Omwille van de doorstroming van tramlijn 1 is het verboden via de Kortrijksepoortstraat in Gent staduitwaarts te fietsen. De reden voor dit verbod is dat de Kortrijksepoortstraat te smal is om tussen de tramsporen en het voetpad in een fietspad te voorzien en fietsers tussen de tramsporen het openbaar vervoer zouden vertragen.

Ik ondervroeg de schepen hierover enkele maanden geleden. De schepen stelde akkoord te gaan met de afweging van De Lijn en het verbod staduitwaarts te blijven handhaven.

Er is al meerdere keren gebleken dat er totaal geen draagvlak bestaat voor dit verbod, getuige het protest van de buurtbewoners en de frequente overtredingen. Het is bijzonder pijnlijk om te moeten vaststellen dat het beboeten van de overtreders de enige actie is die op dit moment in dit dossier wordt ondernomen. Op maandag 14 oktober betrapte de politie op één uur tijd niet minder dan 32 fietsers bij het rijden in de verboden richting.

Ik heb daarom zelf een alternatief uitgewerkt.

Wat beoog ik:

1. Respecteren van het co-modaal, dus redelijk toepassen van het STOP Principe, dat betekent eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer, dan privaat verkeer.
2. Het openbaar vervoer dusdanig ontzien dat de hinder die rest niet opweegt tegen het voordeel voor het fietsverkeer.
3. Tot stand brengen van de kortste fietsas tussen Zuid-St-Pietersstation.
4. Gebruik van het verkeersbord D10 (=deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers) als conform het vademecum fietsvoorzieningen "andere wijzigingen in het dwarsprofiel, die beogen plaats te winnen voor de afwikkeling van voetgangers en fietsers, om verkeerskundige of planologische redenen geen goede opties zijn". Met andere woorden indien minder dan 3 m, maar meer dan 2m ruimte beschikbaar is in een voldoende aaneengesloten geheel. Volgens de definitie en

toepassingsgebied van fietsvoorzieningen wordt namelijk voor de plaatsing van D10 een breedte van 2 m aanbevolen, rekening houdende met het profiel van vrije ruimte voor een voetganger, de breedte van een fietser en de nodige schuwafstand. Wat het aantal voetgangers en fietsers betreft om een D 10 bord te kunnen plaatsen, bestaat geen vastgelegde norm. Nederlands empirisch onderzoek heeft wel uitgewezen dat een voetgangersdichtheid boven 200 voetgangers per uur per meter profielbreedte uitstijgt, de combinatie van fietsers en voetgangers niet langer mogelijk is. Uit eigen tellingen in de Kortrijksepoort blijkt dat deze norm niet wordt gehaald. Gemiddeld tellen we nooit meer dan ongeveer 58 voetgangers per uur.

5. Gebruik van het verkeersbord D7 met onderbord M7 (=deel van de openbare weg voorbehouden voor fietsverkeer met verbod voor Bromfietser Klasse B) indien er meer dan 3 m ruimte beschikbaar is in een voldoende aaneengesloten geheel.

In concreto betekent dit:

- Vanaf Verloren Kost tot aan Kortrijksepoortstraat 132: D10
- Vanaf Kortrijksepoortstraat 176 tot aan Veergrep: D10
- Vanaf Kortrijksepoortstraat 218 tot aan de stadsring: D7 met onderbord M7

Vandaar mijn vraag:

Vraag:

Hoe kijkt de schepen aan tegen dit voorstel? Is de schepen bereid dit voorstel, al dan niet door hem verfijnd, verbeterd of aangevuld, te implementeren?

ANTWOORD

19 februari 2014

Ik heb na uw vorige vraag de opdracht gegeven aan het Mobiliteitsbedrijf om de verschillende oplossingspistes grondig te onderzoeken. Ook uw scenario met een gemengd fiets- en voetpad werd daarbij onderzocht.

Op het eerste zicht lijkt uw oplossing mogelijk, maar ik vrees helaas dat het niet de beste is. Indien we het voetpad van de Kortrijksepoortstraat zouden openstellen voor fietsers, bestaat er geen twijfel over dat dit druk zal worden gebruikt. De verwachte intensiteit van fietsers komt daarbij in conflict met de voetgangersstromen. Het fietsvademecum waarnaar u verwijst, is daarin heel duidelijk: het verkeersbord D10 moet gelden als een absolute uitzonderingsmaatregel voor plaatsen waar er geen alternatieven voorhanden zijn en kan enkel worden gebruikt bij lage voetgangers- en fietsersintensiteiten. Aan deze voorwaarden is hier zeker niet voldaan.

Ik probeer hier – net als uzelf – het STOP-principe te respecteren en het kan dus zeker niet zo zijn dat de voetgangers hier het onderspit moeten delven. Voor de fietsers bestaat er een veel comfortabeler en veiliger alternatief via de Baertsoenkaai en Bijlokekaai. In vergelijking met het kunnen doorrijden door de Kortrijksepoortstraat betekent dit een omrijbeweging van 200m. Als je dat nadeel afweegt tegen de voordelen (veilige en comfortabele route zonder kasseien en

tramporen of zonder conflicten met voetgangers, een conflictloze onderdoorgang van de R40),
lijken die laatste mij door te wegen.

Toegegeven, voor de bewoners van de Kortrijksepoortstraat is dit geen oplossing. In het
bijzonder voor een specifieke bewoonster met een fysieke beperking die zich verplaatst op een
bakfiets, is het moeten omrijden via de Bijlokekaai problematisch. Zoals ik eerder in deze
commissie heb gezegd, betreur ik het dan ook dat hiervoor geen oplossing wordt gevonden.
