

## **OPSCHRIFT**

**Nummer:** 2013\_MC\_00146

### **Onderwerp**

*Doorrijverbod voor fietsers in de Kortrijksepoortstraat - Sas van Rouveroij*

### **Op voorstel van raadslid(-leden):**

Sas van Rouveroij - Open Vld

---

## **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 Kortrijksespoortstraat 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.

Eenzelfde verbod geldt op dezelfde as ook voor het wegvak van de Nederkouter tussen Ketelvest en Bagattenstraat.

Het doorrijverbod botst echter op hevig verzet van de fietsers, zij noemen het verbod een fietsstad als Gent onwaardig. En terecht!

Het alternatief voor de fietsers voor de Kortrijksepoortstraat is ofwel omrijden over de Blandijnberg, maar die heeft een hellingsgraad van 12 % ofwel omrijden via de Bijlokekaai, maar dan moet men de drukke stadsring kruisen op een onveilige kruispunt.

De Lijn stelt dat de parallel lopende as via de Verloren Kost- Baertsoenkaai – Bijlokekaai – Ijzerlaan weldegelijk een volwaardig alternatief is. Dit is geenszins het geval. De klachten bereikten zelfs de Vlaamse Ombudsman. Die treedt de klagers volmondig bij door vast te stellen dat de alternatieven geenszins aantrekkelijk zijn.

Het is volgens mij vooreerst duidelijk dat de Kortrijksepoortstraat, al is deze éénrichtingsverkeer, op zich breed genoeg is om fietsverkeer in twee richtingen op te vangen. Het zou anders ook niet mogelijk zijn om verkeer van trams en taxi's wel in twee richtingen toe te staan. Er is geen enkel risico dat fietsers kop op kop zouden komen te staan met het in één richting rijdend tegenliggend autoverkeer.

Meer nog, in de Nederkouter, die in het verlengde ligt van de Kortrijksepoortstraat, is wel fietsverkeer in beide richtingen toegestaan. De Kortrijksepoortstraat en de Nederkouter zijn identiek qua breedte en wegstructuur. De weginfrastructuur als argument valt derhalve weg.

Daarenboven wordt het inrijverbod in de praktijk massaal overtreden, wat erop wijst dat er niet alleen geen draagvlak bestaat voor het verbod maar er ook nood is aan deze verbinding. Vanuit een multi- en co-modaal denken moet dit de stad aanzetten om oplossingen te zoeken.

Een mogelijke oplossing zou het aanleggen van uitwijkstroken voor fietsers de zogenaamde “fietshavens” kunnen zijn. Tussen de Verloren Kost en de stadsring zou op drie plaatsen het trottoir versmald kunnen worden, zodat de fietsers een “vluchtweg” hebben als er een tram achter hen aan zou komen. Daar kunnen ze dan even wachten om de tram door te laten.

Of nog beter want de voetpaden hebben nergens (veel) overbreedte, op enkele korte stukken, een strook voor gemengd gebruik van het voetpad door voetgangers en fietsers, mits verlaging van de stoeprand bij het begin en het einde van de strook.

Met De Lijn is het echter moeilijk praten. Zij zijn zo soepel als de sporen die ze leggen. Steden zouden voor het openbaar vervoer op hun grondgebied veel meer beslissingsrecht moeten krijgen. Op 4 maart 2011 legde ik een resolutie in die zin voor in het Vlaams Parlement.

Ik ondervroeg de bevoegde minister Crevits meermaals over de problematiek. In een haar antwoord op mijn eerste vraagstelling, daterend van 8 juni 2012, stond onder meer te lezen: “De Lijn meldt dat, naar aanleiding van een plaatsbezoek op 24 februari 2012 in aanwezigheid van Stad Gent, ze een tijdelijk proefproject voorstelde, waarin fietsverkeer staduitwaarts enkel voor bewoners van de Kortrijksepoortstraat zou worden toegelaten. Ook een informatie- en sensibiliseringscampagne alsook het plaatselijk aanleggen van “fietshavens” maakte deel uit van dit voorstel van De Lijn. ....Een “fietshaven” is een alternatief voor de aanleg van volwaardige fietsinfrastructuur in straten van gemengd verkeer om de fietser even te laten uitwijken voor een achteropkomende tram. Bedoeling is zowel een vlotte(re) doorstroming van de tram te bekomen als de subjectieve verkeersveiligheid van de fietser positief te beïnvloeden. ... In Gent zijn deze o.m. aangebracht in de Burgstraat. Deze hebben volgens De Lijn echter niet altijd het verhoopte effect tot gevolg, omdat fietsers niet kunnen verplicht worden deze ‘uitwijkhavens’ te gebruiken.”

Om te beginnen met de laatste bemerking van De Lijn. Ik ben verbaasd over het feit dat De Lijn stelt dat fietsers niet kunnen verplicht worden de ‘uitwijkhavens’ te gebruiken. Artikel 12.1 van de wegcode bepaalt immers “Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen; daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen”. Die verplichting is dus duidelijk voor elke fietser, met of zonder uitwijkhavens. Misschien vergt dit wel enige sensibilisering, dan wel een aandachtspunt voor de politie.

Het voorstel om enkel fietsers staduitwaarts toe te laten voor zover het bewoners zijn is gewoon te gek om ernstig te nemen. En bewijst de wereldvreemdheid van De Lijn. Wie gaat zich daaraan houden? Wie gaat dit controleren? En vooral, niet alleen de bewoners maar vooral het doorgaand fietsverkeer is de grote pineut.

Ondertussen had ik ook schepen De Regge schriftelijk ondervraagd en van haar dan weer vernomen dat de aanleg van een fietshaven dan toch niet werd weerhouden door De Lijn.

Aldus interpelleerde ik op 7 januari 2013 andermaal minister Crevits met de vraag hoe het nu eindelijk en eigenlijk zat. Behoort de aanleg van uitwijkstroken voor fietsers (fietshavens) nu wel of niet tot de alternatieven om fietsverkeer mogelijk te maken? De minister antwoordde dat de conclusie tot voorbehoud bij het aanleggen van “fietshavens” het resultaat was van het overleg tussen Stad Gent en De Lijn, alsook dat de betrokken diensten van de Vlaamse overheid meedeelden dat hierover nog geen overleg werd gepleegd met het nieuwe college van de Stad Gent.

Dit wordt dus een echt kafka-verhaal. Maar er is hoop want er is nog geen overleg geweest met het “nieuwe” college.

Alle hoop is dus gevestigd op de nieuwe schepen voor mobiliteit waarvan te hopen is dat hij als

verwoede fietser zich niet zomaar zal laten terugfluiten door De Lijn.

Daarenboven kan het stadsbestuur volgens mij in dit geschil wel degelijk de weerstand van De Lijn gewoon naast zich neerleggen als ze van geen rede wil horen. Daarom dient de schepen een “tandje” bij te steken.

### **Vraag**

1. Gaat de schepen akkoord dat het doorrijverbod voor fietsers in de Nederkouter, voor het wegvak tussen Ketelpoort en Bagattenstraat, evenals in de Kortrijksepoortstraat staduitwaarts moet worden opgeheven?
2. Indien de schepen daarmee akkoord gaat, welke oplossing stelt hij dan voor aan De Lijn opdat de fietsers dit veilig kunnen doen en tramvoertuigen het minst worden gehinderd?

---

### **ANTWOORD**

**27 maart 2013 13:29**

Mijnheer Van Rouveroij, u weet dat dit een zeer moeilijke dossier is.

Ik ben inderdaad zelf een verwoede fietser en wil er in mijn beleid inderdaad alles aan doen zodat de fietser in Gent de ruimte en infrastructuur krijgt die hij verdient. Maar een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer is ook zeer belangrijk. En dat heeft niets te maken met het feit dat ik niet zou bereid zijn om de standpunten van De Lijn tegen te spreken, maar alles met mijn eigen overtuiging dat een vlot en efficiënt openbaar vervoer onmisbaar is in Gent.

De Nederkouter – Kortrijksepoortstraat liggen op de drukste tramverbinding in Gent, dé verbinding tussen het stadscentrum en het Sint-Pietersstation. Een vlotte doorstroming is hier dus absoluut cruciaal als we willen dat ons centrum vlot bereikbaar blijft met de tram.

Het toelaten van stadsuitwaarts fietsverkeer in de Kortrijksepoortstraat dreigt deze doorstroming sterk te hypothekeren. Ik ben het eens met u dat het voorstel om dit enkel toe te laten voor bewoners een wereldvreemd idee is. Dit is onduidelijk en oncontroleerbaar. Het is dus alles of niets.

Mijn vrees is dat het toelaten van stadsuitwaarts fietsverkeer voor iedereen de tram te sterk zal hinderen.

Het aanleggen van fietshavens biedt mijn inziens geen oplossing. U heeft gelijk dat elke fietser verplicht is om voorrang te verlenen aan de tram, maar de realiteit leert dat dit gebod niet wordt nageleefd. Daarmee zouden we dus volgens mij een gelijkaardige oncontroleerbare situatie creëren als het wereldvreemde voorstel om fietsverkeer hier enkel voor bewoners toe te laten.

Zoals ik onder andere ook las in het verkiezingsprogramma van uw partij, moeten we op bepaalde assen pleiten voor een scheiding van verschillende transportmodi. Ik ben van mening dat dit hier het geval is.

*(Ter info: uit het verkiezingsprogramma OpenVLD: “OpenVLD Gent pleit dan ook op een aantal grote assen, zoals Sint-Jacobs – SintAnna, voor een ontdubbeling via gescheiden assen.”)*

Ik vrees dus dat ik in de Kortrijksepoortstraat per grote uitzondering het fietsverbod toch moet handhaven. Doorgaand fietsverkeer heeft een veel beter en veiliger alternatief via de Bijlokekaai. Ik ben het niet eens met uw argument dat men dan de stadsring moet kruisen op een onveilig kruispunt. Hier is een onderdoorgang voor fietsers die net voorkomt dat men de stadsring moet kruisen.

Wel een probleem is het voor de inwoners van de Kortrijksepoortstraat die nu een omweg moeten maken om richting station te fietsen. Een terechte kritiek waarvoor ik helaas geen oplossing zie.

Ik wil wel laten onderzoeken door mijn diensten of we op het stuk van de Nederkouter tussen Bagattenstraat en Verlorenkost fietsverkeer in beide richtingen kunnen toelaten. Dat stuk maakt enerzijds deel uit van een functionele fietsroute, vastgelegd in het Gentse Fietsplan, en is anderzijds kort genoeg om de hinder voor de tram tot een minimum te beperken.

Ik ben me ervan bewust dat dit een weinig populair antwoord is. Als ik een oplossing had om de doorstroming van de belangrijkste tramlijn in onze stad te garanderen en tegelijkertijd fietsers toe te laten, had ik geen seconde getwijfeld. Die oplossing is er tot mijn grote spijt echter niet.

---