

**Opschrift**

Vergadering van 15 november 2022

Nummer: 2022\_MV\_00607

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Fietsveilige tramsporen en fietsroutes**

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

**Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Gent heeft een tramnet, dat we bovendien uitgebreid wensen te zien, maar er wordt ook veel gefietst in Gent. Dat leidt regelmatig tot valpartijen van de fietsers thv de tramsporen, in de meeste gevallen met lichte verwondingen, maar helaas ook regelmatig met ernstiger verwondingen, tot zelfs sterfgevallen. Dit willen we echt kunnen vermijden. Er gebeurt daarrond nu ook verder onderzoek, oa op vlak van ongevalsanalyse. In oktober namen we ook kennis van een recent opgestarte aanpak van De Lijn i.o.m. oa de stad Gent, om dgl. ongevallen te proberen vermijden. Meer daarover is terug te vinden op <https://www.delijn.be/nl/nieuws/fietsveiligheid-tramsporen/>. Naar aanleiding daarvan, maar ook nav een recent ernstig ongeval, stel ik graag onderstaande vragen.

**Vraag:**

1. Vermijden van ongevallen van fietsers thv tramsporen
  - a. Fietsroutes : Een klein nazicht van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk en het Stadsregionaal Fietsnetwerk leert dat er toch nog een aantal van die fietsroutes langs tramassen gelegen zijn. Bv. Lange Steenstraat, deel Vlaanderenstraat, etc. Deze fietsroutes vergen toch een bijzondere benadering naar inrichting (fietsveiliger), of misschien moet er gekeken worden naar alternatieven voor deze delen van fietsroutes (parallele trajecten?). Wordt dit meegenomen in de verdere aanpak?
  - b. Er zal een lijst opgemaakt worden met de pijnpunten op het tramnet, waar er opvallend veel fietsongevallen zijn, of potentieel ongevallen zouden kunnen gebeuren. Is die lijst ondertussen opgemaakt, wanneer is ze bekend? Is er al een (pijnlijke) ‘top 5’ bekend, zo ja, welke zijn deze gevaarlijkste punten?

- c. Opvulmiddel tramsporen : er lopen tests, we lezen dat er nog geen mirakeloplossing is (ook niet internationaal), maar wat is op vandaag het perspectief met de tests? Zal er ook een test ‘op het actieve tramnet’ in Gent plaatsvinden ipv enkel aan de stelplaats?
  - d. Ruwere oppervlakken thv tramwissels : om slippen te vermijden zou er een test gebeuren om de omgeving van de tramwissels ruwer te maken om slippen te vermijden. Waaruit bestaat de aanpak precies, waar en wanneer zal dat plaatsvinden?
  - e. Signalisatie : er zou signalisatie ontwikkeld worden om fietsers attent te maken op mogelijks gevaarlijke locaties. Graag een stand van zaken, en over welk soort signalisatie we dan spreken.
2. ‘Ontpaling’, minstens waar gefietst wordt langs tramroutes : dit vermijdt ongevallen, en vermindert mogelijks de ernst van de verwondingen bij een valpartij. We lezen dat “de ontpaling van tram en fietsroutes in volle gang is”. Op welke locatie(s) wordt dit nu eerst toegepast, en welke infrastructurele verbeteringen ziet men op die locatie(s), op welke termijn?

## **Antwoord**

*Een volledige loskoppeling van het tram- en fietsnetwerk, zeker in de binnenstad, is in Gent niet mogelijk. Daarom werkt Stad Gent samen met De Lijn aan de fietsveiligheid rond tramsporen.*

*Eén van de opties die onderzocht worden is om de tramsporen te vullen met rubbers. De Lijn heeft op hun terreinen in Gentbrugge een test georganiseerd om het comfortgevoel van de fietser te beoordelen bij verschillende fictieve opstellingen waarbij de sporen gedeeltelijk opgevuld werden. De Lijn werkte hiervoor samen met Stad Gent en via ons ook met de Fietsersbond. Ik heb die test zelf ook gedaan: we fietsten over een parcours waarin verschillende situaties nagebouwd werden, van een tramhalte tot een nat wegdek.*

*De eerste voorzichtige analyse, en dat was ook mijn ervaring, is dat de rubbers een meerwaarde bieden om het risico op valbewegingen te beperken. Ze vullen de sporen maar voor een stukje, maar wel voldoende om ervoor te zorgen dat je met je wiel niet zo makkelijk volledig klem komt te zitten.*

*Een snelle uitrol in het Gentse straatbeeld is echter nog niet voor binnenkort. De Lijn is onder meer op eigen terrein de robuustheid van de spoorvullingen nog uitgebreider aan het testen.*

*We hebben ook verschillende andere zaken opgestart:*

- De routes langs tramsporen worden gescreend, te beginnen met de routes rond Vlaanderenstraat en het Gravensteen, omdat daar de meeste ongevallen gebeuren. Er zijn alleen al in die zone ondertussen al 15 verticale elementen zoals paaltjes en dergelijke verwijderd.
- Binnenkort gaan we ook op gevaarlijke punten de ideale fietslijn op de grond markeren met geleidingsmarkeringen, “chevrons”. Zo willen we fietsers helpen om te beslissen waar ze bv. best de sporen kruisen.

- De screening van de tramroutes wordt tegen het voorjaar van 2023 afgerond voor alle andere tram-tracés in Gent.
- Daarnaast trekt de stad de opmaak van de ontwerprichtlijnen voor fietsveiligheid aan tramsporen, zodat dit later in het Vlaamse Vademecum Fietsvoorzieningen geïntegreerd kan worden.
- Bij nieuwe ontwerpen op straten met trams houden we uiteraard zelf ook maximaal rekening met fietsveiligheid

*Op onze vraag is De Lijn ook met andere maatregelen bezig om het comfort en de veiligheid van fietsers te verbeteren:*

- De sporen op de Sint-Michielselling zijn in het voorjaar van 2022 (opnieuw) gevuld. We zijn verder niet op de hoogte dat De Lijn andere gelijkaardige ingrepen plant.
- *Er is een extra coating aangebracht op een rooster ter hoogte van de spoorwissel aan het Emile Braunplein met de Botermarkt en het Sint-Baafsplein. De duurzaamheid van deze 'verruwende coating' wordt nu geëvalueerd om te zien of gladde metalen oppervlakken fietsvriendelijker, en dus veiliger, gemaakt kunnen worden. Bij een gunstige evaluatie maakt De Lijn een actieplan op om dit verder uit te rollen.*

Dit is in een notendop waar we mee bezig zijn. Er is nog wel wat werk, maar zowel wijzelf als De Lijn zijn bereid om die inspanning te doen.

---