



Opschrift

Vergadering van 11 juni 2024

Nummer: 2024_MV_00336

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Fietsstraat Spijkstraat

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In de gemeenteraadcommissie van april jl. kaartte ik, na een eerdere schriftelijke vraag, de fietsstraat in de Spijkstraat aan. Op de boerenmarkt van zaterdag 1 juni jl. vond ook een actie plaats van de bewoners om de fietsstraat onder de aandacht te brengen. Zij zijn niet tegen de fietsstraat, maar wel de buitenmaatse uitvoering van de fietsstraat. Dit heeft immers nog maar eens voor gevolg dat er in 1 straatdeel de helft van alle parkeerplaatsen verdwijnen, in een zeer dicht bevolkte wijk. Immers bij de (mooie) heraanleg van de Serafijnstraat en Spitaalpoortstraat verdwenen er gelijkaardige aantallen parkeerplaatsen. Een jaar later nog eens 14 parkeerplaatsen minder is ‘trop’ op zo een korte termijn. We evolueren naar minder privaat autobezit en meer autodelen, dat is de juiste trend. Maar door de heel forse vermindering van het aantal parkeerplaatsen in een ‘opgesloten wijk’ (zuid- en westwaarts is er geen alternatief) worden mensen gedwongen om hetzij een half uur rond te rijden op zoek naar dat ene vrije parkeerplaatsje, of de auto weg te verkopen. Er is (nog) geen initiatief genomen door de ‘parkeermakelaar’ om een alternatief te vinden. Daarnaast is het natuurlijk zo dat heel wat mensen de wagen nog steeds nodig hebben voor het werk. Of om de nodige zorg te bieden aan inwoners in de wijk. En laat dat laatste nu net een groot probleem zijn : er wonen heel wat oudere bewoners die zorgbehoevend zijn, maar zelfs de zorgverstrekkers vinden er geen parkeerplaats, riskeren dan maar een parkeerretributie. In de commissie van april gaf ik aan dat het Vademecum Fietsvoorzieningen ook een suboptimale variant kan toelaten bij Beperkt EenrichtingsVerkeer en bewonersparkeren. Dit zou een tussenstap kunnen zijn om in de toekomst door te groeien naar de optimale variant die nu meteen is doorgevoerd maar geen draagvlak kent.

Tot slot klagen de buurtbewoners over de door het buurtparkje van de Halvemaanstraat doorgetrokken fietsstraat, want dit kan voor verkeersonveilige situaties zorgen, conflicteert met de boerenmarkt, etc. De buurtbewoners vragen dat de fietsstraat er

desgevallend rond het parkje wordt geleid, en dat daarvoor voldoende zichtbaarheid wordt gecreëerd door hoge struiken lager te snoeien.

Vraag:

- Erkent u deze problemen en gaat u met uw diensten de situatie van de Spijkstraat en het parkje aan de Halvemaanstraat herbekijken?
- Kan dit gebeuren door dit voor de buurt integraal te gaan benaderen, voor de resp. straten tussen de Antwerpsesteenweg en de spoortalud, en daar toch ook terug de 'parkeermakelaar' in te betrekken?
- Graag geef ik de voldoende veilige 'tussenstap'-oplossing terug mee : een fietsstraat volgens de minimumnormen, met Beperkt EenrichtingsVerkeer, met bewonersparkeren (terug) in te voeren waar de parkeerstrook werd opgeheven. Een voldoende veilige tussenoplossing, temeer er op dit moment amper gefietst wordt in de fietsstraat, en vermoedelijk zelfs meer autoverkeer kent dan fietsverkeer (wat we hopen om te keren in de nabije toekomst natuurlijk).
- Zo ja/nee, welke oplossingen stelt u voor?

Antwoord

Oorspronkelijk was er een veilig en volledig vrijliggend fietspad voorzien in de Groene Banaan. Omdat de Groene Banaan ook een belangrijke groenstructuur vormt, werd binnen de schoot van het college op een evenwaardig alternatief doorheen de wijk aangedrongen. Zo'n alternatief betekent dat sommige straten, zoals de Spijkstraat, veilig voor fietsers ingericht moeten worden.

Deze straat is deel van de fietsas Spijkstraat -Halvemaanstraat en Visitatiestraat en verbindt zo het noorden van Gent met station Gent Dampoort en verder het centrum. De Spijkstraat en bij uitbreiding de volledige as Spijkstraat - Visitatiestraat maakt als primaire stedelijke fietsroute deel uit van het stadsregionaal fietsroutenetwerk. Ik kan tegenspreken dat er amper gefietst wordt. Tellingen met Telraam tonen dat er dagelijks 800-900 fietsers van deze as gebruik maken.

Laat me duidelijk zijn: bij de heraanleg van elke straat wordt er altijd met verschillende factoren rekening gehouden. De verkeersveiligheid voor actieve weggebruikers, zoals fietsers, is zo'n belangrijke factor en staat voorop.

In september 2021 werd voor deze as een eerste ontwerp aan bewoners voorgelegd. Het ontwerp voor de Spijkstraat werd vervolgens op het college van Burgemeester en Schepenen van 30 maart 2023 goedgekeurd

(<https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/decreet/detail?id=552348&collapsedSidebar=true>).

Voor het verkrijgen van subsidies uit het Kopenhagenplan werd het ontwerp van de fietsstraat tevens aan de projectstuurgroep voorgelegd. De projectstuurgroep (met daarbij MOW en de provincie Oost-Vlaanderen) keurde op 19 april 2023 het plan goed.

De Provinciale en Vlaamse overheden zijn strikt in het toepassen van de maatvoering uit het fietsvademeccum. Men eist 4 m breedte voor de fietsstraat, excl. schuwafstanden van 0,75 m ten opzichte van geparkeerde wagens en 0,25 m van boordstenen.

Er staat letterlijk op p.56 in het fietsvademeccum: "*Bij beperkt eenrichtingsverkeer is de rijbaanbreedte minimaal 4,00 m, schuwafstanden ten opzichte van obstakels niet meegerekend.*" Het vademeccum zegt ook dat bij voorkeur maar langs aan één zijde wordt geparkeerd, en daarbij de nodige schuwafstand van 0,75 m tov geparkeerde voertuigen gebruikt moet worden. $0,75\text{m} + 3,5\text{ m}$ (beperkte breedte fietsloper) + $0,75\text{ m} = 5\text{m}$ breed. Een breedte van 4 m 30 tussen geparkeerde voertuigen is dan niet voldoende. Er is meer dan een halve meter te smal in de suboptimale variant . Dan is het tweezijdig parkeren in de Spijkstraat niet mogelijk. Daarom werd er besloten om het parkeren langs één zijde te verwijderen om een kwalitatieve fietsstraat in te richten.

Jammer genoeg verdwenen 14 parkeerplaatsen voor de realisatie van deze veilige fietsstraat. De breedte van een straat kan ik niet wijzigen. We hebben hier afgewogen dat verkeersveiligheid op een primaire stedelijke fietsroute primeert. Het ontwerp werd voorgelegd aan de projectstuurgroep die in aanwezigheid van de Provincie Oost-Vlaanderen en MOW zijn goedkeuring gaf voor dit profiel en de subsidie voor de inrichting.

Betreffende de doorsteek ter hoogte van het parkje is het woonerfstatuut hier behouden. We willen nl. duidelijk maken aan de weggebruikers, automobilisten én de fietsers, dat ze de nodige ruimte moeten geven aan de voetgangers. Bovendien staat er in functie van de boerenmarkt ook een verbodsbord aan beide zijden van de doorsteek dat van kracht is op zaterdagochtend van 8u tot 13u. Om fietsers te dwingen om rond te rijden zal in de praktijk enkel gaan met obstakels of een ingreep in de infrastructuur. Dit is zeer moeilijk te combineren om ook nog toegang te behouden voor de boerenmarkt en de autoparkeerplaatsen. Dit is wel een locatie die verder uitgewerkt kan worden bij de uitwerking van het wijkmobiliteitsplan Sint-Amandsberg.
