



Opschrift

Vergadering van 8 oktober 2024

Nummer: 2024_MV_00460

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Eindrapport fietsongevallen en traminfrastructuur, opgesteld door de Reizigers- en Fietsersbond

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In september stelde ik in deze commissie een mondelinge vraag naar het onderzoeksrapport 'Fietsongevallen en traminfrastructuur'. Dit zou niet ontvangen geweest zijn toen, maar ondertussen is het rapport boven water gekomen. Dit rapport is opgesteld door Reizigersbond en Fietsersbond in opdracht van Vlaams minister Lydia Peeters.

Uit de conclusies en de beleidsaanbevelingen kunnen zowel de Vlaamse overheid als het Gentse stadsbestuur als wegbeheerder en De Lijn elementen vinden om een veiligere fietsinfrastructuur nabij tramrails te ontwikkelen.

Zo werd tot op heden nog geen duurzaam opvulmateriaal van tramrails (in exploitatie) gevonden. Daarom werd bv., om het aantal fietsongevallen nabij tramrails te verminderen, gezocht naar een veilig (fiets)rijpad. De wegbeheerder kan dit veilige (fiets)rijpad inrichten en markeren, waartoe het rapport ook suggesties doet.

Vraag:

- Welke nieuwe (aanvullend op de reeds gekende) maatregelen worden in het rapport voorgesteld om de straten met tramsporen effectief veiliger te maken voor de fietsers? Graag korte duiding.
- Is de stad bereid om met deze aanbevelingen van het eindrapport aan de slag te gaan ism De Lijn? Zo ja, op welke termijn, door wie (stad of De Lijn of AWW?), welke stappen moeten daarvoor nog genomen worden, en op welke termijn zijn maatregelen zichtbaar op terrein?

Antwoord

Belangrijk om eerst aan te stippen is dat er twee onderzoeksrapporten zijn. Een eerste – en reeds verspreid – onderzoeksrapport is het onderzoeksrapport van de Reizigersbond en de Fietsersbond met financiële steun van de Vlaamse Overheid. Het tweede rapport betreft een evaluatie van De Lijn specifiek over het proefproject met de tramspoorvullingen. Dit rapport is echter nog niet beschikbaar. We hebben De Lijn gevraagd om het rapport en eventuele verdere stappen te delen met de Stad maar we hebben daar nog geen antwoord op gekregen.

Het onderzoeksrapport van de Reizigersbond en de Fietsersbond hebben we doorgenomen. We stellen vast dat hier voor Gent geen grote nieuwigheden in staan, het is een interessant overzicht van best practices, op zich wel heel interessant maar de meeste zaken zijn al bij ons Mobiliteitsbedrijf terug te vinden, ik kan me voorstellen dat dat in andere steden misschien anders is. De aanbevelingen zijn niet nieuw voor ons en worden al in de praktijk toegepast:

Een fietsveilig ontwerp van trambanen zal uiteraard noodzakelijk zijn. Bij het verder ontwerpen van het volledige traject van Gentspoort zal hier sterk op ingezet moeten worden. Er zal extra aandacht moeten gaan naar het voorzien van voldoende spoorvrije ruimte voor fietsers en de veilige rijlijnen bij tramhaltes en wissels. Er zullen daarvoor binnen Gentspoort maar ook in andere tramprojecten zoals bv. de Poperingestraat consequente keuzes moeten gemaakt worden tussen zaken als autoparkeerplaatsen en het voorzien van voldoende veilige ruimte voor fietsers en voetgangers. Dat is een belangrijk gegeven, dat is iets wat we niet gaan kunnen vermijden. Als we die optimale inrichting willen maken dan zullen we die keuze moeten durven maken. Ik dat men hier durft keuzes maken en voor de *optimale* inrichting voor fietsers en voetgangers wil gaan. Het zou ons veel tramspoorleed in de toekomst besparen. Dit is alleszins een aspect waarop de Stad Gent in het ontwerpproces van Gent Spoor sterk zal moeten blijven toezien.

Een veilig rijpad voor de fietsers aanduiden doen we eigenlijk al. We hebben al fietspictogrammen en pijltjes aangebracht om fietsers over de sporen te geleiden. De moeilijkheid hierbij is het vinden van de beste route. Die verschilt namelijk van fietser tot fietser en verschilt eveneens in de tijd door tijdelijke obstakels of onvoorspelbare verkeerssituaties. Dit wordt ook zo benoemd in het rapport dat dit niet zo makkelijk is. Dit kan dus ook niet gezien worden als de gouden oplossing maar is wel belangrijk. Okerkleur moeten we oppassen dat we geen verwarring krijgen met fietssuggestiestroken maar kan bekeken worden.

Ook de aanbeveling om een veilige fietsomgeving te creëren is de logica zelve. We screenden vanuit de Stad Gent het tramnet de voorbije jaren al op onnodige obstakels en ook De Lijn greep in door bv. deksels stroever te maken. Ook in nieuwe ontwerpen in tramomgevingen zoals in Gentspoort zal hier uiteraard veel aandacht aan moeten worden besteed, dus zinvolle aanbeveling.

We hebben al een **stadsregionaal fietsrouten netwerk**. Bij de opmaak werd er onder meer veel aandacht gegeven aan het ontvlechten van de verschillende vervoersmodi. Bij het uittekenen van het circulatieplan werd er met het ‘ontvlechtprincipe’ ook sterk rekening gehouden. Zo werd het uitbouwen van de Bijlokaai als fietsstraat pas mogelijk door circulatiewijzingen die de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op deze as hebben doen afnemen. Waardoor fietsers heel makkelijk weg kunnen van de tramsporen op de

Kortrijksepoortstraat. Waar fietsers en trams toch hetzelfde traject volgen, wordt er ook steeds gekeken of er een fietspad kan worden voorzien. Een voorbeeld hiervan is het recent geopende wandel – en fietspad op de Coupure Rechts. Er is op de website van stad Gent een fietsrouteplanner die voor zo ver mogelijk rekening houdt met tramsporen.

Voor het aanbrengen van het opvulmateriaal tenslotte worden in het rapport geen concrete aanbevelingen gedaan. Ik denk dat het rapport aanleiding was voor artikels in de pers dat vulling niet werkt, maar wat De Lijn momenteel aan het doen is is opvulling met andere stof, dat zal uit rapport moeten blijken. Het lijkt ons echter logisch dat, moest er een geschikt opvulmateriaal gevonden worden, dit eerst wordt aangebracht op de tramtrajecten waar de meeste ongevallen gebeuren.
