



## **Opschrift**

Vergadering van 7 december 2021

Nummer: 2021\_MV\_00610

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Sara Matthieu: Gevaarlijke paaltjes**

Raadslid(-leden):

Sara Matthieu - Groen

Bevoegd: Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Onlangs konden we in de media vernemen dat er opnieuw een fietser zwaar ten val is gekomen op de tramsporen aan het Hippoliet Lippensplein, op hetzelfde punt waar afgelopen zomer een fietser jammerlijk om het leven kwam. In beide gevallen gleed de fietser uit over de tramsporen en kwam tegen een verkeerspaaltje terecht. De tweede keer gelukkig niet met dodelijke afloop, maar het doet wel ernstig vragen rijzen over de veiligheid van een verkeerspaaltje op die locatie. De veiligheid van tramsporen blijft uiteraard ook een belangrijk punt waar ik de schepen in het verleden reeds over interpelleerde.

Hier ging het om zware ongevallen, waarvan een met de dood ten gevolg, waardoor er terecht de nodige aandacht aan werd besteed. We weten tegelijk dat er een heel aantal fietsongevallen niet gemeld worden waarbij paaltjes hinderlijk opgesteld zijn. Voor de veiligheid en het comfort van onze fietsers lijkt het me dan ook erg belangrijk om een degelijke screening te voorzien van onze fietspaden, onderdoorgangen en wegen om waar nodig paaltjes te verwijderen of te verplaatsen.

**Vraag:**

Zal de schepen werk maken van het verwijderen van het bewuste paaltje aan het Hippoliet Lippensplein?

Heeft de schepen zicht op het aantal fietsongevallen in Gent ten gevolge van slecht geplaatste paaltjes?

Komt er een grondige screening van alle belangrijke fietspaden, onderdoorgangen en wegen om hinderlijke en/of gevaarlijke paaltjes te verwijderen of te verplaatsen?

## **Antwoord**

Laat ik beginnen met te zeggen dat de antiparkeerpaaltjes op het Lippensplein die het dichtst bij de tramsporen staan al werden weggenomen.

De systematische screening van obstakels langs de tramsporen wordt de komende maanden verder uitgevoerd door een studie bureau.

Cijfers over het aantal ongevallen ten gevolge van paaltjes hebben we niet, we hebben enkel de algemene cijfers over het aantal ongevallen met fietsers. Hiervan weten we dat ze een onderschatting zijn, gezien enkel ongevallen geregistreerd worden waar de politie of de verzekering weet van heeft. Mensen die zich bezeren door een paaltje zullen dat niet altijd melden.

De screening op de correcte plaatsing van paaltjes is halverwege.

Het uitgangspunt van de screening is om zo weinig mogelijk paaltjes te gebruiken. Palen worden enkel gebruikt indien gemotoriseerd verkeer er geweerd moet worden om onveilige situaties te voorkomen. Ik vind het overigens wel straf dat dit nodig is en nodig blijft. Wij moeten op veel plekken palen zetten die gevaarlijk of vervelend zijn voor fietsers om ervoor te zorgen dat chauffeurs niet op fietspaden of fietsbruggen gaan rijden. Terwijl dat toch overduidelijk niet mag. Ik vind het ongelooflijk hoeveel chauffeurs nog altijd denken dat als hun auto ergens fysiek tussen past, ze erdoor mogen. Los van alle verkeersregels of borden. Moesten chauffeurs zo'n gevaarlijke dingen niet doen, dan hadden we nergens paaltjes nodig.

Maar dus: als er een paaltje gebruikt moet worden op een fietspad, worden de flexpalen gebruikt die zacht zijn, en dus minder letsels kunnen veroorzaken. Als het paaltje centraal op het fietspad staat wordt een reflecterend type gebruikt. Bij elke paal op een fietspad wordt een toeleidende markering aangebracht met ribbelmarkering. Idealiter 10m voor en 10m na het paaltje, en rekening houdend met de natuurlijke rijlijn van de fietsers.

De screening op paaltjes wordt in 3 delen uitgevoerd:

- De Westerringspoorfietsroute, onze "fietsring" in wording, werd in 2021 gescreend. Daar zullen op 27 locaties paaltjes worden verwijderd, verplaatst en/of vervangen.

Op het Westerringspoor worden:

-33 paaltjes en 1 omega verwijderd

-18 paaltjes nieuw geplaatst, maar op een veilige en comfortabele plek

-49 paaltjes worden vervangen door een beter exemplaar - flexibel en indien centraal op het fietspad ook reflecterend

-27 bijkomende paaltjes krijgen een nieuwe positie en worden vervangen door een beter exemplaar.

- Op de locaties waar er geen of onvoldoende toeleidende markering is, zal dit worden toegevoegd

- De probleemlocaties op de fietsroutes op niveau 1 en 2 van ons stadsregionaal fietsroutenetwerk in de binnenstad werden recent in kaart gebracht. De resultaten hiervan worden momenteel nog verwerkt.
- De fietsroutes op niveau 1 en 2 van ons stadsregionaal fietsroutenetwerk buiten de binnenstad worden in het voorjaar van 2022 gescreend. Alle fietsroutes zullen in de eerste helft van 2022 gescreend zijn.

Het Stadsregionaal Fietsnetwerk werd in november 2018 goedgekeurd. In dit netwerk werden fietsassen zoveel mogelijk losgekoppeld van tramassen. Een klassiek voorbeeld hiervan is de fietsstraat Baertsoenkaai - Bijlokekaai die parallel ligt aan de tramas Kortrijksepoortstraat - Nederkouter.

Met het bewegwijzeren op het terrein van veilige fietsroutes op het stadsregionaal fietsroutenetwerk wordt in januari gestart. Volgens de huidige planning zouden alle knooppuntborden in april volgend jaar geplaatst moeten zijn.

---