



## **Opschrift**

Vergadering van 7 december 2021

Nummer: 2021\_MV\_00615

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Ontpalen fietsroutes**

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Situering

In een commissiezitting MOW vorig jaar bepleitte ik vanuit Vooruit om de Gentse fietsroutes verregaand te gaan screenen op overbodige paaltjes, in de rijbaan, of in de rand van de rijbaan, zodat deze verwijderd kunnen worden. Ze kunnen als obstakels ongevallen veroorzaken, of bij valpartijen ernstige letsels tot gevolg hebben. Er is toen een grondige screening toegezegd en waar nodig zouden paaltjes verwijderd worden. In de commissie MOW van september jl. werd het obstakelvrij maken van routes waar zowel trams als fietsers samen rijden bepleit. Immers bij een valpartij kunnen de obstakels naast de rijbaan voor ernstige letsels zorgen. Er zou een screening worden uitgevoerd.

**Vraag:**

Vraag

- Hoe ver staat het met de systematische screening van de Gentse fietsroutes op overbodige en gevaarlijke paaltjes?
- Kan het resultaat globaal genomen toegelicht worden van deze screening? Hoeveel overbodige paaltjes werden er zo vastgesteld en zouden kunnen verwijderd worden, op hoeveel fietsroutes? Of zijn er ook paaltjes waarvan de noodzaak kan worden aangetoond maar waarvan de materialisatie/inrichting beveiligd worden? Graag in enkele kencijfers en een globale duiding, een toelichting bij het resultaat van de screening.
- Kan de aanpak op het terrein van het ‘ontpalen’, het weghalen van overbodige en gevaarlijke paaltjes, worden toegelicht? hoe ver staat dit op het terrein?
- Hoe ver staat het met de screening van de tram+fietsroutes op obstakels, en waar en wanneer zullen die worden verwijderd (of waarmee wordt gestart)?

## 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 studiebureau.

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.

---