



Opschrift

Vergadering van 6 december 2022

Nummer: 2022_MV_00651

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Trage doorlooptijd aanbrengen en aanpassen wegmarkeringen

Raadslid(-leden):

Christophe Peeters - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De handhaving van de parkeerreglement vereist dat de regels duidelijk zijn voor bestuurders die gebruik maken van parkeervoorzieningen in onze stad. Het gaat dan niet enkel de regels zelf, maar ook om de markeringen en signalisatie waarop ze zich baseren om de situatie correct in te schatten. Het is de verantwoordelijkheid van het stadsbestuur om ervoor te zorgen dat deze ondubbelzinnig en correct aangebracht worden, maar ook dat wijzigingen tijdig weerspiegeld worden in die aanduidingen en dat dat geheel ook onderhouden wordt.

De Stad Gent heeft een overeenkomst afgesloten met Total Energies om een netwerk van laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen uit te rollen waarvan de uitvoering stilaan op kruissnelheid komt. Het aanbrengen van de nodige markeringen volgt vaak met veel vertraging, waardoor de nieuwe palen de facto onbruikbaar blijven voor bestuurders van elektrische voertuigen.

Het gaat zelfs verder. In de Sint-Lievenspoortstraat werden de vakken aan de bestaande laadpaal in juni zo geschilderd dat de laadpaal niet in het midden tussen de twee parkeervakken staat. Dat betekent dat het in veel gevallen onmogelijk is om het tweede vak te gebruiken om te laden, simpelweg omdat de meeste kabels niet lang genoeg zijn om aan de paal te kunnen. Dit werd eind juni al gemeld, 5 maanden later is aan deze situatie nog steeds niet verholpen.

Het gaat overigens niet enkel over de context van laadinfrastructuur. In april bracht ik een casus onder de aandacht van een “mini”-parkeerplaats voor personen met een handicap in de Hoveniersstraat. De nodige aanpassing aan de markering liet ook daar maanden op zich wachten.

Recent tenslotte werd beslist om het nochtans heel geslaagde proefproject van de extra markering van bewonersplaatsen niet structureel verder te zetten.

Kortom, de capaciteit om de wegmarkeringen in onze stad tijdig aan te brengen, aan te passen aan gewijzigde situaties of zelfs maar deftig te onderhouden, is duidelijk ontoereikend. Dat dit voor bepaalde doelgroepen zoals personen met een handicap en bestuurder van elektrische voertuigen tot situaties leidt waarbij de voor hen voorbehouden plaatsen louter theoretisch bestaan, is volstrekt onaanvaardbaar. Het gaat hier immers niet om een comfortkwestie, maar een basisvoorwaarde voor hun mobiliteit.

Vraag:

1. Wat is de gemiddelde doorlooptijd van het moment dat opdracht gegeven wordt voor het aanbrengen/aanpassen van een markering tot de effectieve uitvoering?
2. Situeert de vertraging zich enkel in de praktische uitvoering of kan ook ingezet worden op het efficiënter maken van het voorafgaande administratief traject?
3. Op welke manier wordt deze achterstand zowel op korte termijn als via structurele ingrepen op langere termijn aangepakt?

Antwoord

Bedankt voor uw vraag. U haalt enkele voorbeelden aan in verband met laadinfrastructuur. In Gent zijn we de absolute koploper in ons land voor elektrische laadinfrastructuur. Geen enkele stad gaat sneller dan ons. Onze diensten doen hier zeer veel inspanningen voor. En met resultaat. We vinden het ook belangrijk om de uitrol van nieuwe laadpalen voldoende snel te laten verlopen. Het is dan ook jammer dat een algemene conclusie in een vraag wordt gesteld op basis van één of twee casussen. Maar ik probeer hieronder zo goed mogelijk te antwoorden.

Wat betreft de laadpalen die geplaatst worden door Total Energies. Zo goed als voor alle palen die 'klaar voor uitvoering' bij Total liggen, werd het signalisatieplan door het Mobiliteitsbedrijf opgemaakt. In de periode september - november 2022 was er een beperkte vertraging door personeelsuitval.

De opdracht tot signalisatie wordt door het Mobiliteitsbedrijf aan de Wegendienst gegeven wanneer we bevestiging krijgen van de plaatsing laadpaal door Total Energies.

Dit houdt in dat er steeds een periode is tussen plaatsing van laadpaal en plaatsing signalisatie. Het is zo dat parkeermarkeringen veelal ondersteunend zijn aan de verkeersborden. De verkeersborden worden normaal gezien voorafgaand aan het markeren op het terrein geplaatst. Zodra de borden geplaatst zijn, is het parkeerregime van kracht.

Gemiddeld duurt het 5 weken tot 7 weken voor uitvoering signalisatiedossiers na vaststelling van het ontwerp. In veel gevallen zelfs korter. Het aanbrengen van parkeermarkeringen wordt uitgevoerd met eigen personeel: een team van 2 vakmedewerker-wegmarkeerders. Momenteel is de uitrol van het netwerk voor laadfaciliteiten op kruissnelheid met een grote toestroom van dossiers. Bij ongunstige weersomstandigheden kan er geen belijning aangebracht worden. De wegendienst doet dan ook wat mogelijk is om binnen de voorziene termijn deze dossiers tijdig uit te voeren.

Wat betreft het dossier Sint-Lievenspoortstraat. Dit is een atypisch dossier. Het betreft hier de eerste generatie laadpalen van Allego. Allego plaatste de publieke laadpalen voor steden en gemeenten kosteloos binnen een concessie van Fluvius. Er is m.a.w. geen overeenkomst tussen Allego en Stad Gent.

Na de heraanleg van de stoepen en plantvakken is de laadpaal herplaatst, maar niet helemaal volgens de afmetingen van de uitgetekende parkeervakken. De diensten hebben deze situatie opgemerkt. De markeringen worden zo snel mogelijk aangepast en aangebracht. De signalisatie van deze laadpaal aan de Sint-Lievenspoortstraat was inderdaad een ongelukkige samenloop van omstandigheden. Dit is eigen aan de voortrekkersrol en de vaart die we willen maken met het netwerk van publieke laadpalen in onze stad. Maar het had dus ook te maken met het systeem dat we hadden met Fluvius.
