



Opschrift

Vergadering van 14 januari 2026

Nummer: 2026_MV_00033

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sarah Van Acker: Evaluatie strooiplan fietspaden

Raadslid(-leden):

Sarah Van Acker - Groen

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Begin januari kleurden de Gentse straten wit. Naast speelplezier voor kinderen en mooie winterbeelden, brengt sneeuw en ijs ook risico's met zich mee voor de verschillende weggebruikers. De stadsdiensten zijn daarom voortdurend in de weer om wegen ijsvrij te maken door zout te strooien. Waar wel en niet gestrooid wordt, ligt vast in het zogenaamde *strooiplan*.

Sinds enkele jaren zijn ook prioritaire fietsassen opgenomen in dit strooiplan. De eerste gladdere januari-dagen geven inzicht waar er nog hiaten zijn in de strooiplannen en waar er verbeterpotentieel is.

Vraag:

- Hoeveel meldingen of klachten heeft de stad naar aanleiding van de recente sneeuw ontvangen over gladdere fietspaden? (Gentinfo, Mobiliteitsbedrijf, politie, kabinetten, andere diensten)?
- Zijn er in vergelijking met vorige winters bijstellingen gebeurd aan het strooiplan? Werden bepaalde fietspaden die eerder niet prioritair waren nu wel opgenomen, en omgekeerd?
- Enkele fietspaden die nochtans deel uitmaken van het Gentse fietsplan en als hoofd fietsroute worden beschouwd, zoals de Louise D'havébrug (voor velen beter bekend als de Stropbrug), de fietspaden langs de Visserij, Watersportbaan etc., waren tijdens de eerste sneeuwdagen toch opvallend glad.

Hoe verklaart de schepen dit?

- Waren deze fietspaden niet opgenomen in de prioriteitenlijst van het strooiplan?
- Of bleek een eerste zoutlaag onvoldoende effectief onder de toenmalige weersomstandigheden?

- Hoewel een volledige evaluatie traditioneel aan het einde van het winterseizoen gebeurt, kan een eerste winterprik al waardevolle inzichten opleveren.
Hoe evalueert de schepen de aanpak van de fietspaden tijdens deze recente winterperiode?
Welke verbeterpunten en mogelijke bijstellingen ziet de schepen samen met de betrokken stadsdiensten?

Antwoord

(samen behandeld met IR 13 - 2026_MV_00040 van Sven Taeldeman)

De stevige winterprik heeft onze stad vorige week onder een prachtig sneeuwtapijt gelegd en velen plezier verschaft. Maar het heeft ook zijn mindere kanten, in het bijzonder voor wie zich moet verplaatsen, te voet, met de fiets of met de wagen. En dan wordt er naar onze wegedienst gekeken om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk trottoirs, fietspaden en wegen er zo goed berijdbaar mogelijk bij liggen.

Ik kan u alvast verzekeren dat vorige week alle beschikbare mensen, middelen en materieel is ingezet om de Gentse wegen berijdbaar te houden. En ik wil alle medewerkers én vrijwilligers daarvoor van harte bedanken. Wanneer het weer op z'n koudst en slechtst was, waren zij 24/24 u op de baan voor ons. Dikke merci daarvoor. Voor een volledige evaluatie is het nog te vroeg, maar ik licht graag toe hoe we te werk gaan en probeer zoveel mogelijk al in te gaan op de concrete vragen over vorige week en welke lessen we nu al kunnen trekken.

Onze aanpak is gebaseerd op precieze voorspellingen (per uur) van het KMI en Meteoservices. We beschikken over de weg- en brugdektemperaturen, hoeveelheid en type neerslag, windsnelheid, bewolking. Op basis van deze info bepalen we de fase die in actie treedt: Er zijn drie preventieve fases (Fase 0, 1 & 2) en 2 curatieve fases (fase 3 en 4). Tijdens de preventieve fases is er sprake van gladheid en wordt er preventief gestrooid, al dan niet overal. Tijdens de curatieve fases is er sprake van (voorspelde) sneeuw.

De fase bepaalt of er uitgereden moet worden, om hoe laat er uitgereden wordt, of er al dan niet vol continu uitgereden wordt, met hoeveel medewerkers en welk materiaal er nodig is.

PREVENTIEVE FASES :

- Fase 0: occasioneel en lokaal strooien
Het is koud (1° of minder, maar droog) - Aanvriezen van bluswater of waterlek
Wie? De wachtdienst gaat lokaal strooien op vraag van hulpdiensten
- Fase 1: preventief strooien van brugdekken en onderdoorgangen
Er wordt rijp of ijsplekken voorspeld op de brugdekken. De bruggen worden gestrooid. De hellingen en fietsonderdoorgangen worden gestrooid + hulpdiensten
Wie? Er rijden mogelijks 3 vrachtwagens uit en/of 4 fietspadstrooiers en/of 4 handstrooiers + een bevoorradder
- Fase 2: preventief strooien van circuits
Er wordt algemene gladheid voorspeld. Alle circuits worden gestrooid +

hulpdiensten

Wie? Er rijden 6 vrachtwagens uit en 5 fietspadstrooiers en 4 handstrooiers + 2 bevoorraders

- Fases curatief:

- Fase 3: curatief strooien (acute wintertoestand)

Alle circuits worden de klok rond gestrooid. Ook reageren we op alle oproepen van hulpdiensten. Een shift (8u15) vervangt de dagtaak.

Wie? Elke shift rijden er 6 vrachtwagens, 4 fietspadstrooiers en 4 handstrooiers uit + 2 bevoorraders

Kan aangevuld worden met extra (grote) tractor met sneeuwschuif, knikladers met sneeuwschuif, ...

Alle medewerkers (niet ingeschakeld in de strooidienst) ruimen sneeuw en strooien waar nodig.

- Fase 4: Fase 3 + inzet overdag van alle beschikbare mensen en middelen

Belangrijk om te onthouden : vanaf fase 2 (algemene gladheid) worden alle circuits gestrooid.

Er zijn 6 circuits voor rijwegen. Daarin zijn opgenomen: alle hoofdassen, alle buslijnen, bijna alle schoolomgevingen,... Een circuit is tussen 90 en 120 km lang.

Daarnaast zijn er zijn 5 fietspadcircuits. Daarin zijn opgenomen: prioritaire fietsassen en veel gebruikte fietspaden. Een circuit is tussen de 50 en 70 km lang.

Tot slot zijn er ook nog 2 ploegen van 2 handstrooiers. Zij strooien hellingen, onderdoorgangen en trappen.

In totaal strooien we op 700 km wegen en 220 km fietspaden.

Om dit allemaal rond te krijgen, werken we in 3 ploegen. Elke ploeg is om de drie weken van wacht. Elke ploeg bevat 18 mensen: 6 vrachtwagenchauffeurs (rijbewijs C), 5 chauffeurs fietspadstrooiers (rijbewijs B), 2 chauffeurs bevoorrading (rijbewijs C), 4 handstrooiers (rijbewijs B), 1 teamleider

Materiaal. We hebben hiervoor een aantal voertuigen ter beschikking: vrachtwagens met strooiers, speciale fietspadstrooiers (3 goupils en 2 tractors

- 6 vrachtwagens met strooier
- Fietspadstrooiers: 3 Goupils en 2 tractors, elk met pekelstrooier (Hiltip)
- 2 lichte vrachtwagens

Het strooien zelf dan. We werken met pekel en zout:

We hebben de capaciteit voor een opslag van 600 ton zout in bulk, 100.000 liter pekel en 1200 zakken zout.

- Wij zijn het verdeelpunt voor zout in zakken voor de stad. (Atalian, Ivago, FM-gebouwen, ...) Zij strooien de voetpaden aan stadsgebouwen, voetpaden rond pleinen en bruggen en aan stadseigendommen met een publiek karakter.
- Op een aantal locaties kunnen burgers zelf bijstrooien tijdens een winterprik. Aan het begin van de winter worden bakken met strooizout geplaatst. De zoutbakken worden regelmatig gecontroleerd en bijgevuld indien nodig ==> website

Om nu verder in te gaan op uw vragen:

Alle fietspaden die u vermeldt, zoals de Louise D'havébrug, de Visserij, de Watersportbaan maken deel uit van de prioritaire fietsroutes en werden in die zin ofwel gestrooid, ofwel geveegd. Let wel, strooien zorgt er niet voor dat de sneeuw smelt als sneeuw voor de zon.

Om het dooiproces te starten moet de sneeuw vermengd worden met het gestrooide zout. Op de rijweg zorgen autobanden ervoor dat sneeuw en zout vermengd wordt en de sneeuw vermaald wordt. Fietsbanden zijn veel smaller en veel lichter en hebben dus een veel minder groot effect, minder impact.

Bovendien zijn er in die omstandigheden minder fietsers dan gewoonlijk, waardoor het effect nog minder is. Daarom lijkt het soms dat fietspaden niet gestrooid worden, terwijl dat wél is gebeurd.

Naast de inzet van mensen en materiaal is er echter één factor die we niet in de hand hebben en dat is het weer. Dat verklaart waarom we niet altijd het gewenste resultaat bereiken en mensen zich soms zelfs afvragen of de strooiers wel zijn langsgeweest. Helaas gebeurt het dat er zich een nieuwe sneeuwlaag vormt nadat de strooier is gepasseerd en als dat dan ook nog eens op een plek is waar weinig verkeer is, bijvoorbeeld een fietsroute die niet naast een rijweg ligt, dan bereiken we geen bevredigend resultaat. In die omstandigheden is het voor passanten inderdaad erg oppassen geblazen.

Zelf kreeg ik een tiental vragen en ik heb deze allemaal bezorgd aan mijn diensten. Bij de dienst zelf waren er een 100-tal vragen. Op basis daarvan stuurden we bij.

- Verapazbrug: De brug zelf is de verantwoordelijkheid van AWW, de onderdoorgang was niet opgenomen maar dit werd bijgestuurd na de eerste keer uitrijden (op 26/12)
- The Loop: zat in strooiplan, er werd vastgesteld dat er een hiaat was. Dat stukje fietspad is sinds 5/1/2026 opgenomen in het circuit, ook voor de toekomst

Zoals ik al zei, het is te vroeg voor een volledige tussentijdse evaluatie maar we sturen wel voortdurend bij. Zo hebben we de extra de fietspaden aan The Loop ook gestrooid.

Ook zien we een aantal verbeterpunten/bijstellingen die we meenemen naar volgend jaar:

- Bijsturing fietspaden aan The Loop: extra fietspaden structureel opnemen in het circuit
- De elektrische voertuigen waarover we vandaag beschikken hebben een vrij lange laadtijd en kunnen dus niet volcontinu worden ingezet.
- We willen onderzoeken of het vrijmaken van fietspaden in fase 3 en 4, acute wintertoestand met sneeuw, nog beter kan worden aangepakt (bijv. door meer sneeuw weg te schuiven met materieelaanpassing).

Na elk winterseizoen maken we een uitgebreidere evaluatie:

1. Kwamen er veel meldingen van een bepaalde locatie die niet is opgenomen in een circuit? We beslissen dan deze locaties opgenomen kunnen/moeten worden in een circuit
2. We passen de circuits aan in functie van werken, omleidingen, circulatiewijzigingen.
3. We evalueren de kwaliteit van het uitgevoerde werk.

Strooien staat zeker niet synoniem voor een 100% vrije baan, zeker niet in de omstandigheden van vorige week, waar het bleef bij sneeuwen. Hoe goed er ook gestrooid wordt: voorzichtheid blijft altijd geboden en de weggebruiker moet zijn of haar rijgedrag aanpassen aan de omstandigheden.
