



## **Opschrift**

**Vergadering van 13 mei 2026**

**Nummer: 2026\_MV\_00435**

**Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Sarah Van Acker: Onderbrekingen fietsstraten**

**Raadslid(-leden):**

Sarah Van Acker - Groen

**Bevoegd: Joris Vandenbroucke**

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

De manier waarop publieke en private werven tijdelijk het openbaar domein innemen — zowel qua locatie en omvang als qua inrichting — en hoe die werfzones gepaard gaan met veilige en duidelijke werfsignalisatie, is een essentieel onderdeel van het stedelijk fietsbeleid. Tijdens werken en tijdelijke ingrepen moet het voor fietsers helder, logisch en veilig blijven. Wanneer werfzones buitenproportioneel hinderlijk worden ingeplant of signalisatie ontbreekt of ondermaats is, vallen fietsers plots zonder bescherming of richting, met alle risico's van dien.

Slecht ingeplante of te ruim afgebakende werfzones, in combinatie met gebrekkige signalisatie, dwingen fietsers vaak in onmogelijke situaties. Ze worden op het voetpad gestuurd en komen zo in conflict met voetgangers, of moeten uitwijken naar drukke rijbanen waar ze zich tussen gemotoriseerd verkeer moeten mengen. Dit creëert onveiligheid en spanningen tussen weggebruikers.

Tegen die achtergrond krijgen we de laatste tijd regelmatig signalen van fietsers over buitenproportionele en onveilige werfzones in onze stad, zowel wat betreft de ingenomen ruimte als de gebrekkige begeleiding via signalisatie en omleningen. Volgens de Fietsersbond zijn dit geen geïsoleerde gevallen meer: deze vertegenwoordigersorganisatie spreekt van een 'fenomeen' waarbij werven en tijdelijke ingrepen leiden tot chaos op het terrein.

Recente voorbeelden zijn de Baertsoenkaai, de Gandastraat en de Jean Bethunestraat: telkens cruciale stedelijke fietsassen die tijdens de spits eenvoudigweg werden afgesloten, zonder volwaardige en veilige alternatieven voor fietsers. Dit zijn geen kleine zijstraten, maar essentiële assen voor het dagelijks fietsverkeer, waaronder veel schoolgaande jeugd.

Dat roept vragen op over hoe wij in Gent omgaan met tijdelijke situaties in onze mobiliteitsaanpak.

### **Vraag:**

1. Heeft de stad een systematisch zicht op meldingen van gebrekkige werfinrichting — zowel wat betreft signalisatie en omleidingen als de locatie en omvang van werfinnames? Worden die centraal opgevolgd?
2. Hoe wordt vandaag gegarandeerd dat cruciale fietsroutes, zeker op het stadsregionaal fietsnetwerk, ook tijdens werken veilig en bruikbaar blijven? Wordt daarbij ook gestuurd op de omvang en positionering van werfzones, om te vermijden dat volledige straten worden afgesloten zoals in eerder genoemde gevallen? Kan het proactieve beleid worden aangescherpt? Is bijkomende communicatie nodig naar aannemers en nutsmaatschappijen?
3. Welke controle en handhaving gebeurt er op aannemers en nutsmaatschappijen, zowel op vlak van signalisatie als op de effectieve inrichting en omvang van de werfzone? En hoe vaak leidt dat effectief tot bijsturing of sancties?
4. Is er bereidheid om de kwaliteitscontrole op werfinrichting in brede zin — inclusief werfinname en ruimtegebruik — te versterken, in het bijzonder op strategische fietsroutes, om herhaling eerder genoemde situaties te voorkomen?

### **Antwoord**

#### **1. Heeft de stad een systematisch zicht op meldingen van gebrekkige werfinrichting — zowel wat betreft signalisatie en omleidingen als de locatie en omvang van werfinnames? Worden die centraal opgevolgd?**

Meldingen over gebrekkige werfinrichting worden systematisch en centraal opgevolgd, ongeacht of ze ons nu bereiken via Gentinfo, mail of andere kanalen.

#### **2. Hoe wordt vandaag gegarandeerd dat cruciale fietsroutes, zeker op het stadsregionaal fietsnetwerk, ook tijdens werken veilig en bruikbaar blijven? Wordt daarbij ook gestuurd op de omvang en positionering van werfzones, om te vermijden dat volledige straten worden afgesloten zoals in eerdergenoemde gevallen? Kan het proactieve beleid worden aangescherpt? Is bijkomende communicatie nodig naar aannemers en nutsmaatschappijen?**

Bij het uitwerken van werfzones en het bepalen van voorwaarden voor vergunningen, werken we altijd vanuit het STOP-principe. De belangrijkste fietsassen zijn gekend en bij het opmaken van vergunningen wordt daar dan ook steeds rekening mee gehouden. Bij deze opmaak vragen we ook advies aan verschillende partners. Daarnaast hebben we intern ook afwegingskaders die rekening houden met de actieve weggebruiker.

#### **3. Welke controle en handhaving gebeurt er op aannemers en nutsmaatschappijen, zowel op vlak van signalisatie als op de effectieve inrichting en omvang van de werfzone? En hoe vaak leidt dat effectief tot bijsturing of sancties?**

Bij grote werken doet onze DWBW altijd een controle bij aanvang van de werken. Dit zorgt ervoor dat ze kunnen toezien of de juiste signalisatie aanwezig is, zoals beschreven in de vergunning.

Maar ook tijdens de werken gebeuren er regelmatig controles, in principe ‘spontaan’ via steekproef of na een melding/klacht. Ze voeren ook proactief extra controles uit, zeker op

gevoelige locaties. Bij elke overtreding of tegenstrijdigheid tussen realiteit en vergunning volgt er direct een bijsturing, eventuele sancties worden daar opgelegd én wordt er ook een vervolgccontrole ingepland om na te gaan dat de bijsturing gewerkt heeft.

**4. Is er bereidheid om de kwaliteitscontrole op werfinrichting in brede zin — inclusief werfinname en ruimtegebruik — te versterken, in het bijzonder op strategische fietsroutes, om herhaling eerdergenoemde situaties te voorkomen?**

De afdeling Innames Publieke Ruimte van onze Dienst Wegen Bruggen en Waterlopen regisseert en vergunt innames van het Gentse openbaar domein. Ze verzorgen en bewaken het evenwicht tussen de behoeften van alle gebruikers. Daarbij ligt hun focus op veiligheid en het beperken van hinder. Deze missie van de afdeling is recent aangescherpt. Dus ja, er is bereidheid om kwaliteitscontrole op werfinrichting in brede zin te versterken. Er zijn meer werven, en daarom kan het zijn dat er ook meer overtredingen zijn.

Wat betreft de Gandastraat, daar gaat het om het negeren van signalisatie door de aannemer, de aanrijroutes zijn uitdrukkelijk opgenomen in de vergunning. Het is de keuze van de aannemer geweest om deze te negeren en is daar ook op aangesproken. Het negeren van signalisatievergunning kan IPR niet handhaven, dat is politieel. De politie is daar ook op aangesproken door het kabinet met de vraag hier dan ook daadwerkelijk op te handhaven.

De Albert Baertsoenkaai had volgens plan moeten uitgevoerd worden in een schoolvakantie, dan was de hinder veel kleiner geweest. De volledige rijbaan moest daar afgesloten worden omdat er meerdere lekken tegelijk hersteld moesten worden. Fietsers werden daar in beide richtingen op het voetpad geleid. De wegcode zegt dat je niet mag fietsen op het voetpad, maar dit werd genegeerd door iedereen. Er stond geen bord 'fietsers afstappen', dat zou juridisch niet afdwingbaar.

Uitleg van de dienst: "De wegcode zegt dat fietsers binnen de bebouwde kom (met uitzondering van kinderen onder de 10 jaar met een fiets met een wieldiameter van maximaal 50cm) enkel en alleen op het voetpad mogen rijden als het uitdrukkelijk aangegeven wordt. Buiten de bebouwde kom mag dit wel als er geen fietspad is en je de voetgangers niet hindert. Fietsers worden dus naar het voetpad geleid, maar moeten in principe de wegcode volgen en dus afstappen wat niet gebeurde. We bekijken intern hoe we dit in de toekomst beter kunnen aanpakken mocht het nog eens nodig zijn".

In de Jean Bethunestraat heeft de aannemer uit zichzelf de beslissing gemaakt om bij het leveren van chape de straat kortstondig af te sluiten omdat fietsers herhaaldelijk onder de kraan door reden wat voor een zéér onveilige situatie zorgde. De oplossing van de aannemer was niet ideaal, maar wel met de beste bedoelingen...

---