

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN EEKLO

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 29-5-2018

<i>Verlaggever: Nicole Verbruggen</i>
<i>Verlag versie 29-5-2018</i>
<i>Onderwerp: mobiliteitsplan</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Werkvergadering zonder eindbeslissing</i>

Aanwezigheidslijst

1. Vaste leden

Dienst	Naam	Telefoon / e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig (N)
Gemeente	Koen Loete Christophe De Waele Bob d' Haeseleer	Koen.loete@eeklo.be Christophe.dewaele@eeklo.be Bob.dhaeseleer@eeklo.be	A A N
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	Lucy Pertry An Saye	Lucie.pertry@mow.vlaanderen.be An.Saye@mow.vlaanderen.be	A A
VVM De Lijn	Michel Mareels Anneleen Langerock Micheline Steen	Michel.mareels@delijn.be Anneleen.langeroch@delijn.be micheline.steen@delijn.be	N N A

2. Variabele leden

Dienst	Naam	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Aanwezig via volmacht (V) Afwezig met schriftelijke opmerkingen (S) Afwezig (N)
Provincie	Carolina De Winne	Carolina.de.winne@oo-st-vlaanderen.be	A
NMBS	Patrick Plasschaert Leen Rován	Patrick.plasschaert@b-rail.be Leen.rovan@nmbs.be	N A

3. Adviserende leden

¹ Verwijder wat niet past.

Dienst / organisatie	Naam	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
Stad Eeklo	Filip De Pau	Filip.depau@eeklo.be	A
	Dirk Waelput	Dirk.waelput@eeklo.be	N
	Nicole Verbruggen	Nicole.verbruggen@eeklo.be	A
	Ben Caussyn	Ben.caussyn@eeklo.be	A
	Nicole Dealemans	Nicole.daelemans@eeklo.be	N
	Evert Gouwy	Evert.gouwy@eeklo.be	A
politiezone Meetjesland	Marino Longeville	Marino.longeville@police.belgium.eu	N
	Elly Boeykens	Elly.boeykens@police.eu	A
Leden covemo	Nicole De Munter	demunternicole@gmail.com	A
	Christiaan De Wulf		A
	Kristof Hebbrecht		N
Politieke partijen CD&V Open VLD Groen SP-A NV-A SMS Onafhankelijke Onafhankelijke	Odette Van Hamme		A
	Caroline D'Aubioul		N
	Lutgarde De Jaeger		A
	Freddy Depuydt		A
	Peter De Graeve		A
	Marc Windey		A
	Filip Lecompte		N
	Michel De Sutter		N

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:

Vaststelling van het quorum²

- De voorzitter stelt vast dat alle vaste leden fysiek of bij volmacht aanwezig (A of V) zijn en dat de GBC dus rechtsgeldig kan beraadslagen en een consensus kan vaststellen.
- De voorzitter stelt vast dat minstens één van de vaste leden niet aanwezig (N) is. De GBC is dus niet rechtsgeldig samengesteld en kan bijgevolg vandaag **niet** tot een besluit komen.

Discussie

² Vink een van volgende opties aan of verwijder wat niet past.

C. De Waele opent de vergadering en licht de timing en het verdere verloop toe.

MOW: decretaal is er een participatiebesluit nodig dat goedgekeurd werd in de gemeenteraad. Indien dit er niet is, is er een openbaar onderzoek vereist.

C. De Waele: twee punten van participatie zijn terug te vinden in GR-besluiten.

MOW: dit is niet voldoende, er moet een apart gemeenteraadsbesluit zijn over participatie.

AWV: dit is inderdaad verankerd in het mobiliteitsdecreet onder volgend artikel: artikel 19 § 2: "De gemeenteraad keurt het voorstel van participatietraject goed. Als geen regels worden vastgesteld voor de participatie van de bevolking en de informatievoorziening, vermeld in het eerste lid, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek."

CDW: naar timing is dit in principe geen probleem voor een eventuele goedkeuring.

MOW: pas na het afronden van het openbaar onderzoek kan de RMC het mobiliteitsplan goed- of afkeuren.

AWV: Definitieve vaststelling is binnen 2 maand na gunstig advies van de RMC.

MOW: 17 september is er een RMC, dit is nog haalbaar.

Concrete timing voor het verdere verloop van het mobiliteitsplan is als volgt: op 14 juni is er een GBC, op 25 juni de voorlopige vastlegging door de gemeenteraad, aansluitend het openbaar onderzoek. Vervolgens komt het plan voor op de RMC op 17 september waarna de definitieve vastlegging volgt in de gemeenteraad van 22 oktober 2018.

Nicole Verbruggen geeft een korte toelichting over het informatief gedeelte, opmerkingen over dit deel van het mobiliteitsplan kunnen op papier overgemaakt worden aan de dienst mobiliteit.

Peter De Graeve: Graag de laatste versie op tijd doormailen.

Lutgarde De Jaeger: hoe wordt het afgedwongen dat doorgaand verkeer voor de R43 zal kiezen?

Met infrastructuur, bewegwijzering vanaf de buitenpoort, verder is er ook nog een binnenpoort en een sluis. Dit zijn drie verschillende opeenvolgende maatregelen.

MOW: Zolang je dit niet afdwingt is het ook niet zeker dat het zal werken. Uit het herkomstbestemmingsonderzoek blijkt dat er ook zeer veel intern verkeer is.

Er is ook engagement om, naast de 35 % doorgaand verkeer, minstens 15 % van het intern verkeer uit het centrum te halen. Op langere termijn is er de ambitie om 60 tot 70 % van het totale verkeer eruit te halen.

MOW: Is het mogelijk om op het plan met pijlen aan te duiden dat je er niet door kan?

C. De Waele: dat is een knip en dat is niet bespreekbaar want er is geen politiek draagvlak voor. In het plan wordt dit omschreven als selectieve bereikbaarheid.

AWV: Staat er duidelijk in het plan wat die selectieve bereikbaarheid betekent? Dit is een begrip die op verschillende manieren kan geïnterpreteerd worden.

Hierop verklaart mobiliteitsambtenaar het begrip selectieve bereikbaarheid.

MOW: via de voorgestelde methode van stad Eeklo is er geen garantie dat er voldoende verkeer uit de doortocht gaat.

C. De Waele: We willen ook absoluut vermijden dat het centrum van Eeklo een 'dood' centrum wordt.

Marc Windey: het begrip selectief zou duidelijk moeten omschreven worden in het plan.

Lutgarde De Jaeger: Naast een duidelijke omschrijving zouden er ook duidelijk meetbare doelstellingen moeten opgenomen worden zodat controle van de voorgestelde maatregelen en het bedenken van eventuele oplossingen mogelijk zijn. Het zal dan ook eenvoudiger zijn om het plan bij te sturen.

C. De Waele: laden en lossen is een voorbeeld van selectief verkeer.

AWV: Met dit voorbeeld wordt er aangetoond dat 'selectief' een vaag begrip is.

C. De Waele: de werking van de sluizen kan binnen 6 jaar opnieuw geëvalueerd worden en indien nodig kan dan ook bijgestuurd worden.

Nicole De Munter: mobiliteitsplan is een plan dat de mobiliteit op lokaal niveau regelt. Het plan dat nu voorligt heeft een draagvlak. We worden verplicht door de overheid om regelmatig te evalueren, dit kan zo meegenomen worden zodat er een systematische evaluatie van het plan is. Details kunnen later verder uitgewerkt worden waarbij steeds een evaluatie volgt.

AWV: er ontbreekt nog te veel in de strategische lijnen en vanuit AWV wil men engagement.

Burgemeester: AWV/MOW kan geen voorbeelden geven van een vergelijkbare stad als Eeklo in Vlaanderen waar dezelfde eisen, zoals het knippen van de doortocht, worden opgelegd door AWV/MOW. Deze voorbeelden werden in het verleden al gevraagd maar zijn tot op heden nog niet gegeven.

C. De Waele: elke 6 jaar kan er een herziening zijn.

Kristof De Spiegeleire: Desnoods kan er gewerkt worden met een trajectcontrole voor het traject op de voormalige doortocht.

Nicole De Munter: Dit bewijst dat het wel meetbaar is.

MOW: De Raverschootstraat moet anders aangeduid worden op het plan want het is een 'of/of' - verhaal. Er komt een fietstunnel in de Raverschootstraat en indien mogelijk is de stad voorstander voor rechts-in rechts-uit ter hoogte van de Raverschootstraat.

C. De Waele geeft een toelichting over de aansluitingspunten op de R43.

C. De Waele: De Raverschootstraat is een rechts-in, rechts-uit mits het verenigbaar is met de fietstunnel.

AWV: Dit was voorlopig open gelaten voor zover er geen onveilige toestand zou ontstaan, momenteel is dit wel het geval. De Raverschootstraat aan de kant van Adegem wordt zeker afgesloten. De rechts-in, rechts-uit voor het gedeelte Raverschootstraat, kant Eeklo, is een gedoogbeslissing geweest. Met gevaarlijke toestanden moet dit wel afgesloten worden en momenteel is de situatie onveilig door de vele keerbewegingen op de R43.

Peter De Graeve: Hoe zal de volledige woonzone tussen de N9 en de Raverschootstraat dan ontsluiten?

C. De Waele: Het standpunt van AWV m.b.t. het kruispunt N9/R43/B404 is een lichtengeregeld kruispunt. De stad moet in dit geval een oplossing voorzien zoals een bypass vanaf de Brugsesteenweg naar de Leopoldlaan.

AWV: Werd dit verkeerskundig onderzocht?

C. De Waele: Aangezien AWV hier bij zijn standpunt blijft wil de stad meegaan met het idee van de bypass op voorwaarde dat dit voorstel wordt opgenomen in de technische studie van de R43.

AWV: de lichtenregeling op het kruispunt N9/R43/B404 werd aangepast maar situatie kan nog beter. AWV wijkt niet af van zijn standpunt dat er op die plaats één aansluiting op de ring mogelijk is. Er zal een keuze gemaakt moeten worden tussen de Leopoldlaan aansluiten of de Brugsesteenweg aansluiten. Aansluiting voor beide takken van de N9 naar E34 moet mogelijk zijn en met het voorstel van de stad van een langgerekte ovonde is dit niet het geval.

Peter De Graeve: er wonen 4 à 5000 mensen in die hoek van Eeklo, zal die wegenis geschikt zijn om dergelijke verkeersstromen te verdragen?

AWV: AWV blijft bij één aansluiting maar er kan wel toegevoegd worden dat visie van de stad anders is. Verwijder de schets met het voorstel van de langgerekte ovonde en vermeldt duidelijk dat AWV en MOW niet achter het voorstel staan. Ook de Vrouwestraat kan niet meer aansluiten op de B404, de stad moet hiervoor een oplossing vinden.

Filip De Pau: trage verbinding naar Vrouwestraat moet weg, deze ligt nu naast de oude spoorwegbedding door het project fietssnelweg langs de oude spoorwegbedding.

Elly Boeykens: De politie en brandweer prefereren een aansluiting van de Raverschootstraat met de R43, vooral voor het oprijden naar de ring, aangezien de politiediensten naar de Raverschootstraat verplaatst worden.

Peter De Graeve: waarom niet enkel rechts-uit toelaten vanaf de Raverschootstraat? Waarom niet omleiden naar de Raverschootstraat?

Kristof De Spiegeleire: De aandachtspunten tot nu toe zijn: het selectief verkeer op de Markt, de rechts-in, rechts-uit Raverschootstraat kan op voorwaarde dat het veilig is én de realisatie van de fietstunnel is prioriteit. De stad is vragende partij om de Brugsesteenweg blijvend te laten aansluiten op de R43. Dit zijn de drie grote issues.

NMBS: op pagina 84 staat dat het station zal verplaatst worden. Graag nog opnemen dat de optimale situatie nog onderzocht moet worden. Negatieve gevolgen hiervan worden niet omschreven zoals: het schrappen van de Oude Gentweg. Ook NMBS en Infrabel moeten dit nog bekijken.

Het stoomcentrum wordt niet vermeld ondanks dat zij ook een spoor hebben tot het station. Is de stad volledig vragende partij voor een verplaatsing van het station? Neem dit op als voorkeursscenario van de stad. Ook infrabel moet hierbij betrokken worden.

Verder is er geen garantie dat de parking van de NMBS die voor de reizigers bedoeld is, gratis zal blijven.

CDW: dit kan anders opgenomen worden in het plan: rond de stationsparking zoekt de stad naar ruimte voor een aansluitende gratis parking.

MOW: Wat is de laatste stand van zaken m.b.t. aansluiting Krekelmuit op de N9/al dan niet sluiten van de middenberm op de N9?

C. De Waele: De middenberm blijft open dus de situatie blijft zoals ze nu is.

Karlo Dekoninck: Is het mogelijk om enkel een toegang vanaf de N9 te voorzien naar Kunstberg en uitrijden via de rotonde AZ Alma te organiseren?

Elly Boeykens en AWW: dit creëert een zeer gevaarlijke dode hoek situatie op de N9.

CDW: We zullen opnemen in het mobiliteitsplan dat het de visie is om het bedrijventerrein Kunstdal aan te sluiten via Kunstberg naar de rotonde AZ Alma.

AWW: Ignas Claeys kan geschrapt worden uit de lijst van GBC-leden.

Provincie Oost-Vlaanderen: Door de provincie werden op voorhand opmerkingen doorgestuurd naar de mobiliteitsambtenaar van de stad. De provincie vraagt om de opmerkingen aan te passen in het plan. Waarom wordt de Zandvleuge niet opgenomen in het lokaal fietsroutenetwerk?

Nicole Verbruggen: Zandvleuge is het enige moeilijke punt. Volgens de stad moet dit als lokaal fietsroutenetwerk opgenomen worden.

Provincie Oost-Vlaanderen: Er zijn in Eeklo meerdere routes die parallel als fietsroute zijn opgenomen. Normaal gezien worden parallelle routes niet snel als fietsroute opgenomen. Voor de N9 in Eeklo werd een uitzondering toegestaan.

C. De Waele: De Zandvleuge is een belangrijke route naar scholen en wordt veelvuldig gebruikt als fietsverbinding. Mogelijks zal deze verbinding in de toekomst nog aan belang winnen.

Provincie Oost-Vlaanderen: het gaat over een investering, er moet een keuze zijn waar je de fietsstromen wenst. Niet alle straten moeten geselecteerd worden als een fietsverbinding. De route op de N9 werd een BFF en dit is al een uitzondering omdat deze parallel ligt aan het fietspad langs de oude spoorwegbedding. Nog een derde route creëren is geen optie. Het mag als lokale fietsroute opgenomen worden maar dan zonder subsidies.

AWV: De fietsverbinding Sint-Jansdreef staat op het plan want dit staat in het streefbeeld. Is die vraag er nog steeds?

Odette Van Hamme: Momenteel is de Sint-Jansdreef een plaats waar veel wandelaars passeren maar dit stopt aan de E34 Expressweg. Wanneer er een fietsverbinding is over de E34 wordt de verbinding met het noorden van het Meetjesland en het Krekengebied gemaakt.

NMBS: de fietsas Zuidmoerstraat - Lekestraat wordt best aangepast.

MOW: Alle fietssnelwegen moeten als fietssnelweg benoemd zijn en niet als LAF.

MOW: Worden er in het mobiliteitsplan voorstellen gedaan tot nieuw tracé als BFF?

MOW: R43 tussen Tieltseseenweg en Dullaert staat ook als voorstel BFF. Dit moet aangepast worden.

De Waaistraat werd geselecteerd als LFF. Er zijn al twee verbindingen tussen Eeklo en Kaprijke opgenomen in het BFF, nl. de fietssnelweg en het BF gelegen op Boelare, Blommekens, Vrombautstraat, Zuidbusakker en Aalstgoed. Controleer hier de visie van Kaprijke.

De Lijn: geen opmerkingen op het plan. De visie over de vervoersregio's met vervoersraden wordt kort toegelicht. Deze vervoersraden zullen bestaan uit vertegenwoordigers van de steden en gemeenten en zij zullen beslissingen kunnen nemen over het aanvullend net en het vervoer op maat en hebben een adviserende rol voor het kernnet. Eeklo zal tot de vervoersregio Gent behoren.

MOW: de snelheidskaart geeft 70 km/u aan in het industrieterrein zoals de Industrielaan. 50 km/u is de aangewezen snelheid voor industriezones. Dit geldt ook voor de Tieltseseenweg. Ook de categorisering van de wegen wordt dan mee aangepast. Het gaat in principe om lokale wegen type 2. Voorstel om alle wegen binnen de ring rond Eeklo max 50 km/u.

Karlo Dekoninck: naar analogie met de oostelijke kant van de Markt zou ook de Molenstraat 30 km/u moeten zijn. Voor de Eikelstraat is de Molenstraat dan 50 km/u. Er zou een duidelijke gradatie moeten zijn zodat het voor de weggebruiker duidelijk wordt dat hij in een zone met een ander snelheidsregime komt.

NDM: dit moet consequent zijn, met hoefijzers.

Lutgarde De Jaeger: op het plan zou er ook een binnenpoort (gele bol) op het hoefijzer in Boelare getekend moeten worden naar analogie met de andere binnenpoorten.

Provincie Oost-Vlaanderen: Is het mogelijk om de wijzigingen voor volgende versie aan te passen in kleur?

Carolina De Winne: De recente straten die omgevormd werden tot fietsstraten in Eeklo druisen in tegen het concept van fietsstraten. Dit geeft de illusie dat in al die straten er meer fietsers zijn dan auto's. Fietsstraten worden in principe geïnstalleerd op plaatsen waar er veel passage is van fietsers.

De straten die recent werden omgevormd tot fietsstraten zijn zeer smalle straatjes waar het amper mogelijk is om een fietsers in te halen. Bovendien is er in deze straatjes vrij veel fietsverkeer. Met de omvorming tot fietsstraten wordt getracht de fietser meer te beschermen.

Karlo Dekoninck: Kan de bushalte op de Markt buiten het plein gebracht worden?

Dit is een suggestie die zal bekeken worden bij de herinrichting. In dit stadium is dit eerder een detail waarover nu geen uitspraken kunnen worden gedaan.

Lutgarde De Jaeger: In de tekst staat dat 'het kerngebied bereikbaar is volgens het STOP-principe'. Het is beter om de selectieve bereikbaarheid in het kerngebied hierin op te nemen en te beschrijven. Het STOP-principe zou voor het volledige grondgebied Eeklo moeten gelden.

Odette Van Hamme: We moeten in het achterhoofd houden dat het op een visiebeeld gaat voor 2030.

Christiaan De Wulf: Wat met de Leikensweg? Wordt dit aangepast voor fietsers?

Dit traject zal met de aanleg van de R43 veel autoluwder worden. Momenteel wordt de Leikensweg nog gebruikt als omleidingsweg maar na de aanleg van de ring kan en mag dit niet meer het geval zijn.

Opmerkingen bij het mobiliteitsplan

Zie bijlagen met opmerkingen die op voorhand doorgestuurd werden door MOW en provincie Oost-Vlaanderen.

Opmerkingen bij dit verslag

Opmerkingen op dit verslag worden binnen de 10 werkdagen overgemaakt aan de voorzitter van de GBC. De voorzitter beslist over de gevraagde aanpassingen en maakt indien nodig een aangepast verslag over. Het verslag en de eventuele reacties erop worden in het dossier opgenomen.

Bijlagen³

- Presentatie
- Opmerkingen provincie Oost-Vlaanderen
- Opmerkingen departement MOW

³ Minstens toe te voegen: schriftelijke opmerkingen die voor de vergadering ontvangen werden.

