

GEMEENTELIJKE BEGELEIDINGSCOMMISSIE VAN STAD EEKLO

VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN 14 JUNI 2018

<i>Verlaggever: Evert Gouwy</i>
<i>Verlag versie 14-06-2018</i>
<i>Onderwerp: Mobiliteitsplan</i>

<i>Aard van de GBC-beslissing¹</i>
<i>Eindbeslissing bij consensus</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	Maikel Kegels	Maikel.Kegels@delijn.be	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	S
NMBS	Patrick Plasschaert	Patrick.plasschaert@b- rail.be	N
	Leen Rouan	Leen.rouan@nmbs.be	N

3. Adviserende leden

Dienst / organisatie	Naam	Telefoon/e-mail	Aanwezig (A) Afwezig (N)
-------------------------	------	-----------------	-----------------------------

¹ Verwijder wat niet past.

Stad Eeklo	Filip De Pau	Filip.depau@eeklo.be	A
	Kristof De Spiegeleire	kristof.despiegeleire@eeklo.be	A
	Dirk Waelput	Dirk.waelput@eeklo.be	A
	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	Marino Longeville	Marino.longeville@police.belgium	N
Meetjesland	Elly Boeykens	.eu Elly.boeykens@police.eu	A
Leden covemo	Nicole De Munter	demunternicole@gmail.com	N
	Christiaan De Wulf		N
	Luc De Meester		A
	Karlo Dekoninck		A
Politieke partijen			
CD&V	Odette Van Hamme		N
Open VLD	Caroline D'Aubioul		N
Groen	Lutgarde De Jaeger		A
SP-A	Freddy Depuydt		N
NV-A	Rita Gysels		A
SMS	Marc Windey		A
Onafhankelijke	Filip Lecompte		N
Onafhankelijke	Michel De Sutter		A

Volmachten

Volgende vaste of variabele leden zijn vertegenwoordigd door een volmachthouder:

Aanwezig bij volmacht:	Vertegenwoordigd door:
/	/

Vaststelling van het quorum²

- X 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.

Verslag van de vergadering

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

C. De Waele opent vergadering en geeft toelichting over vorige GBC en doelstelling van deze GBC.

Nicole Verbruggen, mobiliteitsambtenaar, wijst op de aanpassingen die doorgevoerd zijn o.b.v. de voorgaande GBC die plaatsvond op 29 mei 2018. Ook de opmerkingen van de provincie Oost-Vlaanderen die op papier werden overgemaakt worden meegedeeld. Verder wordt aan de leden van de GBC gevraagd hun opmerkingen mee te geven.

De Lijn: De grootste zorg voor De Lijn is de doorstroming in het centrum. Het belangrijk punt is om het centrum te blijven bedienen. De Lijn wil dan ook de garantie dat dit het geval zal zijn. Verder zijn er geen opmerkingen op het plan.

Nicole Verbruggen geeft aan dat De Lijn met de inzichten van mobiliteitsplan zoals nu omschreven is, een hoge garantie heeft.

MOW: Op p.46 figuur PRUP Zuidelijke Ring toevoegen.

In hoofdstuk 3.2. verwijzen naar de startnota van de doortocht en PAC verslag toevoegen als bijlage omdat dit de kapstok van het plan is.

Het begrip selectieve bereikbaarheid op p.70 is niet of onvoldoende uitgelegd. Wie er nog door mag staat niet in de tekst vermeld. Deze omschrijving is m.a.w. nog steeds te vaag. Voor de kwaliteitsadviseur kan dit een belangrijk struikelblok zijn.

AWV: Op P. 109 staat dat bezoekers de afslag naar Kunstdal vanaf de N9 nog steeds kunnen gebruiken.

Nicole Verbruggen: Vandenbraembussche kan langs achteraan weg. Er zijn verschillende bedrijven en kantoren gelegen in Kunstdal. Bezoekers zouden nog langs de N9 toegang moeten hebben.

AWV: bepaalde wel toelaten en bepaalde niet op zich is niet duidelijk.

Elly Boeykens: Het probleem stelt zich vooral op vlak van handhaving. Tonnagebeperking zou oplossing kunnen bieden.

C. De Waele: Er kan gewerkt worden met een portiek (personenwagensluis) zodat enkel personenwagens door kunnen. Belangrijk ook is dat dit stuk opengesteld kan worden bij calamiteiten.

Michel De Sutter: waarom mogen vrachtwagens niet langs deze weg inrijden?

AWV: omdat dit geen veilige situatie is voor fietsers en vrachtwagens. Er is een ontsluitingsweg aangelegd die aansluit op de R43.

Michel De Sutter: op die manier zal de ring nog meer belast worden en dat vooral met zwaar verkeer.

Dirk Waelput: De ring kan niet vergeleken worden met de N9. Het aantal opritten op de N9 is veel groter, bij de ring is er slechts een beperkt aantal aansluitingen.

C. De Waele: met de ring gaan we er dan ook van uit dat het kruispunt dan optimaal werkt.

AWV: In principe moeten vrachtwagens toekomen vanaf de N49.

AWV: vrachtwagens die vanaf Adegem komen zullen dan naar de R43 moeten en zo naar de ontsluitingsweg Kunstberg. Dit is ook veiliger voor fietsers. Het is niet de bedoeling dat personenwagens langs de Kunstdal en Kunstberg rijden om de files aan het kruispunt N9/B404/R43 te vermijden.

C. De Waele: eens je aan de afslag naar Kunstdal bent, kies je ervoor om het kruispunt N9/B404/R43 te nemen want dit zal op dit punt op de N9 sneller zijn dan via de ontsluitingsweg te rijden.

Concreet wordt er opgenomen in het mobiliteitsplan dat Kunstdal vanaf de N9 afgesloten wordt voor vrachtverkeer en dat dit wordt afgedwongen. Dit kan o.a. met een tonnagebeperking en een hoogtebeperking.

AWV: Wat betreft het kruispunt B404/N9/R43 verwijst AWV naar het PRUP waar er één aansluiting staat en dit is de Leopoldlaan. In principe zou dit Brugsesteenweg kunnen zijn maar twee aantakkingen op dit kruispunt kan niet. Zoals het nu staat onderschrijft de stad het concept van het RUP niet. Voor AWV kan er maar één aansluiting zijn en dat is of de Leopoldlaan of de Brugsesteenweg.

Michel De Sutter: Is het afsluiten van de Brugsesteenweg voor beide richtingen?

AWV: Inderdaad, beide richtingen afsluiten.

C. De Waele: Er mag uitdrukkelijk vermeld worden dat de stad Eeklo het PRUP volgt. In het kader van de technische studie van de R43 zal dit kruispunt herbekeken worden.

Luc De Meester: De bedoeling van het plan was om het verkeer in het centrum te verminderen maar indien er slechts één aansluiting mogelijk is wordt een groot deel van dit gebied terug naar centrum gestuurd om via de ovonde de Leopoldlaan te bereiken.

C. De Waele: Voor de Raverschootstraat werd rechts in rechts uit opgenomen maar de prioriteit gaat naar de fietstunnel. Indien beiden technisch mogelijk zijn en het is veilig dan is er én een rechts in rechts uit én een fietstunnel. Indien het niet veilig kan dan heeft de fietstunnel prioriteit.

Luc De Meester: een ovonde kan een oplossing zijn voor het kruispunt B404/N9/R43. Zo kunnen zowel Brugsesteenweg en Leopoldlaan aantakken.

AWV: vorm op zich maakt niet uit maar het aantal aansluitingen is van belang. En voor AWV is dit één aansluiting.

C. De Waele: eventueel kan de Brugsesteenweg via een doorsteek aansluiten naar de N9 als oplossing voor de ontsluiting van dit kwadrant.

Burgemeester: De Leopoldlaan wordt een 2 x 1 baan met residentieel karakter en dan wordt er toch een ontsluitingsweg van gemaakt. Een ovonde met aantakking van de Brugsesteenweg zou wel kunnen. De bewijslast wordt steeds bij de stad gelegd waarom het zou werken. AWV

weigert dit grondig te bestuderen. Er zijn voorbeelden genoeg in Nederland en op andere plaatsen in Vlaanderen waar dit werkt.

AWV: alle verkeersbewegingen zijn in het PRUP bestudeerd. De toekomst is een ontsluitingsweg rond Eeklo met aantakkingen richting centrum. De stad zegt zelf dat de Brugsesteenweg residentiele straat is.

Burgemeester: twee aansluitingen zou goed zijn om het verkeer tijdens de spitsuren te spreiden over twee aansluitingen. AWV kan momenteel niet aantonen welke infrastructuur het best werkt: verkeerslichten of een ovonde. Zij vragen om niet te fixeren op een ovonde. Verkeerslichten kunnen evengoed werken.

C. De Waele verwijst naar de vorige vergadering. Elk aansluitingspunt tussen de N9 en Nieuwendorpe wordt opnieuw bekeken. Basis zou overgenomen worden zoals in het PRUP met vermelding dat de stad erop wijst dat elk aansluitingspunt herzien wordt en dat de stad een voorkeur heeft voor een rotonde. Dit is een basis om op verder te werken. Stel dat uit de studie blijkt dat een rotonde wel mogelijk is, dan is er een wijziging van het PRUP nodig.

AWV: Het is de bedoeling dat het mobiliteitsplan als kapstok dient en niet de technische studie.

De burgemeester herhaalt zijn vraag om dit punt grondig te bestuderen. Op andere plaatsen in Vlaanderen en in Zeeuws-Vlaanderen wordt het principe van een ovonde of een rotonde wel veelvuldig toegepast en het werkt er ook.

Michel De Sutter verwijst naar rotonde op N9 in Maldegem, de indruk heerst dat dit sneller gaat dan een lichtengeregeld kruispunt.

Burgemeester: het gaat ook effectief sneller.

AWV: er waren tellingen in het voorjaar. Op basis van deze tellingen, manoeuvre diagrammen en verkeerskundige modellen kijkt men welke oplossing kan werken. Uit dit onderzoek blijkt dat een verkeerslichtenknooppunt dit probleem het best kan oplossen.

Burgemeester: de ovonde op de Leopoldlaan werkt ook perfect.

AWV: AWV is bereid om tot nieuwe tellingen over te gaan maar met de werken op de N49 is dit niet het geschikte moment.

AWV: alles is mogelijk zowel rotonde als lichten. De technische studie moet dit bepalen maar wel ervanuit gaande dat de Brugsesteenweg niet kan aantakken.

C. De Waele: we nemen op dat de beste optie uit de studie weerhouden zal worden.

MOW: Het is mogelijk om een paragraaf toe te voegen op p. 113 waarin staat dat de stad Eeklo vragende partij blijft om zowel de Brugsesteenweg als de Leopoldlaan aan te sluiten.

AWV: Dit kan inderdaad toegevoegd worden maar AWV staat hier niet achter, dit moet erbij genoteerd worden. AWV houdt nog steeds vast aan de principes uit het PRUP en concept.

Marc Windey: AWV zegt concreet dat de technische studie het kruispunt Brugsesteenweg niet onderzoekt. Enkel de wens van de stad kan dan in het mobiliteitsplan.

AWV: het PRUP was een zeer lang proces en koste veel moeite.

MOW: de aansluiting van zowel Leopoldlaan als Brugsesteenweg kwam niet naar voor bij de opmaak van het PRUP, wat nochtans in overleg met stad Eeklo werd opgesteld.

C. De Waele: de wens van de stad wordt opgenomen in het mobiliteitsplan.

Michel De Sutter: weet dat dit dan ondergeschikt is.

De Stad onderschrijft het PRUP maar vraagt om de aansluiting Brugsesteenweg op dit kruispunt te onderzoeken.

MOW: Het schema van P.69 met de knoop Zeelaan/Leopoldlaan kan overgenomen worden. Daarbij kunnen de wensen van de stad Eeklo toegevoegd worden.

Michel De Sutter gaat niet akkoord met deze formulering. Want PRUP zou dan nog gewijzigd moeten worden en dat is opnieuw 4 of 5 jaar extra.

AWV: Er kan opgenomen worden in het plan dat de stad het PRUP onderschrijft maar in afwijking ook wenst dat er onderzocht wordt of de Brugsesteenweg kan aangesloten worden/blijven. Dit met een duidelijk motivatie.

AWV: In de Raverschootstraat wordt momenteel een collector geplaatst, dit kan de aanleg van een fietstunnel verhinderen op die locatie. De tunnel zou boven de collector en onder de R43 liggen.

Filip De Pau: In principe zou dit geen probleem mogen zijn. Dit zal gecontroleerd worden.

AWV: de tunnel moet technisch mogelijk blijven.

AWV: fietssnelweg spoorwegbedding. Fietssnelweg komt ten N van de spoorweg dus de N9 kan hier ongelijkgronds niet op aansluiten. 3.5.2.1 Netwerk Langzaam Verkeer.

Voorstel is om ondergronds weg te laten.

Marc Windey: Er is nog steeds geen garantie dat de kwaliteitsadviseur dit plan zal goedkeuren door de onduidelijke omschrijving van het begrip selectiviteit.

Karlo Dekoninck: Dit kan opgelost worden door het concreet te maken met 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'.

C. De Waele: selectief betekent geen doorgaand verkeer, laden en lossen op bepaalde uren, werken met paaltjes op bepaalde momenten, enz. Misschien is selectief plaatselijk een beter begrip.

Marc Windey: is dit dan voldoende voor de kwaliteitsadviseur?

MOW zich hierover niet uitspreken in de plaats van de kwaliteitsadviseur. MOW wijst op het feit dat dit een struikelblok kan vormen.

C. De Waele: stel dat de kwaliteitsadviseur hierover valt, dan moet selectiviteit specifiek omschreven worden in een nieuwe GBC.

Michel De Sutter: Het plan staat of valt met hoe het begrip selectiviteit omschreven wordt. Geef dan ook enkele voorbeelden.

C. De Waele: Dit kan klanten tijdens bepaalde uren en bewoners ten allen tijde zijn.

Rita Gysels: alle bestemmingsverkeer.

C. De Waele: het benoemen als bestemmingsverkeer geeft hetzelfde probleem.

Elly Boeykens: Een te overwegen optie is om het kerngebied als voetgangerszone te bestempelen. De voetgangerszone is opgenomen in de wegcode. Iedereen met een vergunning heeft er toegang toe, bijvoorbeeld bewoners, handelaar die iets moeten leveren, enz. In dergelijke zone kan een laad- en losperiode voor iedereen voorzien worden. Het parkeren in een voetgangerszone is strikt gezien verboden.

C. De Waele: streven naar gedeelde ruimte waarbij stad denkt om op termijn het principe van een voetgangerszone toe te passen.

Lutgarde De Jaeger: Dit is een goed idee, maar hoe kan je dit realiseren indien er 250 parkeerplaatsen bij de Paterskerk blijven?’

Kristof De Spiegeleire: Deze zit niet in die zone. Vanaf Brugge moet er geparkeerd worden op de parking Molenstraat.

Marc Windey: Is de knip of het principe van de voetgangerszone een eis van AWW?

AWW: dit is de eis van de kwaliteitsadviseur.

Burgemeester: De markt van Deinze en Dendermonde zijn ook overschrijdbaar.

MOW: MOW kan zich vinden in het principe van een voetgangerszone.

C. De Waele: zoals selectiviteit nu geformuleerd is blijft opgenomen in het plan. Want het andere principe is een knip en daar is geen draagvlak voor. Het principe van een voetgangerszone kan wel als denkpeil op langere termijn opgenomen worden. Op die manier wordt er niets uitgesloten.

Michel De Sutter: Volgende formulering is mogelijk: de Markt is een plaats met selectieve doorgang evoluerend naar een voetgangerszone.

C. De Waele: waarbij de stad bepaald wie wat waar en wanneer doorgang mogelijk is.

Lutgarde De Jaeger: indien het een kleine zone is, dan blijft het slecht voor de zwakke weggebruiker op het overige gedeelte van de N9.

C. De Waele: Er wordt een extra zin bij selectieve bereikbaarheid toegevoegd: systeem voetgangerszone op termijn met beperkt verkeer waarop beleid bepaald hoe dit concreet ingevuld wordt m.a.w. wie wat waar en wanneer doorgang heeft.

We streven naar voetgangersgebied over breedte van het Marktpllein.

De Lijn: zolang je spreekt over selectieve bereikbaarheid is de kans op slagen heel klein. De Lijn volgt het voorstel van een voetgangerszone met de garantie dat De Lijn op de N9 blijft en dat de Markt overschrijdbaar blijft voor De Lijn.

Burgmeester: de markt moet licht overschrijdbaar zijn voor alle vervoersmodi.

C. De Waele treedt de burgemeester bij. Selectief betekent bewoners en klanten. De auto is te gast, dus anderen zijn bovengeschiedt.

Lutgarde De Jaeger: je kunt ook de doelstelling straffer schrijven en bepalen dat 70 % van het verkeer uit het centrum wordt gehaald of m.a.w. een maximum van 30% t.o.v. het huidige verkeer in plaats van 50 % reductie. Op die manier wordt de ambitie hoger gelegd en is het ook meetbaar.

Dirk Waelput: Er zullen bij de aanpassingswerken vergunningen moeten worden aangevraagd. Een vage formulering van selectiviteit geeft munitie om bij beroepsprocedures iets af te schieten. In dit stadium kan dit al grotendeels vermeden worden door een duidelijke omschrijving.

C. De Waele: 30% geldt dan voor het centrale gedeelte, binnen de sluisen.

MOW: dit betekent dat tekst op p.70 gewijzigd moet worden.

C. De Waele: Akkoord om de wijzigingen uit te voeren. Aanloopstrook naar parking zit nog in 50 % en voorbij de parking, in rode zone 70% of nog, er blijft max. 30% van het verkeer over ten opzichte van de huidige situatie.

AWV: voor alle vervoersmodi.

C. De Waele: Lichte overschrijdbaarheid met selectief verkeer tot max 30 % van het huidige verkeer.

MOW: Op p. 70 slaat de 15% op het totale verkeer. En die lichte overschrijdbaarheid geldt niet voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

C. De Waele: met uitsluiting van zwaar verkeer.

Lutgarde De Jaeger: concreet betekent dit een tonnagebeperking in het centrale deel.

Met de aanpassingen die in de GBC aan bod kwamen is er consensus bereikt over het mobiliteitsplan. In een volgende stap wordt het mobiliteitsplan voorgelegd aan de gemeenteraad.

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

*

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