

MOBILITEITSRAAD

-- Woensdag 23 februari 2022 / 20u00 – Teams --

Stemgerechtigde leden	Naam	A	V	Plaatsvervanger	A	V
Maximaal 8 deskundigen	Lode Caenepeel					
	Johan Van Wambeke					
	Frank Van Hoorde	X				
	Peter Hofman					
	Els van Gelder	X				
	Mark Van Neste	X				
Maximaal 5 geïnteresseerde burgers	Maria-Paula Pee					
	Hans De Ruyter		X			
	Sammy Dalewyn	X				
	Yo Deconinck	X				
Gemeentelijke basisschool	Greet Naessens		X	Micha D'Hooge		X
Vrije Basisschool De Pinte	Caroline Ryckaert			David Lenaerts	X	
Vrije Basisschool Zevergem	Ilse De Cnuydt			Noemie Saey		
Gemeenschapsschool De Kleine Prins	Anton Vanborm		X	Leentje Thoeye		
Leefschool De Boomhut	Alissa Van Dingenen			Colette Verslyppe	X	
Erasmus Atheneum	Katrien Choueiri			Arno Dejonghe	X	
Fietsersbond	Joe Rogge					
MINA-raad						
Seniorenraad	Frans Naessens	X				
Jeugdraad	Noah Van Renterghem		X	Jules Vertriest		
LEM-raad	Luc Vermassen	X				
Gecoro						
Gezinsbond De Pinte	Eric Verstuyft	X				
Gezinsbond Zevergem	Luc Van Melckebeke		X			

Waarnemende leden

Ruimte	Kenny De Vrieze			An Stroobandt		
Open VLD	Rita De Jaeger	X				
N-VA	Leen Gryffroy					
CD&V	Erik Van De Velde					
Schepen Openbare werken	Willem Rombaut	X				
Schepen Mobiliteit	Benedikte Demunck	X				

Raadgevende leden

Politie	Amy Verschraege	X				
	Steven Deboeck		X			
Dienst Openbare Infrastructuur	Arnout Laureys	X				

Agenda

1. Goedkeuring verslag 26 januari 2022
2. Terugkoppeling beslissingen CBS
3. Advies omgevingsvergunningen
4. Verkeersafwikkeling Stationsomgeving
5. Infrastructuur
 - a. Heirweg – advies PSG
 - b. 't Kruisken – advies PSG
 - c. Bommelstraat zone 30
 - d. Bevraging Park Te Poldere
6. Varia

De agenda werd aangepast. Er wordt een bijkomende mobiliteitsraad vastgelegd op een te bepalen datum om de verkeersafwikkeling verder te bespreken.

1. Goedkeuring verslag 26 januari 2022

Het verslag van de vorige vergadering werd reeds gepubliceerd op de website, terwijl dit verslag nog niet goedgekeurd werd op de volgende raad. Arnout licht toe dat het verslag was voorgelegd aan het college en de gemeenteraad, gezien de opmerkingen op het vorig verslag steeds genotuleerd worden in het volgend verslag. De publicatie op de website diende echter te wachten tot het moment dat de mobiliteitsraad het vorig verslag heeft goedgekeurd, en werd na opmerking van een mobiliteitsraadlid daarom ook terug verwijderd op de website.

Schepen Rombaut licht toe dat het verslag van de vergadering van adviesraden vaker wordt voorgelegd aan het college en de gemeenteraad, omdat de volgende samenkomst vaak langer duurt dan een maand waardoor het advies pas later kan gebruikt worden. Indien het verslag aangepast of vroeger gepubliceerd dient te worden, kan er een schriftelijke toestemming gevraagd worden om dit aan te passen of te publiceren.

Mark merkt op dat er niet genotuleerd is dat hij niet akkoord gaat met het voorgestelde ontwerp van de Bommelstraat en dat hij een eigen voorstel heeft doorgestuurd naar de leden van de mobiliteitsraad waarin het fietspad in de Bommelstraat tussen de platanen en de rooilijn getekend is. Hij heeft ook een schets doorgestuurd met de intekening van het fietspad op het kruispunt Bommelstraat – Pintestraat, zoals genotuleerd in het verslag.

Rita merkt op dat ze gezegd heeft dat het verkeer door de knip in de Koning Albertlaan wordt rondgeleid rond twee scholen en dat dit niet genotuleerd werd in het verslag.

Colette merkt op dat er geen kans gegeven werd om de variaronde op het einde van vorige vergadering te houden, waardoor haar varia niet gezegd kon worden. Ze vraagt om de mobiliteitsraad te laten duren tot 22u15 of een kwartier vroeger te stoppen zodat de variaronde kan gebeuren. Joe vraagt om de variapunten op voorhand door te geven zodat deze ingepland kunnen worden.

Erik geeft aan dat niet alle opmerkingen omtrent het verkeersafwikkelingsplan werden genotuleerd en dat hij daarom het verslag niet kan goedkeuren. Volgens hem lijkt het alsof de mobiliteitsraad het verslag heeft goedgekeurd. David merkt op dat hij uit het verslag niet opmaakt dat de mobiliteitsraad dit plan goedgekeurd heeft. Schepen Rombaut laat weten dat er niet gecommuniceerd werd dat de mobiliteitsraad het voorstel van de verkeersafwikkeling heeft goedgekeurd. Er werd in januari geen advies gevraagd aan de mobiliteitsraad, het voorstel van het verkeersafwikkelingsplan was een kennisgeving.

Lode stelt voor om duidelijk in de agenda te vermelden over welk punten advies wordt gevraagd. Arnout geeft aan dat de meeste punten op de agenda ter advies voorliggen, tenzij het om een kennisname gaat. Er zal bekeken worden hoe de adviezen genotuleerd kunnen worden en, bijgevolg, of alle leden stemgerechtigd zijn. Op die manier kan er officieel gestemd worden over de stemgerechtigde punten. Yo geeft aan dat het jammer zou zijn mocht er op die manier gewerkt moeten worden, gezien de besprekingen

vandaag in een open sfeer en consensus gebeuren. Johan geeft aan dat politiek gevoelige punten in het verleden (voor 2018), wel officieel gestemd werden zonder stemrecht voor de waarnemende leden uit de politieke partijen. Yo geeft aan dat dit niet in alle adviesraden zo is.

Rita geeft aan dat het jammer is dat, in de laatste gemeenteraad, het voor haar overkwam alsof de mobiliteitsraad akkoord ging met het voorkeurscenario.

2. Terugkoppeling beslissingen CBS

Geen terugkoppelingen.

3. Advies omgevingsvergunningen

Geen adviesvraag.

4. Verkeersafwikkeling stationsomgeving

Arnout licht het traject en de meetlocaties toe.

De verkeersafwikkeling wordt verder in een bijkomende mobiliteitsraad besproken.

5. Infrastructuur

a. Heirweg en 't Kruisken

De ontwerpen voor de herinrichting van 't Kruisken en Heirweg worden toegelicht.

Er wordt gevraagd of de hoeveelheid verkeer in de Savaanstraat zodanig hoog is dat er daar éénrichtingsverkeer moet ingevoerd worden. Arnout licht toe dat het éénrichtingsverkeer beperkt is tot het stuk tussen de oprit van Interbrew en de Heirweg. Dit éénrichtingsverkeer is bedoeld om verkeer van de E17 via de N60 – Polderdreef te laten rijden en niet via 't Kruisken. Er kan wel verkeer via de parking Makro naar 't Kruisken rijden.

Mark merkt op dat er met interbrew bekeken moet worden of dit lukt naar draaibewegingen.

Lode vraagt of er geen patstelling is om te kruisen in de Heirweg. Arnout licht toe dat het de bedoeling is dat wagens kruisen op de voorziene zones en dat er daartussen gewerkt wordt met opstaande boordstenen. Kruisen blijft er nog mogelijk, mits het rijden over de boordsteen.

David vraagt hoe het zit met het de trage weg in de bocht van de Heirweg. Deze staat op het plan ingetekend als een weg maar dit is een foutje. Dit blijft een gewone aardeweg.

Frank vraagt of het recyclagepark nog in de Heirweg komt. Dit is het geval maar bezoek aan het recyclagepark blijft op afspraak werken. Om die reden worden er ook geen circulatiewijzigingen in de Heirweg of 't Kruisken uitgevoerd.

Verkeer van de brug over de E17 naar 't Kruisken heeft voorrang op verkeer dat naar boven komt, gezien het verkeer dat moet wachten op de brug anders de fietssuggestiestroken belemmerd.

Peter merkt op dat er overal voorrangsregelingen moeten komen voor de voorrangsregeling.

Er wordt gevraagd wat de status van het dossier in de projectstuurgroep is. Arnout geeft aan dat het om een ontwerpadvies gaat dat nog niet definitief goedgekeurd werd.

Rita vraagt waarom de bus niet meer in havens zal halteren op de Polderdreef. Dit is omdat de buslijn op de Polderdreef vervangen wordt door een functionele lijn bij de invoer van het nieuw openbaar vervoersplan (1 juli 2023), m.a.w. enkel een spitsbediening. De halte aan het Europaplein zal op dat moment eveneens verdwijnen. Aan de kant van het tankstation in de Polderdreef blijft de halte wel behouden in beide richtingen. Rita vraagt hoe het zit met toegankelijkheid van de bushalte aan het tankstation Polderdreef. Arnout geeft aan dat er budget is voorzien om deze toegankelijk in te richten deze legislatuur.

Er wordt gevraagd of het fietspad ter hoogte van de bushalte in de Polderdreef niet kan behouden blijven op de locatie van het voetpad zodat de bomen niet weg moeten. Het is echter aangeraden om het fietspad parallel met de straat te brengen zodat fietsers bij het oversteken in het zicht van gemotoriseerd verkeer zitten.

Frank merkt op dat er bij het verplaatsen van de oversteekplaats van het kruispunt Polderdreef naar verderop in 't Kruisken een conflict kan zijn omdat de fietser die van het centrum komt niet tijdig zichtbaar is door de bushalte. De voorzitter geeft aan dat om die reden de bocht van 't Kruisken minder vloeiend uitgewerkt wordt.

David geeft aan dat er nog geen voetpad getekend is van de oversteekplaats naar het voetpad.

Lode vraagt waarom er voor het fietspad in de Polderdreef niet gekozen wordt voor het scenario met een groenstrook tussen wagens en rijweg. Arnout licht toe dat dit gevraagd is op de projectstuurgroep (PSG) omwille van de opritten en de afstand tot verlichtingspalen. Lode geeft aan dat, als die redenering gevolgd wordt, de hagen op alle locaties in de gemeente langs het fietspad dan verwijderd dienen te worden. David geeft aan dat het fietspad in de Polderdreef de veiligste en kortste fietsverbinding is naar Zevergem en dat een groenstrook met een smalle haag voor kinderen veel veiliger zou zijn. Er wordt toegelicht dat de fietspaden in de Polderdreef mee onderzocht worden in de werken maar nog niet definitief ingepland zijn. We kunnen hierop nog terug komen.

David geeft aan dat het plateau doortrekken van Toutefais naar Hageland vervelend is voor fietsers omdat de infrastructuur daar al omhoog gaat door de oprit naar het brugdek. Ook Peter denkt dat een plateau ter hoogte van Hageland overdreven is. Lode geeft aan dat een groot plateau ook zijn snelheidsremmend effect verliest.

Schepen Rombaut geeft aan dat het gemeentestuur nu al een eerste terugkoppeling heeft en dat het ontwerp ook naar de inwoners wordt voorgelegd, om nadien de puzzel van mobiliteitsraad, inwoners en PSG te bundelen en aangepaste plannen naar de mobiliteitsraad terug te koppelen.

b. Bommelstraat Zone 30

Naar aanleiding van de infovergadering met de inwoners omtrent de plannen en de herhaalde vraag van inwoners om zone 30 in te voeren in de Bommelstraat, vraagt het bestuur hierover advies aan de mobiliteitsraad.

Rita vraagt of dit niet op een commissie besproken kan worden. Er wordt ook gevraagd of deze zone 30 dan behouden blijft na de wegenwerken, maar dat moet verder bekeken worden.

Maria-Paula vraagt of de Bommelstraat geen fietsstraat kan worden. Rita geeft aan dat er in vorige vergaderingen reeds negatief advies gegeven werd voor een fietsstraat omdat de Bommelstraat een doorgangsstraat is en gekoppeld aan het sluiten op lange termijn van de overwegen in het achterhoofd.

Colette geeft aan dat een einde van de zone 30 voor de spoorweg zou uitnodigen tot versnellen richting Breughellaan, waar echter ook een schoolomgeving is. Arnout geeft aan dat er een plateau ligt waar de zone 30 sowieso geldt.

Erik geeft aan dat de Bommelstraat een wijkverzamelweg is, waar men moet nagaan of de verkeersfunctie belangrijker is dan de verblijfsfunctie en dat men hieraan de snelheid kan aftoetsen. De inwoners van die straat die er al lang wonen hebben het verkeer sterk zien toenemen. Tussen Polderbos en Pintestraat verbinden we twee zone 30 zones en dat is verdedigbaar

Frank geeft aan dat de veiligheid primeert. Als voetganger kan je moeilijk in de berm lopen, zeker als het nat ligt. Voetgangers wandelen dan op de straat. Een zone 30 is volgens hem verantwoord.

Lode geeft aan dat de inrichtingsplannen bedoeld zijn om het veiliger te maken. Als we er nu zone 30 invoeren, gaat dat volgens hem in de toekomst geen zone 50 worden maar zone 30 blijven. Alle wijken

ten noorden van de spoorweg dienen echter via de Bommelstraat naar N60 en E17. Lode is voorstander om zo snel mogelijk de werken uit te voeren.

Sammy is voorstander van zone 30 in de Bommelstraat. Hij geeft aan dat een aanpassing naar zone 50 niet onmogelijk is, gezien er in Den Duiver ook van zone 30 naar zone 50 werd gegaan.

Peter geeft aan dat het veiligheidsaspect belangrijk is en als er vandaag een zone 30 ingevoerd zou worden, hieraan tegemoet gekomen wordt. Als hierdoor blijkt dat de zone 30 werkt, kan eventueel bekeken worden of de zone 30 behouden kan blijven en het wegenis-ontwerp daarnaar aangepast worden. Mark Van Neste gaat hiermee akkoord.

Johan ziet niet in waarom we op een doorgangsweg 30 km/u zouden moeten invoeren. Volgens hem verliezen we de realiteit door overal zone 30 in te voeren en wordt de veiligheid van voetgangers en fietsers gegarandeerd door de goedgekeurde fietspaden, maar moeten we het autoverkeer ook toelaten om 50 km/u te rijden.

De voorzitter vraagt of er snelheidsmetingen zijn om de huidige snelheid te staven. Hij vindt de zone 30 verantwoord ten overstaande van de vele fietsende ouders en kinderen.

Yo geeft aan dat er unanimititeit lijkt over het niet invoeren van een fietsstraat, maar dat we consequent moeten zijn en de 30 km/u moeten invoeren tot voorbij Polderbos aan de spoorweg. Er moet ook voor De Boomhut gekeken worden om de zone 30 dan tot voorbij de Breughellaan te trekken voor de veiligheid van iedereen.

Lode vraagt of de subsidies bepaald worden op basis van zone 30 of 50. Dat is niet het geval.

Yo vraagt om te noteren dat een herziening van de zone 30 naar zone 50 naar aanleiding van de werken mogelijk is.

Luc geeft aan dat als de Bommelstraat bij de kern hoort dat de Vredestraat ook zone 30 moet zijn. In de Vredestraat is er vandaag ook zone 30, maar enkel tijdens de schooluren. Luc geeft daarnaast ook aan dat de zone 30 in de Baron de Giey laan niet nageleefd wordt volgens de telramen.

Frans geeft aan dat het project Bommelstraat een prachtig project is voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers en zou het jammer vinden als dit nu in vraag gesteld wordt.

Er wordt gestemd over het invoeren van de zone 30

Zone 50 heeft 7 stemmen: Luc Vermassen, Lode Caenpeel, Johan Van Wambeke, Els Van Gelder, David Lenaerts, Frans Naessens, Eric Verstuyft

Zone 30 invoeren heeft 8 stemmen: Yo Deconinck, Colette Verslyppe, Peter Hofman, Frank Van Hoorde, Arno Dejonghe, Mark Van Neste, Joe Rogge, Sammy Dalewyn

Onthouding: niemand

De mobiliteitsraad adviseert bijgevolg om in de Bommelstraat een zone 30 in te voeren tussen de spoorweg en de Pintestraat. Deze zone 30 is geen vaststaand gegeven maar kan herzien worden naar aanleiding van de wegenwerken. Indien de tijdelijke maatregelen succesvol zijn kan dit aanleiding geven tot het bijstellen van de geplande herinrichtingswerken.

David vraagt om het advies ook zo te communiceren.

Er wordt gevraagd om te bekijken waar de zone 30 dan best start en stopt en om dit terug te koppelen naar de raad.

c. Bevraging Park Te Poldere

Wordt in de volgende raad hernomen wegens tijdsgebrek.

6. Varia

- Luc vraagt hoeveel ongevallen er in de stationsomgeving gebeurd zijn. Hij geeft aan dat hij dit zelf opgevraagd heeft bij de politie en dat dit er 5 waren in de stationsomgeving in 2021. Hij geeft aan dat dit volgens hem geen zware ongevallen zijn en vraagt hierop commentaar van de schepenen. Schepen Demunck geeft aan de verkeersafwikkelingsstudie vooraf gaat aan de herinrichtingswerken van de betrokken straten. Johan geeft aan dat het plan deze ongelukken ook niet zal voorkomen. Schepen Rombaut geeft aan dat het bestuur zich nooit gebaseerd heeft op de ongevalcijfers, ondanks dat het wel een element is, maar dat het bestuur zich voornamelijk gebaseerd heeft op de antwoorden van de bevraging in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan en het meerjarenplan. Om die reden werd er budget uitgetrokken voor de inrichting van de J. Anthierenslaan en Koning Albertlaan.
- Johan geeft aan dat hij zijn opmerkingen omtrent het verkeersafwikkelingsplan geformuleerd heeft in de bevraging. Johan vraagt zich af of het verkeersveiliger is om meer auto's over de fietsstraat te sturen. Schepen Rombaut gaat akkoord dat dit niet het geval is voor de Groenstraat – K. Albertlaan, maar wel voor de K. Albertlaan – J. Anthierenslaan. Hier zijn veel bewegingen (fietsers, voetgangers, kiss-and-ride, wagens in beide richtingen, ...), die door het voorliggende plan vereenvoudigd zullen worden. De knelpunten en nieuwe punten moeten verder meegenomen worden. Op basis van de tellingen kan dit verder geëvalueerd worden.
- Mark geeft aan dat zijn punten meegenomen werden in het verslag en dat iedereen de betreffende mail met bijlages ontvangen heeft
- Colette vraagt naar de stand van zaken van de proefopstelling in de Grote Steenweg. De blokken vallen veel omver maar worden altijd weer rechtgezet.
- Colette geeft aan dat de fietsbeugels aan de kapper in de Pintestraat veel omver gereden worden. Arnout geeft aan dat de technische dienst hiernaar zal kijken.
- Yo geeft aan dat bij de paddenoversteek de snelheidsbeperking van 30 km/u niet wordt niet opgeheven. Arnout geeft aan dat dit bekeken zal worden maar dat men voor problemen omtrent signalisatie niet moet wachten op de variaronde van de volgende mobiliteitsraad: deze kunnen steeds gemeld worden via infrastructuur@depinte.be of 09 280 80 20.
- Yo vraagt om de oversteekplaats in de Hemelrijkstraat – Oude Gentweg in het rood te markeren. Arnout geeft aan dat dit meegenomen zal worden met de wegmarkering.

De data van de komende mobiliteitsraden:

- 23 maart 2022 – verkeersafwikkeling stationsomgeving
- 30 maart 2022
- 27 april 2022
- 25 mei 2022 – verkeersafwikkeling stationsomgeving
- 29 juni 2022
- 31 augustus 2022
- 28 september 2022
- 26 oktober 2022
- 30 november 2022