

Verslag Verkeersraad

3 maart 2021

Datum

23 maart 2021

Pagina

1 / 7

Contact

Henky Martens

Stad Zottegem
Gustaaf Schockaertstraat 7
9620 Zottegem

09 364 64 94
mobiliteit
@zottegem.be

VERSLAG VERKEERSRAAD

3 MAART 2021

Aanwezig:

- Tom Van Cauwenberge
- Ann Vander Poorten
- Claudine Placque
- Dirk Fostier
- Evert de smet
- Henky martens
- Ivan Goublomme
- Karen De Rocker
- Kurt Staelens
- Rudy Muls
- Wim Van Ommeslaeghe
- Peter Billiet
- Stefaan Wanzeele
- Brecht Cassiman

De vergadering verloopt digitaal en wordt opgenomen.

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Het verslag van de vergadering van 17 december 2020 wordt goedgekeurd. Vraag om in de toekomst het verslag sneller te bezorgen. Vraag om actiepunten op te nemen in het verslag indien van toepassing.

2. Stadiondossier

Toelichting door schepen Cassiman rond het mobiliteitsluik bij de geplande renovatie/vernieuwing van de sportsite in Bevegem.

Het traject na de studiefase wordt nu opgestart in de richting van het finale project. De oude stadionsite wordt heropgewaardeerd. Er wordt onder meer voorzien in de aanleg van een skatepark, renovatie van de tennissite en de aanleg van 3 bijkomende padelcourts, een bowling, een gym hal en atletiekpiste.

Het projectgebied is gelagen langs een woonzone, een goede wisselwerking tussen leefbaar wonen en recreatie is van groot belang.

Bezorgdheden omwonenden die naar voor kwamen tijdens het participatietraject waren vooral mobiliteit gerelateerd. De bewoners van Bevegemstraat, Sportstraat, Kastanjelaan en Sabina Van Beierenlaan zijn de eerste omwonenden die een directe

impact zullen voelen door de ontwikkeling van dit project. Parkeren is hierbij een hot topic.

In de onmiddellijke nabijheid is een parking van + 400 wagens, het is echter niet aangewezen enkel naar deze mogelijke parkeerplaatsen te verwijzen. Niet elke bezoeker dient doorheen de wijk Bevegem te rijden. Bij de inplanting van extra parkeergelegenheid wordt een locatie vooropgesteld zodat verkeerscirculatie op eigen terrein gebeurt in plaats van gebruik te maken van de woonstraten in de wijk. De geplande bowlingzaal zal de grote verkeersgenererende factor zijn, voor deze ontwikkeling worden 50 extra parkeerplaatsen op de site voorzien. Bij gebruik van de tennis- en paddelinfrastructuur wordt vooral gekozen (huidige toestand) voor straatparkeren in de Bevegemstraat. Dit bezorgt parkeeroverlast, gepaard gaand met overtredingen. Door de uitbreiding van tennisinfrastructuur zal de parkeeroverlast in de buurt enkel verhogen. Daarom wordt op de sportsite voorzien in de aanleg van 47 extra parkeerplaatsen. De ingang van het tennisgebeuren wordt gevoelsmatig verlegd van de Bevegemstraat naar de huidige ingang van het stadion. Op dit ogenblik is nog geen sprake van een volledige afsluiting van de ingang langs de Bevegemstraat.

Aan de bovenzijde van de Bevegemstraat is een sportmedisch centrum gepland. Hier worden 14 parkeerplaatsen voorzien.

De ingang voor de atletiek wordt voorzien aan de overzijde, kant Hemelrijk, in de onmiddellijke nabijheid van de aanwezige parking Bevegemse Vijvers.

Adviesvraag aan de verkeersraad:

- Invoeren van een parkeerregime blauwe zone met korte parkeerduur (vb. 45 min.)
- Invoeren van een betalend parkeerregime in de omliggende buurt (vb. van 16 tot 23u)
- Invoeren kiss&ride zones (boulevard richting sporthal)
- Heroriëntatie van de bestaande toegangen

De ontwikkeling zal niet enkel lokaal verkeer aantrekken, er moet rekening gehouden worden regionale verkeersstromen. Verkeer uit het noorden zal waarschijnlijk gebruik maken van de Elenestraat en zo door de stadskern zijn weg richting het complex verderzetten.

⇒ *Dit verkeer moet gebeuren via N42 en Langestraat om zo de stadskern en Bevegem te vermijden.*

Er moet rekening gehouden worden met traag verkeer, t.t.z. voorzien in voldoende fietsenstallingen.

⇒ *Dit wordt voorzien in de vervolgstudie. Het stadsbestuur zal voorzien in sensibilisatie.*

Er worden +100 plaatsen voorzien op eigen terrein, waarom geen 20 plaatsen gehandicapten voorzien en de rest laten uitwijken naar de parkeerplaatsen Bevegemse Vijvers?

Kiss&ride kan ook gebruik maken van de aanwezige parking, inrichten van deze nieuwe plaatsen is geen must.

De afwikkeling van het verkeer via de Doolstraat moet zeker onderzocht worden.

De ontwikkelaar van bowling is vragende partij de parkeerplaatsen in de onmiddellijke buurt te verwezenlijken.

⇒ *Realistisch gezien liggen de huidige parkeerplaatsen te ver van het bowlinggebeuren, we mogen niet vergeten dat dit dikwijls familie uitstappen zijn. Bijkomend is er het gegeven dat de parkeerdruk op de aanliggende woonwijk niet mag stijgen. Aangezien de straatparkeerplaatsen dan dichter liggen dan de aangeboden parkeerplaatsen zullen bezoekers eerst de plaatsen in de woonwijk bezetten.*

⇒ *Groen meldt dat de bowling te voet volgens Google Maps op 7 min stappen ligt van de parking Bev Vijvers. Indien men door de nieuwe site kan stappen, is dit nog minder.*

Bewoners van de wijk Bevegem zijn vroeg betrokken in de participatie, ze juichen dit toe. De komst van de bowling ligt wel moeilijk wegens het verkeersgenererend effect.

Er moet werk gemaakt worden van een degelijke ontsluiting, niet enkel van dit project maar ook van de fuifzaal en sportcomplex Bevegemse Vijvers. Het hoog aantal parkeerplaatsen op eigen terrein wordt ook hier in vraag gesteld.

Een vergelijking met het parkeergebeuren rond het bowlingcomplex in Oudenaarde is niet aan de orde. In Oudenaarde wordt gebruik gemaakt van bestaande parkeerplaatsen van handelaars die dicht van de bowling liggen, dus dubbel gebruik mogelijk. Hier zullen extra dichte parkeerplaatsen aanwezig zijn maar in woongebied.

⇒ Er is begrip voor de zorg van het hoog aantal parkeerplaatsen 'on site'. Een randargument hierbij is dat bij organisaties in de Bevegemse Vijvers de aanwezige parking volzet is. Dit wordt ook meegenomen in de berekening van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein maar is zeker geen hoofdargument.

Het totaalplaatje moet bekeken worden, niet enkel de parkeerproblematiek. De geplande mobiliteitsstudie moet uitgevoerd worden via het STOP-principe. Waarom zou er geen bediening kunnen zijn door het openbaar vervoer?

Schepen Brecht Cassiman meldt dat fietsers en voetgangers een belangrijke doelgroep zijn dwz dat voor actieve weggebruikers het belangrijk is dat de voet- en fietspaden richting de site moeten dan ook aangepast/ opgewaardeerd worden.

In plaats van te focussen op de aanliggende straten en het al dan niet aanpassen van de parkeerregimes lijkt het aangewezen om heel de wijk Bevegem onder de loep te nemen. Dit niet enkel naar het parkeergebeuren maar ook naar de algemene verkeerssituatie.

Vergeet de toegankelijkheid voor de e-sporters niet!

Vandaag is een eerste aanzet, voorstel gegeven aan de verkeersraad van dit project. Naargelang het proces vordert zal dit dossier nog terugkomen op de agenda van de verkeersraad. De verkregen input van deze avond wordt alvast meegenomen in de verdere verwerking.

3. Beperkt éénrichtingsverkeer

a. Stand van zaken straatplannen

Dit was een arbeidsintensief werk, uitgevoerd door de werkgroep. Ondertussen zijn de meeste van de besproken maatregelen op plan ingetekend, dit gebeurt door eigen diensten. Voorstel is de opgemaakte plannen te bekijken en bespreken in de werkgroep. Dit zou fysiek gebeuren.

b. Volgende stappen

Voorstel om op 31 maart 2021 samen te komen.

4. Mobiliteitsplan – stavaza

Een eerste sessie, opgesplitst in twee groepen, ging door eind vorig jaar. Een tweede workshop wordt op korte termijn georganiseerd, hiervoor moet nog een thema gekozen worden. Het voorstel is in de tweede sessie de algemene verkeerscirculatie te behandelen omdat dit als eerste op de prioriteitenlijst stond volgens de workshops en verslagen volgens schepenen Evert De Smet

Net zoals de eerste maal zijn we verplicht dit online te organiseren, ondanks de hoop dit in april fysiek te laten doorgaan. Streefperiode is deze sessie na de paasvakantie te organiseren.

Door de coronamaatregelen loopt het proces wat vertraging op, de bestaande planning wordt zo goed als mogelijk aangehouden.

Er is nog geen verslag bezorgd van de vorige workshop. Groen en CD&V vragen om de verslagen en terugkoppeling naar de deelnemers. Het verslag wordt bezorgd door het studiebureau.

5. Sluipverkeer Hoevestraat

Onlangs is er een nieuwe klacht ontvangen met betrekking tot sluipverkeer in de Hoevestraat. Dit dossier sleept al heel lang aan en is al meermaals besproken op de verkeersraad. Het ingestelde zonaal toegangsverbod wordt eveneens niet gerespecteerd. In het verleden is voorgesteld een knip te voorzien op het einde Hoevestraat. Dit voorstel is niet weerhouden omdat in- en uitrit moet gebeuren via de

drukke Erwetegemstraat. Ook alternatieve afsluitingen, diagonaal over Picarrenstraat en Groenstraat of dwars over de Groenstraat, konden op geen bijval rekenen. In 2014 is een voorstel tot invoeren éénrichtingsverkeer ook niet weerhouden.

Naar aanleiding van de nieuwe klacht zijn er verkeersmetingen uitgevoerd. Er zijn een 100-tal wagens/richting/dag, de V85 bedraagt 46km/u. De spitsuren beleven de hoogste intensiteit.

De vraag stelt zich of de verkeersmeting een goed beeld weergeeft van de verkeerssituatie. Het lijkt aangewezen te meten op twee locaties (Hoevestraat en Groenstraat). Bijkomend zijn de metingen gebeurd tijdens slechte weersomstandigheden (week met winterweer en sneeuwval) en tijdens een verlofperiode. De vraag zal gesteld worden aan de politie om nieuwe metingen uit te voeren, rekening houdend met bovenstaande opmerkingen.

Vooraleer het afsluiten van straten te overwegen moet er ingezet worden op snelheid. Het invoegen van snelheidsremmende maatregelen zal ook een positief effect hebben op het percentage sluipverkeer. Al bij al vallen de cijfers van 100 vtg/richting/dag bijzonder goed mee.

Ook in de Leliestraat is er sprake van sluikverkeer, niet in grote getallen maar de overtreding gebeurt.

Is er een ontsluitingsmogelijkheid van de Groenstraat naar de Erwetegemstraat t.h.v. de brug mogelijk?

⇒ *Dit wordt meegenomen in een volgende fase van de uitwerking van het RUP Lelie. Dit zal wel niet op korte termijn uitgevoerd worden.*

Wanneer nieuwe metingen beschikbaar zijn komt dit punt opnieuw op de agenda van de verkeersraad.

6. Stand van zaken

a. Arthur Gevaertlaan

Er moet een keuze gemaakt worden tussen verfpotmaatregelen of structurele maatregelen. Indien de fietsinfra deze legislatuur moet aangelegd worden zal dit gebeuren met beperkte maatregelen. Indien men opteert voor uitvoering op middellange termijn, lees volgende legislatuur, kan de investeringskost opgenomen worden in de meerjarenplanning vanaf 2025 – 2026.

De fietsersbond geeft aan dat ze info bezorgd hebben met betrekking tot maatvoering waaruit de haalbaarheid blijkt voor de aanleg van de fietsinfrastructuur door middel van verfpotmaatregelen. Zij wensen een snelle uitvoering.

Is een samenkomst met de Lijn om alle problematieken binnen de stad te bekijken haalbaar?

Is niets doen wel een optie? Kunnen er nu verfpotmaatregelen genomen worden in afwachting van de structurele aanpassingen?

De Lijn wil een brede maatvoering van de rijweg om de bussen te laten kruisen. In realiteit is er nooit kruisend busverkeer. Het is dus beter dit project te bekijken door een realistische bril dan een theoretische. Kan er afgeweken worden van de minimale wegbreedtes die de Lijn oplegt.

De verkeersraad adviseert het nemen van verfpotmaatregelen op korte termijn. Groen dringt aan op geverfde fietspaden na overleg met De Lijn over de minimale breedtes van de rijstroken.

Groen vraagt waarom de schepen De Lijn niet contacteert. De mensen van De Lijn komen eigenlijk altijd om dergelijke zaken te bekijken. Ook zij hebben baat bij verkeersveilige situaties en fietsers op suggestiestroken met bussen achter de fietsers is niet veilig en niet goed voor doorstroming openbaar vervoer.

Groen stelt voor dat de schepen die dienst van De Lijn contacteert en als De Lijn deze straat niet willen bekijken / bespreken voor smallere rijstroken dan de standaard, dat Groen dan een bak Orval zal schenken aan de verkeersraad.

b. Elenestraat

Er is een overleg geweest met de buurtbewoners, onder meer naar aanleiding van een zwaar ongeval in het recent verleden. Tijdens dit overleg en in samenspraak met de politie zijn enkele maatregelen afgesproken op korte termijn:

- aanbrengen van wegmarkeringen die de rand van de rijweg aanduiden, de minimale toegestane wegbreedte (3,05m) wordt hier toegepast.
- aanpassen van het fietspad met een bredere maatvoering, er wordt tevens een schrikstrook voorzien tussen de rijweg en het fietspad.
- accentueren van fietspaden ter hoogte van kruisingen met zijstraten d.m.v. rode coating.
- aanbrengen thermoplasten C43 – 50km/u op 5 verschillende locaties.
- plaatsen van een vast snelheidsindicatiebord.

Nadien worden nog bijkomende opties onderzocht, vb. invoegen van snelheidsremmende maatregelen zoals asverschuivingen of – versmallingen.

Kunnen dergelijke maatregelen ook meegenomen worden naar andere probleemstraten conform het voorstel van Groen dat is goedgekeurd op de GR van 15-06-2020.

c. Welzijnstraat

Er is een participatietraject doorlopen met buurtbewoners en fietsersbond en andere belanghebbenden. Het plan is voorgesteld, op basis van de bekomen input worden nog wijzigingen aangebracht. De aanpassingen aan het plan zijn nog niet gebeurd, volgende wijzigingen zullen gebeuren:

- kruispunt Lyceumstraat – Welzijnsstraat: de dwarsparkeerplaatsen worden vervangen door langsparkeerplaatsen. Ter hoogte van de schoolpoort kleuters komt een uitgestulpt voetpad met fietsrekken en

rustplaats. Er komt een aangepaste oversteekplaats.

- de Welzijnstraat wordt ingericht als fietsstraat. De weginrichting zal hier op aangepast worden.

- het plateau ter hoogte van de Ooststraat wordt verwijderd.

- het plateau ter hoogte van het kruispunt met de Grotenbergestraat blijft behouden.

- onder de brug richting L. De Metsstraat krijgen de fietsers een afgeschermd fietssuggestiestrook of fietspad. Groen vraagt om ook het kruispunt "Dreamland" te bekijken met De Lijn qua minimale afmetingen om dit zwart punt van Zottegem veiliger te maken.

d. F417 – fietssnelweg Gent-Zottegem

Ondertussen is het traject op het terrein uitgezet. Bij de aanbesteding, uitgevoerd door het provinciebestuur, is vertraging opgelopen. Bedoeling blijft het werk op korte termijn te gunnen en de werken uit te voeren voor het zomerverlof. Op het traject, tussen Oudenaardsesteenweg en Snijdreefken/ Holleweg, wordt aangepaste openbare verlichting voorzien die vleermuisresistent is.

e. Streefbeeld overwegen

Stichting Omer Wattez, werkgroep Trage Wegen en de fietsersbond Zwalm en Zottegem hebben een dossier opgesteld met voorbeelden en juridische impact naar traag verkeer (omrijfactor). Het dossier is bezorgd aan pers en politici. Op 10 maart e.k. volgt een hoorzitting in het parlement waarbij een wijziging tot wetsvoorstel op tafel wordt gelegd. Bedoeling is de lokale overheden inspraak te geven, onder meer op basis van het gemeentewegendecreet.

De fietsersbond vraagt aan de gemeenteraad de principiële beslissing met Infrabel rond het streefbeeld overwegen te herzien.

De federale overheid – dienst mobiliteit is bevoegd voor het afsluiten van overwegen. Omdat zij die bevoegdheid gedelegeerd heeft aan Infrabel hebben zij de monopolie macht. Lokale overheden moeten sowieso meer gewicht krijgen in dit proces. Schepen De Smet is niet akkoord met de vraag om het principe akkoord te herzien. Dit akkoord betekent niet dat de stad zelf vragende is voor het afsluiten van de spoorwegovergangen. Het principe akkoord houdt geen carte blanche in voor Infrabel maar betekent wel dat er bepaalde 'akkoorden' zijn. Zo zal de stad bijvoorbeeld geen bouwvergunning verlenen op percelen die toekomstgericht nodig zijn als alternatief voor het sluiten van overwegen.

Als er een overweg moet gesloten worden in Zottegem zal dit gebeuren in overleg en met communicatie. Eerst moeten degelijke alternatieven aangeboden worden.

Het opgestelde dossier kan gedeeld worden onder de leden van de verkeersraad maar is ook vrij op te zoeken via internet.

Zottegem geeft aan dat er tussen aanvraag voor afsluiting en effectieve sluiting minstens één jaar moet liggen. Dit is praktisch onhaalbaar voor eerst de alternatieven uit te voeren; vergunningstermijnen, ...

Waarom hebben sommige gemeenten of steden een uitgewerkt akkoord met Infrabel met alternatieven en stad Zottegem niet?

=> door een globaal akkoord te sluiten blijft er per te sluiten overweg een onderhandelingsmarge. Indien in het principeakkoord de te nemen maatregelen al opgelijst staan wordt een soort van roadmap gemaakt die budgettering en uitvoering gemakkelijker maakt.

. We wachten de hoorzitting in het parlement en eventuele wetswijzigingen af.

7. Varia

- Vlaams Congres Verkeersveiligheid op 16 maart georganiseerd door Vlaamse stichting Verkeerskunde gaat digitaal door, de link wordt meegegeven in de presentatie. Deelname is gratis.
- Wordt aan de Warande een wandelpad aangelegd? *Dit is op eigendom van de provincie, waarschijnlijk is dit een bebossingsproject.*
- Bereikbaarheid vaccinatiecentrum: vanuit de Vlaamse overheid wordt geen initiatief genomen om de bereikbaarheid via busdiensten te optimaliseren. Doet de stad extra inspanningen? *Er zijn een aantal bushaltes binnen een straal van 500m. Minder mobiele personen moeten wel aan 'de voordeur' kunnen afgezet worden. Hiervoor wordt o.a. de mindermobielen centrale gebruikt. Er wordt ook in eigen vervoer van gemeenten/steden voorzien, het vervoer gebeurt door vrijwilligers. Ter plaatse wordt voorzien in rolstoelvriendelijke trajecten.*
- Stavaza Gecoro, de samenstelling is vernietigd geweest, het administratieve werk loopt zodat de nieuwe samenstelling door de gemeenteraad van april kan bevestigd worden.
- Octopusplan scholen: het veiligheidsplan wordt verdergezet, bedoeling is dat er intensiever wordt gewerkt. Dus niet enkel met signalisatiemateriaal maar ook aan veiligheidsplannen op maat gemaakt per school.
- **Data volgende verkeersraden: 21 april, 26 mei en 29 juni**