

VERSLAG COMMISSIE VERKEER EN MOBILITEIT 7 MEI 2014

A = aanwezig V = verontschuldigd

Koen	Loete	burgemeester	V
Christophe	De Waele	schepen ow en mobiliteit	A
Nicole	De Munter	voorzitter	A
Christiaan	De Wulf	ondervoorzitter	V
Nicole	Verbruggen	mobiliiteitsambtenaar – secretaris	A
Carlos	Boone	lokale politie	A
Sabine	De Bruycker	lokale politie	V
Dries	Billet		V
Philibert	Blancke		V
Caroline	Blockeel		A
Lien	Cocquyt		V
Koen	Cornelis		A
Wolfgang	De Backer		A
Patrick	De Clercq		V
Rudy	De Coninck		A
Mieke	De Pauw		A
Christiaan	De Schepper		A
Arsène	De Storme		
Karlo	Dekoninck		A
Ann	Dellaert		V
Luc	Demeester		A
Sonia	Den Tijn		V
Robert	De Vilder		A
Kristof	Hebbrecht		V
Hille	Jansen		A
Paul	Last		A
Patrick	Merlevede		V
Gilbert	Reyniers	P	A
Jacqueline	Smitz		A
Odette	Van Hamme		V
Wilfried	Van Hecke		V
José	Van Kerschaver		A
Subadra	Van Loo		
Kris	Van Zandycke		
Jules	Vandevelde		A
Jo	Verhaege		

1. Goedkeuring verslag 4 februari 2014

Koen Cornelis heeft reactie gegeven op het punt fietsoversteekplaats Raverschootstraat. Het advies van Covemo wordt verduidelijkt als volgt: het opschuiven van de fietstunnel is een te onderzoeken mogelijkheid als er zich een onoverkomelijk probleem zou stellen voor de fietsers die vanuit de Ringlaan de tunnel in moeten rijden om richting Adegem te gaan.

Gilbert Reyniers: in het verslag staat motivatie in het rood. Dit is een lay out foutje en mag genegeerd worden.

Chris De Schepper vraagt om bij de aanwezigheidslijst er bij te zetten voor welke geleding de leden aanwezig zijn. Nicole De Munter antwoordt dat de leden hier niet zetelen vanuit een geleding. In het begin van de legislatuur is een oproep gedaan via het Eikenblad en website Eeklo dat geïnteresseerden zich kandidaat kunnen stellen. Op het einde van deze legislatuur zal een evaluatie van deze werkwijze plaatsvinden.

De vergadering keurt het verslag en de hoger vermelde aanpassingen goed.

2. Antwoorden college op vorig verslag

Jaar- en kasverslag overgemaakt aan college van 18 februari 2014
kennis genomen door het college

Teirlinckstraat plateau overgemaakt aan het college van 18 februari 2014:
toestand blijft behouden.

Meerjarenplanning aanpassing titel: college heeft besloten dit aan te passen, maar op de website is dit nog niet aangepast. N. Verbruggen zal opvolgen dat de aanpassing gebeurt.

Zandstraat parkeren en N9 buitengebieden (incl. ovonde Brugsesteenweg): zijn niet echt besproken. Voor Zandstraat zien we dat er nu niet meer op het voetpad geparkeerd wordt.

Om te vermijden dat onze adviezen niet op het college besproken worden zullen ze voortaan via "knippen en plakken" uit het verslag in een aparte brief aan het College gericht worden. Dan ontvangen we ook een antwoord en motivatie. Dat schept meer duidelijkheid en vermijden we dat de Covemo enkel een praatbarak is i.p.v. een echt adviesorgaan. In het verslag zullen adviezen die naar het college moeten, in vet worden aangeduid.

N. Verbruggen zal de adviezen in deze dossiers alsnog overmaken aan het College.

Mobiliteitsplan: overgemaakt aan college van 1 april 2014

Het college geeft er de voorkeur aan om het mobiliteitsplan in zijn geheel te bekijken en geen ad hoc beslissingen te nemen om bepaalde straten zone-30 te maken. Daarbij wordt de komende jaren ook eerst voorrang gegeven aan de ontsluiting van de stad, de aansluiting AZ Alma en het oplossen van historisch gegroeide problemen.

Hille Jansen vraagt wanneer het mobiliteitsplan in werking gaat. Fase 3 is nog in opmaak: de twee items openbaar vervoer en verkeerscirculatie moeten nog opgenomen worden, ook andere items komen nog aan bod in de nieuw samengestelde Covemo. Wanneer fase 3 afgewerkt is gaat het naar GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) om vervolgens naar de RMC (regionale mobiliteitscommissie) te gaan. Na goedkeuring zal het in het staatsblad worden opgenomen en kan het mobiliteitsplan in werking gaan.

Roze: rioleringsdossier en heraanleg: overgemaakt aan college van 1 april 2014

Eenrichtingsverkeer: het college geeft aan dat eenrichtingsverkeer in onderzoek is en nog geen definitief standpunt werd ingenomen, doch in het voorstel opgenomen dat de eenrichting weg gaat van het centrum.

Geen fietssuggestiestroken: college gaat hiermee akkoord.

PTI-pleinvorming en parkeren / gesprek met provincie: is in onderzoek, er zal een overleg komen met de provincie

Geen brede rijweg aanleggen.

Zone-30: zal in globo bekeken worden

Kruispunt Raverschootstraat / Ringlaan overgemaakt aan college van 1 april 2014

Het college geeft aan dat de afslagstrook nog in onderzoek is bij de Vlaamse Overheid, eind juni wordt hier een antwoord verwacht.

Aparte toelichting over stadspromenade aan bewoners en handelaars: overgemaakt aan college van 1 april 2014

Het college geeft voorkeur om geen aparte toelichting te geven voor bewoners en handelaars. De algemene toelichting gaf een platform voor elke betrokkene, het kan niet de bedoeling zijn om een bijkomend platform in te richten voor één specifieke doelgroep. Volgens schepen D'Haeseleer zijn de eerste signalen die werden opgevangen vanuit de ondernemers overwegend positief. Vanuit ondernemerskringen zelf ontvangt men echter andere signalen.

Christophe De Waele vraagt wat dan wel die eerste signalen zijn die overwegend positief zouden zijn? We moeten er rekening mee houden dat de "plannen" die getoond zijn, ontwerpplannen of schetsen zijn. Dit is zeker geen definitief plan. Schepen De Waele wijst op het belang van het verkeerscirculatieplan dat zeker ook op de Covemo zal besproken worden.

De vergadering meent dat de inspraak en communicatie van de stadspromenade op eenzelfde manier dient te gebeuren zoals bij de inrichting en heraanleg van andere straten.

Bob d' Haeseleer: het college heeft besloten om geen aparte infomomenten voor bepaalde doelgroepen te houden omdat N9 dé centrale as is van Eeklo waardoor de herinrichting iedere bewoner aangaat.

Luc Demeester vraagt aan schepen d'Haeseleer om met ja of nee te antwoorden op de vraag of de stem van de betrokken ondernemers zwaarder weegt dan die van andere eeklonars.. De schepen antwoordt: neen.

Besluit van de vergadering:

Er zal nagekeken worden of covemo zelf een infomoment over de stadspromenade kan organiseren voor bewoners en handelaars. Er zal een vertegenwoordiger van het College en van het studiebureau uitgenodigd worden.

3. Mobiliteitsplan: verdere bespreking

Wordt verschoven naar latere datum.

4. Stadspromenade: bespreking uitgangspunten voorstelling 18 maart 2014

Uitgangspunten van de bewonersvergadering 18 maart 2014 worden besproken met Bob d' Haeseleer, schepen.

De bedenkingen van Koen Cornelis en Hille Jansen worden besproken – mail 31 maart 2014:

Zijn er voorbeelden van inrichting van een stadspromenade met gemengd verkeer met deze verkeersintensiteit en hoe tevreden zijn de gebruikers?

Momenteel zijn er 27.000 voertuigen op 2x2 rijstroken, de uitdaging is om naar 15.000 voertuigen te gaan op 2x1 rijstrook. Dit is nog een aanzienlijk aantal bewegingen in het centrum. Is gemengd verkeer dan verantwoord?

Bob D' Haeseleer: Voorbeelden als de Korenmarkt in Gent (geen auto's) en de Zuidmoerstraat in Eeklo (geen winkels, geen bussen) kunnen door de vergadering niet aanvaard worden. Het moet echt gaan om voorbeelden van gemengd verkeer in combinatie met ongeveer 15 000 voertuigbewegingen per dag. Momenteel zijn er niet zo'n voorbeelden.

Volgens de schepen zal deze intensiteitsvermindering afhankelijk zijn van de doorstroming op R43 en de maatregelen die genomen zullen worden op N9 om zowel het doorgaande verkeer er uit te halen én ook de interne verplaatsingen. De interne verplaatsingen (ook bestemmingsverkeer) zijn telkens enkele kilometers. De vrees van het sluijverkeer wordt onderzocht en zal verder besproken worden in het verkeerscirculatieplan.

De zwakke weggebruiker doet dienst als verkeersremmer. Hoe wordt de fietser hier beschermd en dwingt men de auto's tot lage snelheid en niet inhalen van de fietser?

Bob d' Haeseleer: we werken via het STOP-principe. De auto is ondergeschikt en te gast in het centrumgedeelte.

Molenstraat tussen H. Grafstraat en Eikelstraat -> beide rijlopers zijn traditioneel aangrenzend, dus nog niet uitgesplitst, geen gemengd verkeer, en er zijn vrijliggende fietspaden/voetpaden met een summiere scheiding (klinknagels). Een bufferzone tussen de rijweg en strook voor zwakke weggebruikers wordt gevormd door groenstrook.

Molenstraat tussen Eikelstraat en P. De Nevestraat -> hier is nog steeds een afzonderlijke ruimte voorzien voor fietsers en voetgangers. Vermits de rijloper vlak naast het fiets- en voetpad loopt wordt hier een schrikstrook als veiligheidsmaatregel voorzien. Verder is het een gedeelde ruimte.

Markt (P. De Nevestraat) en Stationsstraat (Krüger): volledig gemengd verkeer, kan aanzien worden als fietsstraat. De vergadering vraagt zich af dat mogelijk is met deze verkeersintensiteiten. Fietsstraten verwerken meestal veel minder autoverkeer dan in Eeklo het geval zal zijn.

Chris De Schepper vraagt of er geen twee voorstellen kunnen gemaakt worden. Nu kijken we teveel naar dit ene ontwerp. Er hebben destijds verschillende studiebureaus ingeschreven die allemaal hun visie hebben mogen komen toelichten. Er waren prachtige ontwerpen bij. Doch het is niet toegestaan om de ideeën van andere ontwerpen door te geven aan een ander studiebureau.

Volgens Chris moet het toch mogelijk zijn om aan het studiebureau verschillende ontwerpen te vragen waartussen kan gekozen worden.

Doorbreken van het lineaire – waarom geen snelheidsremmers?

Het lineaire moet nog meer doorbroken worden door onder andere asverschuivingen en groenelementen aanbrengen. Dit is nog in onderzoek.

Visie handelaars

Eeklo is een inkoopstad en geen shoppingstad zoals Antwerpen, Gent of Brugge. Met dit gegeven moet ook rekening gehouden worden bij de herinrichting. De economische raad heeft eerder hun visie, gebaseerd op studiemateriaal van EROV, overgemaakt aan het college van burgemeester en schepenen. De handelaars wijzen er op dat hun cliënteel uit de ruime regio Meetjesland komt en zich hoofdzakelijk met de auto verplaatst; daar zijn ook veel senioren bij.

Wolfgang De Backer stelt dat het in een aangename buurt gezelliger winkelen is en dat dit ook mensen aantrekt.

De handelaars wijzen er op dat hun inkomen afhangt van parkeermogelijkheden, bereikbaarheid, bevoorradingsmogelijkheid enz. Ze wijzen ook op de tewerkstelling die zij als KMO creëren. Een verminderde bereikbaarheid zal onvermijdelijk resulteren in een daling van het aantal jobs en Eeklo heeft het op dat vlak al zo moeilijk.

Schepen Bob d' Haeseleer en Koen Cornelis halen aan dat een studie aantoont dat het koopgedrag van de fietsende koper een trouwere koper van de plaatselijke middenstand is, dan de auto-koper. In bijlage tekst over deze studie .

Nochtans hebben de handelaars tijdens de werken v/d marktrenovatie (hoewel per fiets en te voet bereikbaar) forse verliezen geboekt.

Betreffende het parkeren merkt Koen Cornelis op dat wat nu randparking wordt genoemd eigenlijk centrumparking is. Deze parkings liggen op loopafstand van het centrum en dus zijn het centrumparkings. Dat wil zeggen dat een centrumparking verkeer aantrekt naar het centrum wat eigenlijk niet de bedoeling is. Beter is om randparking te voorzien en investeren in een pendelbus. Dit is reeds meerdere keren besproken maar telkens wordt het antwoord gegeven dat dit een te hoge kostprijs is. **De vergadering vraagt om deze cijfers te kunnen inkijken.**

Schepen Christophe De Waele wijst er ook op dat belangrijk is om de inplanting van de parkings na te gaan. Het kan niet de bedoeling zijn om het parkeerzoekend verkeer bijvoorbeeld de Kaaistraat of andere kleine straatjes in te sturen. Ook een ondergrondse parking moet onderzocht worden.

Belangrijk zal zijn hoe de circulatie zal verlopen. Hiervoor is een verkeerscirculatieplan opgemaakt om na te gaan welke impact een eventuele knip zal hebben op het sluipverkeer in de omliggende wijken en woonstraten.

Wolfgang De Backer stelt dat er nog vele vragen zijn waar nog antwoorden moeten op komen. Verder meent hij dat 50 % van het verkeer uit het centrum halen een te laag percentage is, het moet meer zijn. Tevens is hij ook voorstander om het parkeren aan de rand van de stad te laten doorgaan en inzetten op pendelbussen.

De voorzitter citeert Stéphane Beel, gerenommeerd architect van stadsontwikkelingsprojecten, die stelt dat we moeten opletten met de trend om alles autoluw te maken; daardoor wordt het werken uit de stad gebannen en gaat alles naar de rand. Zelf woont hij in een autoluwe buurt maar heeft meer last van dronkaards dan van auto's en bussen.

Karlo De Coninck stelt voor om de Markt niet als bushalte in te richten, maar als open ruimte in te richten waar evenementen en activiteiten kunnen op doorgaan. De bushalte kan dan verplaatst worden net buiten het plein.

Koen Cornelis stelt dat een tijdelijke knip organiseren zoals de donderdagmarkt, jaarmarkt enz totaal andere verkeersmaatregelen zijn dan de permanente knip. Deze tijdelijke maatregelen zijn niet representatief of vergelijkbaar met een permanente knip. Ze zorgen voor gevaarlijke toestanden door het voortdurend wijzigen van de verkeerssituatie. Er moet ook voldoende aandacht zijn voor de omleiding, die moet ook veilig zijn.

Op plan zijn de parkeerplaatsen voor auto's ingetekend. Indien men het STOP-principe wil toepassen is het even belangrijk om de fietsparkeerplaatsen aan te duiden.

In de visie ontbreken de begeleidende maatregelen zoals hoe het openbaar vervoer zal georganiseerd worden, wat is de dienstregeling, welke zijn de verkeersmaatregelen, wat is de verkeerscirculatie, hoe zal men het fietsgebruik stimuleren enz.

De voorzitter wijst ook nog op:

- het principe van verdichting inzake ruimtelijke ordening in kernwinkelgebieden (winkels bij elkaar brengen en niet overal verspreiden),
- een duidelijke weginrichting betekent meer veiligheid
- meer groen zou in het ontwerp zeker op zijn plaats zijn.

Ze maakt ook melding van de visie die de mobiliteitsdienst van de stad Antwerpen hanteert om de leegloop in de stad een halt toe te roepen: het STOP-principe wordt niet meer overal toegepast, het aantal parkeerplaatsen mag niet langer dalen en de stad moet bereikbaar zijn voor alle economische activiteiten; ze hoopt dat Eeklo hier over wil nadenken vooraleer het te laat is.

5. Roze: bespreking aanpassing plan

Toelichting: Filip De Pau, stadsarchitect

Rioleringsdossier en heraanleg / Studiebureau Grontmij

Bespreking:

- ✓ Rabautstraat: kan dit tweerichting blijven of is het beter om dit ook éénrichting te maken. Met de invoering van éénrichting in Roze met de voorgestelde richting zullen de leveringen bij Frankel en Lanckriet dan via kruispunt Vrombautstraat – Roze naar Rabautstraat rijden om dan weg te rijden naar de rotonde. Het tweerichtingsverkeer kan blijven in de Rabautstraat.
- ✓ Het is verhoogd parkeren met afgeschuinde boordsteen
- ✓ In het gedeelte fietsstraat is het voor de auto's éénrichtingsverkeer (van Kerstraat naar Roze), voor de fietsers blijft tweerichtingsverkeer. Er wordt gevraagd om rekening te houden met de straatbreedte.
- ✓ Kerkesteestraat -Roze voorrangsregeling

Besluit:

Covemo kan zich vinden in het aangepaste plan maar vraagt ook aandacht voor de parkeerproblematiek zodat die niet verschuift naar aanpalende straten.

6. Dienstregeling NMBS

Persmededeling is overgemaakt met de uitnodiging.

Rudi De Coninck heeft de voorgestelde dienstregeling van Eeklo en TreinTramBus nagekeken en heeft een aantal opmerkingen die hij per mail zal overmaken.

Alle leden hebben de persmededeling gekregen en zijn het er over eens dat de nieuwe dienstregeling helemaal niet goed is voor Eeklo. Op de gemeenteraad van april 2014 is er een motie aangenomen inzake deze dienstregeling die zal overgemaakt worden aan de NMBS.

Besluit: covemo steunt deze motie en begrijpt niet dat de NMBS het eigen STOP-principe niet toepast.

7. Afsprakennota adviesorganen

Toelichting: Nicole De Munter

Omdat de stad haar inwoners zoveel mogelijk moet betrekken bij het beleid en de openbaarheid van het bestuur moet garanderen is er een afsprakennota voor de adviesorganen in opmaak. Deze nota zal moeten samen gelezen worden met de statuten en/of huishoudelijke reglementen van het adviesorgaan.

Punten die zijn opgenomen in de afsprakennota zijn: algemeen, erkenning, advisering van het beleid, bijkomende opdrachten, samenwerking, informatie, communicatie, ondersteuning en wijziging afspraken nota.

Van zodra deze nota is goedgekeurd door het college en gemeenteraad zal deze overgemaakt worden aan de leden.

8 Rondvraag

Strapdag 19 september 2014

De vergadering is akkoord dat covemo het materiaal (50 euro per vestiging) zal betalen voor deze strapdag.

Logo covemo

De adviesorganen mogen een eigen logo ontwikkelen. De leden kiezen voor het derde logo, dat nu ook al op het verslag staat.

Robert De Vilder – fietsoversteekplaats Oostveldstaat

Komende van het fietspad (Melkerijpad) richting Gent, is het onmogelijk om op een veilige manier de Oostveldstraat over te steken en zo het fietspad te bereiken aan de overkant. (schoenen D' hondt)

Daarom stelt Robert de vraag: " Is het mogelijk om op een 20-tal meter vóór de Oostveldstraat de spoorweg over te steken? Men komt dan ongeveer loodrecht op het fietspad "schoenen D'hondt". Een rood fietspad te schilderen op de straat, uiteraard de verkeerslichten te verplaatsen dieper in de Oostveldstraat en de nodige verkeersborden te plaatsen die waarschuwen voor overstekende fietsers "heen en terug" Dit voor de wagens die afslaan uit de Stationsstraat.

Robert heeft geen zin om te wachten tot 2018 als de stationsbuurt afgerond zal zijn terwijl intussen spijtige ongevallen kunnen gebeuren...

Besluit:

Dit is inderdaad geen veilige en gemakkelijke oversteek. Het is echter onbegrijpelijk dat het stoomcentrum beslag legt op een veilige oversteek voor fietsers.

Covemo zal dit medelen aan het college, milieuraad en het stoomcentrum zelf.

Koen Cornelis

Mail is aan de leden overgemaakt.

- ✓ Inname openbare weg thv. Blommekens 32-42 en de Polydoor Lippenslaan gedurende anderhalf jaar: Graag de motivatie voor deze buitengewoon lange periode waarbij voetgangers het trottoir ter plaatse niet meer kunnen gebruiken. Deze vraag naar aanleiding van dit artikel in het nieuwsblad: http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=dmf20140416_01071231&_section=62877480&utm_source=nieuwsblad&utm_medium=newsletter&utm_campaign=regio-nb&M_BT=1619099227438

Deze inname is besproken met AWW, politie en mobiliteitsambtenaar. De inname is inderdaad voor anderhalf jaar gevraagd, maar de aannemer moet van zodra het kan het openbaar domein vrij maken.

- ✓ Vraag om toelichting/bespreking problematiek fietsenstallingen bij het station, dit in opvolging van de tussenkomst van Hille Janssen op de vorige Covemo waarbij beloofd werd om dat op deze Covemo te bespreken, alsook in opvolging van klachten van verschillende fietsers omtrent het tekort aan parkeerplaatsen en de gebruikte methodiek door het Fietspunt in het station.
Er is een akkoord van het college om parkeerplaatsen op parking ballon deels op te heffen en hier fietsenstallingen te plaatsen. Deze zullen kortelings geplaatst worden.
- ✓ Korte aankondiging van de Meetjeslandse Gordel op 18 mei (zie ook www.meetjeslandsegordel.be) en het document in bijlage.
- ✓ Korte aankondiging oprichting Fietsersbond Meetjesland.
- ✓ Korte toelichting onderzoek van Fietsersbond Nationaal omtrent de kwaliteit van de fietspaden in Vlaanderen, waarvoor specifiek voor Eeklo de BFF tussen Eeklo en Maldegem via de N9 werd onderzocht in samenwerking met FB Meetjesland/Eeklo.

Luc De Meester: actie met belgerinkel naar de winkel

Mail is aan de leden overgemaakt.

Waarom gaat de actie met belgerinkel naar de winkel niet meer door?

Hierbij het uittreksel van het college van burgemeester en schepenen van 25 februari 2014.

Het college neemt kennis van volgende nota van de milieudienst:

De vernieuwde campagne van met Belgerinkel naar de Winkel 2014 vindt plaats van zaterdag 26 april tot zaterdag 31 mei 2014

Vorig jaar werd voor de eerste maal niet deelgenomen aan Belgerinkel omdat dit een arbeidsintensieve en kostelijke actie was waarvan het succes daalde in de loop der jaren (aantal ingediende volle spaarkaarten: in 2009: 5.229 - in 2010: 2.931 - in 2011: 2.834 - in 2012: 2.444).

De aanpak van de campagne is voor 2014 in een moderner jasje gestoken. Handelszaken delen geen spaarkaarten en stempels meer uit, maar geven iedere klant die met de fiets of te voet boodschappen doet een Belgerinkellot. De klant heeft 37 dagen de tijd om het unieke nummer op dit lot te registreren via www.belgerinkel.be en kans te maken op een prijs.

Er dient dus enkel bij het begin van de actie promotiemateriaal bedeed te worden. Al de rest verloopt digitaal (klanten dienen zelf hun lotje te registreren). Op het einde van de actie moeten er geen volle spaarkaarten meer ingezameld of nageteld worden wat een uitsparen van het werk is.

Doordat de actie nu volledig digitaal gaat, willen ze ook een jonger publiek aanspreken terwijl in Eeklo thans het doelpubliek voornamelijk senioren waren.

Indien men kiest om deel te nemen aan Belgerinkel is een budget van ± 2.000 euro nodig. Er is geen budget voorzien voor deze actie.

Na bespreking beslist het college ook dit jaar niet deel te nemen aan de actie. Het college meent dat klanten niet de inspanning zullen leveren om zich telkens te registreren en tevens is er geen budget voorhanden is.

VOLGENDE BIJEEENKOMST VAN COVEMO IS AFHANKELIJK VAN DE DATUM VAN GBC
Stadskantoor, Industrielaan 2 te Eeklo