



MINA-RAAD

Secretariaat: Dorp 1, 9830 St.-Martens-Latem
tel. 09/282 17 46 – fax. 09/282 17 31
e-mail: jana.verlinde@sint-martens-latem.be

<p style="text-align: center;">advies ontwerp mobiliteitsplan (milieuraad 16 november 2015)</p>
--

Het ontwerp van gemeentelijk mobiliteitsplan wordt toegelicht door de ontwerper de heer Patrick Maes op 9 november 2015. Op de vergadering van 16 november 2015 formuleert de milieuraad onderstaand advies.

De milieuraad stelt vast dat het ontwerp mobiliteitsplan te sterk is opgemaakt vanuit het standpunt van autoverkeer. Hoewel diverse voorstellen de mogelijke beperking van het autoverkeer tot doel hebben, toch is er weinig vanuit het uitgangspunt van de fietser geredeneerd. Door mobiliteit vanuit een fietsbril te bekijken kan tot andere oplossingen gekomen worden die beter zouden bijdragen tot de leefbaarheid van onze dorpen.

De milieuraad stelt dan ook voor om bij het mobiliteitsplan **de fiets als uitgangspunt** te nemen en de gemeente Sint-Martens-Latem als fietsgemeente te profileren..

Door de **snelheidsregimes** vanuit de fietser te bekijken, is het een logische keuze om alle woonstraten in te richten als zone 30. De voordelen van een zone 30, die ter sprake kwamen in de toelichting van het ontwerp door het studiebureau spreken voor zich. In het ontwerp-mobiliteitsplan is de voorgestelde zone 30 beperkt tot een zone waar snelheid minder een probleem vormt. In andere woonstraten is er evenveel behoefte aan een tragere en meer aangepaste verkeerssituatie..

De milieuraad stelt voor om een zo eenvoudig en consistent mogelijke benadering te volgen:

- 70 km/u voor de steenweg
- 50 km/u voor een heel beperkt aantal verbindingswegen
- 30 km/u voor de woonstraten

Uiteraard kan een aangepast snelheidsregime pas werken met een correcte weginrichting. Specifiek voor de N43 is de milieuraad van oordeel dat er in overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer werk moet gemaakt worden van ingrijpende maatregelen om het aantal ongevallen (in het bijzonder ook voor de zwakke weggebruiker) significant terug te dringen tot het 0-niveau. Een drastisch herdenken van de inrichting en het aantal verbindingen met de handelszaken lijkt ons hierbij noodzakelijk.

Om bovenstaande reden zijn wij ook minder voorstander van het concept 'woonerf'. We zijn van mening dat zone 30 kan volstaan. De milieuraad stelt voor om minstens voor de zones van Deurledorp de mogelijkheden van het inrichten als **fietsstraat** te onderzoeken.

Naast de fietser is ook de **wandelaar/voetganger** een weggebruiker waar extra aandacht voor moet zijn. Dit moet een aandachtspunt zijn in de volledige gemeente,. De milieuraad adviseert om in drie straten de weg expliciet in te richten als wandelstraat met snelheidsbeperkende inrichting voor het autoverkeer.:

- Baarle-Frankrijkstraat in functie van wandelrecreatie in het natuurreserveaat de Latemse meersen
- Meersstraat in functie van wandelrecreatie in het natuurreserveaat de Latemse meersen

- De zone rond het speelgroep, de Oase en scouts
- De Broekstraat in functie van een wandellus rond de Westerplas

In dit verband dringt de milieuraad ook aan op een evaluatie van (de realisatie) van het tragenwegenplan.

Bijkomend merkt de milieuraad ook graag nog het volgende op:

Inrichten van fietsstraten

De vraag wordt gesteld of er niet meer ingezet kan worden op het inrichten van fietsstraten. Hier wordt verwezen naar de aanpak in stad Gent.

De milieuraad denkt aan verschillende straten in de gemeente een herinrichting in functie van de fiets wenselijk is: Volgende straten kwamen aan bod in de vergadering:

De **Koperstraat** is zo'n voorbeeld. Er komen veel verschillende functies samen: rijweg, bomen en fietspad. Daarvoor is deze straat eigenlijk te smal, waardoor de kwaliteit en breedte van het fietspad niet voldoende is. Daarom stelt de milieuraad voor om van de Koperstraat meer in te richten in functie van de fiets, waar de auto "te gast" is zonder hier de doorgaande functie voor de achterliggende wijken te verhinderen uiteraard..

Uit de studie blijkt dat de snelheid in **Baarle Frankrijkstraat** een probleem is wat snelheid betreft. Bij 64 km/u is de overlevingskans van een zwakke weggebruiker 5%. In deze straat worden vaak deze snelheden gereden terwijl er vaak veel wandelaars/fietsers zijn die et natuureservaat komen bezoeken. De Baarle Frankrijkstraat is bovendien een fietsweg op bovenlokaal niveau en er is gepland om een aantal trage wegen die op deze weg uitkomen te verbeteren. De snelheden worden gereden ondanks het feit dat de straat vrij smal is, een aantal bochten heeft die zichtbaar wegnemen en er trage wegen op aantakken. Er zullen dus, bovenop een regime van 30 km/u ook flankerende maatregelen nodig zijn opdat de fiets- en wandelfunctie de bovenhand neemt op het autoverkeer. Een degelijke inrichting kan ook de beeldkwaliteit sterk ten goede komen.

Onderhoud van fietspaden, belijning en beplanting

Voor de fietser is het essentieel dat het fietspad goed onderhouden is en dat de beplanting afkomstig van privédoelmatig voldoende onderhouden wordt zodat deze niet overhangen op het fietspad. Ook het tijdig herschilderen van belijning helpt de fietser

Handhaving foutparkeerders op het fietspad

Foutparkeerders op het fietspad zijn nefast en levensgevaarlijk voor de fietser. De fietser moet hierdoor gevaarlijke manoeuvres doen. Een meer doorgedreven handhaving hiervan is dan ook noodzakelijk.

Flankerende maatregelen

Het voorzien van faciliterende voorzieningen voor de fietser zoals een fietspomp, een automaat met een beperkt assortiment fietsherstellmateriaal, fietsverlichting, ... op de geplande parking aan Deurle kan de bezoeker ertoe motiveren gebruik te maken van deze parking.

Openbaar vervoer

In het ontwerp-mobiliteitsplan wordt vastgesteld dat er onvoldoende voorzieningen zijn van openbaar vervoer. Echter zijn hier nauwelijks afdoende oplossingen voor naar voor gebracht.

De milieuraad verwijst hierbij naar haar advies van 5 februari 2014 in verband met de “gebiedsevaluatie De Lijn”.

Aantal verplaatsingen

Uit de metingen (zowel in Hoog Latem als in de dreven) bleek dat het aantal verplaatsingen van de inwoners in de gemeente vrij hoog ligt. Het STOP-principe heeft hier nog een lange weg af te leggen en vormt een uitdaging voor het bestuur. Ook bleek dat snelheidsovertredingen zowel in de metingen met als zonder paaltjes voorkwamen. Het zijn dus ook de eigen inwoners die moeten gesensibiliseerd worden.

Inrichting Deurle Dorp

Er zijn verschillende pistes om het mobiliteitsaspect in Deurle Dorp aan te pakken. De milieuraad spreekt zich in dit advies niet verder uit over welke oplossing nu de beste is maar vraagt wel de optie van een fietsstraat in overweging te nemen. Het is alleszins nodig hier een doordachte oplossing te vinden.

Pontstraat

De milieuraad vindt het positief mocht er geen zwaar verkeer meer toegelaten zijn in de Pontstraat. Echter is het wel van belang om landbouwvoertuigen nog toegang te geven gezien de vrij lage frequentie en het lokaal belang.

De auto en het natuurgebied

De milieuraad is geen voorstander om de parking in de Kwakstraat actiever te promoten. Deze parking is gelegen in natuurgebied en de locatie moet daarom beter beschermd worden. Extra autoverkeer aantrekken door het Dorp/de Koperstraat richting de Kwakstraat kan voor de raad niet de bedoeling zijn.

De raad is er voorstander van om recreanten op te vangen op de parkeerzone ter hoogte van de molen via heldere begeleiding. Op die manier hoopt de raad het nutteloos heen- en-weer rijden in de straten doorheen het natuureservaat terug te dringen. Vanuit de parking takken de trage wegen mooi aan en een betere bewegwijzering kan de beleving voor de wandelaar en fietser nog optimaliseren. Daarnaast adviseerde de raad reeds de herinrichting van Meers- en Baarle Frankrijkstaart ten voordele van de fietser en wandelaar.

Afdwingen van de zone 30

Het voorzien van een zone 30 mag zich niet beperken tot het plaatsen van borden. Er moet ingezet worden op zowel inrichting, sensibilisering als handhaving.

Goede afspraken met de politiezone hierover zullen nodig zijn.

Verkeersveiligheid op de N43

Het grote aantal ongevallen met lichamelijke schade en zwakke weggebruikers wijst op de noodzaak om acties te ondernemen. De focus moet liggen bij probleemsituaties, specifiek waar er de meeste ongevallen vastgesteld zijn. Analyse van de oorzaken is aangewezen, in samenwerking met het agentschap wegen en verkeer. Ook is het interessant dit te vergelijken met andere gewestwegen met hetzelfde profiel.

De milieuraad ziet alvast enkele verbeterpunten:

- Terugdringen van de vele in- en uitritten van de handelszakken: betere signalisatie, andere inrichting
- De infrastructuur aan de verkeerslichten aanpassen zodat makkelijkere een U-bocht genomen kan worden. Nu is deze situatie vrij gevaarlijk voor overstekende voetgangers en fietsers.
- Ter hoogte van de spar zijn geen zebralijnen meer op de oversteekplaats.

Gedaan te Sint-Martens-Latem, 16 november 2015

Namens de Gemeentelijke adviesraad voor Milieu- en Natuur

De secretaris
Jana Verlinde

De voorzitter
Tom Embo