

# Evaluatie mobiliteit in Sint-Martens-Latem

## Inhoud

<b>1. METHODIEK</b> .....	1
<b>2. EVALUATIE MOBILITEIT EN AANGEREIKTE OPLOSSINGEN</b> .....	2
<b>2.1. Wandelen en fietsen</b> .....	2
<b>2.2. Deelmobiliteit</b> .....	2
<b>2.3. Privaat vervoer</b> .....	3
<b>2.4. Handhaving</b> .....	4
<b>2.5. Prioriteiten op het terrein</b> .....	5

## 1. METHODIEK

Er werd een evaluatie opgemaakt van de huidige mobiliteitssituatie. Tegelijk werd oplossingsgericht nagedacht hoe het STOP-principe verder kan uitgerold worden in de gemeente. De volgende stakeholders werden daartoe bevraagd:

- Inwoners
- Adviesraden
- Scholen
- Politie

Daarnaast werd er sinds de invoering van het mobiliteitsplan in 2017 een inventaris bijgehouden van de ontvangen klachten, opmerkingen en adviezen van inwoners.

Dit document vat alle globale resultaten samen.

Document 'Evaluatie mobiliteit 2019 – totaal\_prioriteiten op het terrein' bevat alle resultaten gelinkt aan specifieke locaties.

## 2. EVALUATIE MOBILITEIT EN AANGEREIKTE OPLOSSINGEN

### 2.1. Wandelen en fietsen

Wandelen en fietsen wordt als **aangenaam** ervaren in de groene omgeving van de gemeente. De belangrijkste voorzieningen zijn vlot bereikbaar (uitz.: station De Pinte).

Er blijkt echter **nood aan goede afgescheiden (en rolstoelvriendelijke) voetpaden**. Vaak zijn deze voorzien voor dubbel gebruik door wandelaars en fietsers. Waar mogelijk wordt best gekozen voor een afgescheiden voetpad, eventueel ten koste van het fietspad. Fietsers worden dan gemengd met autoverkeer, wat automatisch zal vertragen.

Vaak is het niet duidelijk waar er eventueel ruimte is voorzien voor de fietser. Het is niet altijd duidelijk welk het te volgen fietstraject is, vb. op kruispunten. Er is vraag naar een **herkenbare huisstijl voor fietstrajecten**.

Waar er **fietspaden** zijn, is er vaak te **weinig comfort** door putten, boomwortels, borduren, geringe breedte waardoor mensen niet voor de fiets kiezen en fietsers vaak voor de rijbaan kiezen in plaats van het fietspad. Best wordt eerst werk gemaakt van het verbeteren van de **fietsbaarheid** van het schoolroutenetwerk en het lokaal fietsroutenetwerk. De fietspaden van het bovenlokaal fietsroutenetwerk zijn vaak een stuk beter. Bij de heraanleg van straten is de fietsbaarheid een belangrijke parameter (vb. geen kasseien op een fietsstrook). Verbindingswegen zouden moeten voorzien worden van een fietspad. Er is regelmatig vraag om **fietsstraten** in te richten.

Sommige straten blijken ook niet geschikt voor voetgangers, door de niet comfortabele ondergrond langs de rijweg. Ook is niet altijd duidelijk waar er plaats is (gereserveerd) voor de voetganger.

**Slecht onderhouden hagen** beperken soms de breedte van de weg en het voet- en fietspad. Dit vormt een grote bron van ergernis. Inwoners zien het als taak van de gemeente om hier strikt op toe te zien en op te treden, eventueel zelf te snoeien. De hoogte van hagen aan kruispunten zorgt op veel punten in de gemeente voor een slechte zichtbaarheid.

Elektrische laadpalen en meer en **veiliger fietsenstallingen** op strategische plaatsen kan fietsen aantrekkelijker maken, vb. met een fietskluis. te openen met je identiteitskaart.

**De trage wegen worden als een belangrijke troef gezien** waarop verder moet ingezet worden: meer veilige doorsteekjes zou goed zijn. Verder zouden enkele cruciale verbindingen gerealiseerd mogen worden om een efficiënt en veilig stappen-trappen-netwerk te creëren.

Bij de scholen is er bereidheid om werk te maken van een beperkte rang om kinderen te voet en per fiets te begeleiden. Vroegere initiatieven bleken echter weinig succesvol. Bijkomende moeilijkheid is de naschoolse opvang wat een uitgaande rang organiseren bemoeilijkt.

### 2.2. Deelmobiliteit

De dienstverlening van het **openbaar vervoer in de gemeente is ondermaats**: te verspreid, niet betrouwbaar, niet frequent genoeg, te traag en niet lang genoeg 's avonds. Door al deze factoren, is het openbaar vervoer niet erg geschikt om zich te verplaatsen naar Gent vanuit de gemeente. Een efficiënter systeem zou zijn om een hoogfrequente as (met grote bussen) te creëren langs de N43, waarop lokale, kleine busverbindingen aantakken. Velen blijken voor dit idee gewonnen.

Deze lokale busdienst kan eventueel in beheer van de gemeente zijn. Ook zou zo'n intern busvervoer de connectie moeten kunnen maken met de dichtstbijzijnde tramhalte (Sint-Denijs), de scholen en station De Pinte. Specifiek voor de scholen zou het efficiënter zijn te werken met vaste haltes, i.p.v. huis-aan-huisophaling. Het kan nuttig zijn om het **draagvlak voor een lokale busdienst te onderzoeken**.

Verder kan ook de interesse onderzocht worden voor diverse systemen van **autodelen**.

### 2.3. Privaat vervoer

**Algemeen wordt de invoering van een ruime zone 30 als een positieve maatregel ervaren**, hoewel enkelen pleiten voor een zone 40. Het principe van enkele hoofdassen waarop de erftoegangswegen aantakken, wordt algemeen aanvaard.

De **communicatie** bij de invoering van het mobiliteitsplan was goed, maar zou levend moeten gehouden worden. O.m. verkeersmetingen en flitsresultaten kunnen gebruikt worden in de communicatie, naast het aanreiken van praktische tips (sensibilisering). Ook bij het verlenen van vergunningen voor groepsevenementen moet stevast gecommuniceerd worden over de mobiliteitssituatie.

Ook de oprichting van een mobiliteitsadviesraad (zoals ook in De Pinte, Gavere en Nazareth) kan meer dynamiek creëren in het mobiliteitsbeleid. Ook een meer structureel overleg met de politie is aangewezen.

Velen pleiten wel voor eenduidigheid en de keuze voor **één straat – één snelheid**. Sommige straten kennen 2 of 3 verschillende regimes, wat verwarrend werkt. Aan de scholen wordt daartoe best gewerkt met een tijdelijke snelheidsbeperking, waar 3 maal per dag de snelheid gereduceerd wordt tot 30 km/u, met elektronische borden.

In enkele straten wordt gevraagd het snelheidsregime te herevalueren, vooral bij lange, brede stukken met weinig bewoning en semi-verzamelwegen. Meestal echter wordt gepleit voor het **aanpassen van de weginrichting aan de wegcategorie** en bijhorend snelheidsregime.

Verblijfsgebieden moeten worden ontmoedigd of onmogelijk gemaakt worden voor doorgaand, snel verkeer. Traag verkeer is de norm. Voor verkeersdrempels is weinig draagvlak; velen zijn wel gewonnen voor

- wegversmallingen en asverschuivingen met een voorrangregeling (cfr. Ph. Denterghemlaan) : bij brede straten
- uitwijkstroken voor kruisend verkeer: bij smalle straten
- eenrichtingsverkeer: bij te smalle straten

Soms moeten keuzes gemaakt durven worden, waar de ruimte de mogelijkheden beperkt: voetgangers / fietsers / tweerichtingsverkeer / bomen / parkings). **Geen keuze is meestal de slechtste keuze voor iedereen**.

De slechte staat van het wegdek van sommige wegen, vormt soms een bron van ergernis.

Ondanks een goede communicatie bij de invoering van het mobiliteitsplan, blijken **veel bestuurders sneller te rijden dan 30 km/u**, zo blijkt ook uit de flitscontroles: dubbel zo veel overtredingen dan het zonaal gemiddelde. Naast een aangepaste weginrichting, moet trager rijden afgedwongen worden

met een **betere handhaving** (zie verder). Ook waar de weginrichting (nog) niet voldoende is aangepast, zouden snelheidscontroles moeten kunnen gebeuren.

#### **Enkele specifieke verkeersbronnen brengen de leefbaarheid van het dorp in gedrang.**

- Recreatief, niet-lokaal verkeer houdt zich vaak niet aan de snelheidsregels, net als dienstverkeer (koeriers en tuinaannemers worden genoemd). Vraag naar meer snelheidscontroles, ook in het weekend.
- Werfverkeer zorgt voor een belasting van de smalle straten. Een werfcharter of een te respecteren traject opnemen in de bouwvergunningen kan een oplossing zijn. Ook een hoogtebeperking afdwingen, bvb. in de dreven.
- Verkeer naar de bovenlokale bedrijven en winkels langs de N43 zorgen voor verhoogde verkeersdruk doorheen het dorp. Een doorgedreven parkeerbeleid is gewenst.
- Sluipverkeer dat de drukt van de N43 (en de Keistraat) omzeilt zorgt voor verkeersdruk in vaak kleine straten. Specifieke ingrepen bieden een oplossing: eenrichting, mobiliteitsfilters, inrichten van fietsstraten, ...

Sommigen pleiten voor meer en duidelijkere, maar ook correcte signalisatie langs (*verkeersborden*) en op (*wegmarkeringen*) de wegen. Vooral de **elektronische borden** blijken hun effect te hebben.

Fietspaden langsheen parkeerplaatsen houden altijd een zeker risico in voor de gebruikers ervan door manoeuvrerende wagens, openslaande portieren en gebrekkig overzicht op de weg. Hierbij wordt vooral de onveilige situatie aan de N43 opgemerkt, alsook langsheen de drukke verkeersassen als de Golfaan en de Maenhoutstraat. Voornamelijk (bovenlokale) bedrijven en winkels veroorzaken extra verkeer- en parkeerdruk, waardoor het in deze straten minder veilig fietsen is. Waar de situatie te onveilig is (vb. nabij kruispunten), worden best paaltjes geplaatst in de wegberm om parkeren te verhinderen, weliswaar zonder wildgroei aan paaltjes. Daar waar inwoners zelf het initiatief nemen en paaltjes en ander straatmeubilair op het openbaar plaatsen en zo een vlotte doorgang bemoeilijken, zou het gemeentebestuur moeten optreden.

#### **2.4. Handhaving**

Naast een aangepaste weginrichting, moet trager rijden afgedwongen worden met een **betere handhaving**, zie eerder. Er is vraag naar meer en gerichtere flitscontroles. Bovendien zijn wegpiraten vooral 's avonds, 's nachts en in het weekend actief, wanneer er minder geflitst wordt. Naast automobilisten blijken ook wielrenners en elektrische fietsers vaak te snel te rijden. Er is een mentaliteitsswitch nodig om trager te rijden, correct te parkeren, niet dronken te rijden, ... Het niet respecteren van de wegcode leidt tot frustraties en zelfs agressie. De wijkagent wordt een bijzondere taak toegewezen: **gezellige handhaving**, waarbij de tijd genomen wordt om op straat te sensibiliseren. Hierdoor zouden mensen zich er meer bewust van worden dat niet alleen de ander fouten maakt, maar ook soms zichzelf.

Naast handhaving op snelheid is er ook vraag naar meer handhaving op parkeren dichtbij kruispunten, fietsen zonder licht, wandelaars met loslopende honden, paarden op voet- en fietspaden.

## 2.5. Prioriteiten op het terrein

*Onderstaand zijn de 15 prioritair aan te pakken situaties op het terrein opgelijst. De prioritering op zich is relatief, gezien deze niet in verhouding is gesteld tot het aantal gebruikers van de straat. Vernoemde situaties waar minst belang aan gehecht werd, zijn hier niet opgenomen.*

*Meer gedetailleerde info in doc 'Evaluatie mobiliteit 2019 – totaal\_prioriteiten op het terrein'.*

1. **Pontstraat:** verkeerssituatie aanpakken
2. **Latemstraat:** verkeer afremmen en veilig fiets- en wandelpad
3. **Openbaar vervoer:** busvervoer
4. **N43:** oversteekplaatsen
5. **Ph Denterghemlaan:** verkeerssituatie aanpakken
6. **Golflaan:** verkeerssituatie aanpakken
7. **Koperstraat:** verkeerssituatie aanpakken
8. **Netwerk trage wegen** verbeteren
9. **Broekstraat:** inrichting en snelheid
10. **Twee Dreven:** verkeerssituatie aanpakken
11. **Dorpsstraat** (kern Deurle) wandelvriendelijk
12. **Keistraat:** veiligheid
13. **N43:** onveiligheid door geparkeerde wagens
14. **Maenhoutstraat:** parkeersituatie
15. **Hoge Heirweg:** snelheid en inrichting