

SYNTHESEDOCUMENT OPMERKINGEN ONTWERP MOBILITEITSPLAN MELLE

Het ontwerp van nieuw mobiliteitsplan voor de gemeente Melle werd eind juni 2019 voorlopig vastgesteld in de gemeenteraad. Tussen 20 augustus en 30 september ging een derde participatieronde door, waarbij iedere inwoner kon reageren op het voorliggend ontwerp.

Er werden in die periode 292 schriftelijke bezwaren en suggesties ingediend, afkomstig van 269 personen. Alle binnengekomen reacties werden genummerd. Achteraan dit document is een lijst toegevoegd met de namen van de indieners. De bezwaren en opmerkingen worden hieronder samengevat per thema. In een kader wordt het gevolg geformuleerd dat het bestuur geeft aan de opmerkingen.

THEMA 1 : ALGEMENE UITGANGSPUNTEN

1) STOP-principe wordt onvoldoende gerespecteerd in het mobiliteitsplan

Reacties: 108, 111, 115, 184, 218, 223

Er is getracht om in het mobiliteitsplan een evenwicht te vinden tussen de verschillende vervoersmodi (voetganger, fietser, openbaar vervoer, auto). Waar de noodzakelijke ruimte ontbreekt voor elk van deze vervoersmodi, werd wel degelijk het STOP-principe toegepast. Zo is voor de Kerkstraat gekozen voor éénrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer om de voetganger voldoende ruimte te kunnen geven.

2) Meer aandacht gevraagd voor doorstroming op de N9 Brusselsesteenweg en andere ontsluitingswegen

Reacties: 50, 74, 102, 115, 124, 136, 138, 163, 182, 235, 247, 305

- Is één van de hoofdproblemen in de gemeente en er wordt niets tegen gedaan
- Mobiliteitsplan is een ANTI-autoplan
- Extra busstroken of busbanen lossen niets op
- Enige oplossing is bijkomende bruggen over de Schelde
- Vier rijstroken N9 zoals in Gentbrugge
- E40 verbreden of dubbeldeks ontdebellen
- Vragen omtrent het gemeentelijk ruimtelijk beleid langsheen de N9 (verdwijnen glastuinbouw, site Fluvius, ...)

De doorstroming op de N9 Brusselsesteenweg is inderdaad één van de hoofdproblemen van de gemeente. De oorzaak hiervan ligt deels in het gebrek aan doorstroming op het hoofdwegennet (E40 & R4). De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij het Vlaams gewest dat zich van deze situatie bewust is. De gemeente dringt al lang aan bij het Vlaams gewest voor gepaste maatregelen (zie ook p. 21 beleidsplan). Heel recent (11 oktober 2019) werd door het Vlaams Gewest een studie uitgeschreven om een vierde rijstrook/spitsstrook uit te tekenen op de E40 tussen Wetteren en Merelbeke en ook het knooppunt E40/R4 te Merelbeke aan te pakken. In afwachting hiervan tracht de gemeente de problematiek te beperken via het ruimtelijk beleid : de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening legt een mobiliteitsstudie op ook voor zeer beperkte ruimtelijke ontwikkelingen

langsheen de N9. Hierin dient telkens de impact van de vergunningsaanvraag te worden behandeld en, indien nodig, gemilderd.

3) **Algemene bemerking over veel te brede straten en te weinig groen in het straatbeeld**

Reacties: 99, 223

In het mobiliteitsplan wordt inderdaad geen uitspraken gedaan over groen in het straatbeeld. Het is immers geen infrastructuurplan, maar een mobiliteitsplan. In de doelstellingen (p. 13 beleidsplan) wordt wel verwezen naar een geïntegreerde benadering van de beleidsdomeinen ruimte, verkeer en infrastructuur. Ook in het hoofdstuk van de verblijfgebieden (p. 41) is er sprake van het streven naar een kwalitatief hoogstaande openbare ruimte. Impliciet betekent dit dat groen in het straatbeeld wel belangrijk is en een middel is om veel te brede straten groener en smaller te maken.

4) **Vraag naar knippen Mellebrug, Vijverwegel, Van Laetestraat om sluipverkeer te stoppen**

Reacties: 102, 111

De voorgestelde knippen aan Mellebrug, Van Laetestraat e.a. uit de synthesesnota zijn in het beleidsplan niet meer opgenomen, omdat ze een te grote impact hebben op de bereikbaarheid van de buurgemeenten. Over de Van Laetestraat zal nog met de gemeente Merelbeke verder overlegd worden naar gepaste maatregelen (p.49 beleidsplan). Voor de Vijverwegel is nooit een knip voorgesteld maar wel gekozen voor het concept van fietsstraat.

5) **Het actieplan is totaal onrealistisch, de budgetten zijn niet beschikbaar. Onduidelijkheid over de prioritering van de acties**

Reacties: 64, 66, 223, 236

In de actietabel (vanaf p. 50 beleidsplan) werd bij elke actie wel degelijk de prioriteit en de timing bepaald. Waar mogelijk werd ook een inschatting van het budget ingevuld.

6) **Suggestie om eerst de alternatieven te ontwikkelen (OV, autodelen, fiets) en pas dan de straten te hernieuwen**

Reacties: 174

De aangehaalde alternatieven zijn meestal niet de verantwoordelijkheid van de gemeente (zoals openbaar vervoer en auto- en fietsdelen). Het zou toch van onbehoorlijk bestuur getuigen, om te wachten op de andere mobiliteitsactoren, vooraleer een aantal (gemeentelijke) straten aan te pakken en te vernieuwen.

7) **Vraag naar eenduidige operationele doelstellingen (o.a. op het vlak van ongevallen)**

Reacties: 111, 218

Het is wel degelijk de bedoeling dat de operationele doelstellingen zoals vermeld op p. 14 worden opgevolgd. Dit kan gebeuren n.a.v. de evaluatie van voorliggend mobiliteitsplan zoals beschreven in hoofdstuk 11 p.55 beleidsplan. Wat de doelstelling i.v.m. ongevallen betreft, het gaat hier over ongevallen met lichamelijk letsel. Zoals ook in de oriëntatienota aangegeven, blijft het jaarlijks aantal ongevallen met lichamelijk letsel sinds een tiental jaar in Melle schommelen tussen 40 en 50 (exclusief autosnelwegen). Er is geen dalende trend waar te nemen. Eén van de maatregelen hiertegen is de algemene invoering van zone 30 in alle woonstraten (lokale wegen type III), zone 50 op alle landbouwwegen en het beperken van de snelheid op de N9 (zie verder). De doelstelling zal verduidelijkt worden.

THEMA 2 : CATEGORISERING EN SNELHEIDSBELEID

8) Vraag om snelheid te verlagen op N9 van 70 km/u naar 50 km/u

Reacties: 5, 8, 9, 29, 85, 86, 112, 128, 156

- tussen Tuinbouwschool en Ringvaart van 70 km/u naar 50 km/u
- ter hoogte van Collegebaan
- volledige traject

Na overleg met de wegbeheerder wordt voorgesteld om de huidige zone 50 op de N9 Brusselsesteenweg uit te breiden tot de strook tussen de Tuinbouwschool en de Ringvaart. Op die manier wordt een deel van de N9 met veel oversteekbewegingen en deels aanliggende fietspaden meegenomen en krijgt dit een lagere maximale snelheid. Verdere uitbreiding van de zone 50 op de N9 kan echter aanleiding geven tot een ongewenste verschuiving van verkeer naar woonstraten en bovendien ligt op deze delen overwegend een vrijliggend fietspad.

9) Te veel vrachtverkeer op N9 tussen Tuinbouwschool en Ringvaart

Reacties: 6, 8, 9

De N9 Brusselsesteenweg is een secundaire weg en de hoofdontsluiting van de gemeente Melle. Lokaal vrachtverkeer hoort hierop thuis. Bovenlokaal doorgaand vrachtverkeer dient wel de E40 en de R4 te gebruiken. De handhaving hiervan is echter niet gemakkelijk en bijna oncontroleerbaar. Deze problematiek hangt ook samen met de slechte doorstroming op datzelfde hoofdwegennet (zie hierboven).

10) Voorstel om maximale snelheid te verhogen

Reacties: 50, 62, 124, 250

- in Heusdenbaan vanaf Oude Brusselseweg richting Heusden
- Op de Scheldeweg (na aanleg fietspaden)

Door het feit dat de fietspaden in de N447 Heusdenbaan aanliggend zijn, is een hogere maximale snelheid dan 50 km/u niet aangewezen (cfr. Vlaams fietsvademecum). Nader onderzoek op de Scheldeweg heeft uitgewezen dat vrijliggende fietspaden ruimtelijk niet mogelijk zijn. Het zullen dus aanliggende fietspaden worden, waardoor de maximale snelheid op 50 km/u zal blijven.

11) Behoud huidige functie en maximale snelheid 50 km/u in de Wautersdreef, Begijnenwegel, Driesstraat, Driebunderpuntlaan

Reacties: 50, 124, 126

De verlaging van de maximale snelheid van 50 naar 30 km/u in de Wautersdreef, Begijnenwegel, Driesstraat en Driebunderpuntlaan heeft te maken met het wijzigen van de functie van deze straten van ontsluitende wegen naar louter woonstraten. Gezien de uitbreiding van het éénrichtingsverkeer in de Tuinstraat kan de Tuinstraat zijn ontsluitende functie voor de woonwijk tussen de Merelbekerstraat en de N9 Brusselsesteenweg onvoldoende uitoefenen en is het aangewezen die rol

door de Wautersdreef te laten spelen. Voor de Wautersdreef en ook voor de Begijnenwegel (die de woonwijk tussen de tweesporlijnen en de Lindestraat ontsluit) kan dus akkoord worden gegaan met het behoud van de maximale snelheid van 50 km/u. De andere straten (Driesstraat, Driebunderputlaan) zijn in eerste instantie woonstraten zonder een grote ontsluitingsfunctie (zone 30).

12) Driebunderputlaan

Reacties: 12

Fietsers gebruiken niet het fietspad maar volgen de rijweg.

De Driebunderputlaan is in het voorliggend beleidsplan geselecteerd als woonstraat (lokale weg type III). Dit betekent dat gekozen wordt voor gemengd verkeer (auto's + fietsers). Voetgangers kunnen gebruik maken van de huidige, te smalle fietspad.

13) Caritasstraat is een sluipteg voor doorgaand verkeer van en naar de E40 en de R4. Geen doorgaand vrachtverkeer gewenst

Reacties: 41

De Caritasstraat-Heidestraat is een ontsluitende weg tussen Merelbeke en het centrum van Melle. Doorgaand vrachtverkeer (met een verder afgelegen herkomst en bestemming) is inderdaad op deze straat niet gewenst. Indien blijkt dat dit niet wordt gerespecteerd, voorziet het mobiliteitsplan de nodige maatregelen (zoals ANPR-camera's, zie p. 26 beleidsplan).

14) Pleidooi tegen zone 30 in woonstraten en tegen fietsstraten

Reacties: 84, 210, 230, 305

Algemeen verkeersonderzoek heeft uitgewezen dat het verlagen van de snelheid in woonstraten van 50 naar 30 km/u een grote impact heeft op het milieu, het risico tot ongevallen, de overlevingskans, enz. (zie ook p. 27 beleidsplan). Een zelfde effect hebben ook fietsstraten, op voorwaarde dat het aantal fietsers voldoende groot is.

15) Vraag naar dynamische zone 30-borden (enkel bij begin en einde schooltijd), vb in Lindestraat of Vossenstraat

Reacties: 90, 91, 153

Dynamische zone 30-borden zijn slechts zinvol in schoolomgevingen die gelegen zijn langs wegen met een belangrijke ontsluitingsfunctie, zoals de N9 Brusselsesteenweg. In de Lindestraat en Vossenstraat is een permanent zone 30 aan de scholen aangewezen door het overwegend woonkarakter van deze straten.

16) Pleidooi voor snelheidscontroles op de N9 in het centrum van Melle

Reacties: 133

De maximale snelheidslimiet op de N9 in het centrum van Melle buiten de spitsuren van 50 km/u wordt inderdaad niet altijd gerespecteerd (zie oriëntatienota, p. 16). In het zonaal veiligheidsplan van de lokale politie is het aanpakken van overdreven snelheid één van de prioritaire verkeersthema's (zie ook p. 48 beleidsplan).

17) Pleidooi voor meer snelheidscontroles, o.a. via mobiele flitspalen

Reacties: 50, 124, 233

In het zonaal veiligheidsplan van de lokale politie is het aanpakken van overdreven snelheid één van de prioritaire verkeersthema's (zie ook p. 48 beleidsplan). Het is de bevoegdheid van de lokale politie om de manier te bepalen waarop dit gebeurt.

18) Pleidooi voor zone 30 in alle woonstraten van centrum Melle en 50 km/u op N9, N465 en Gontrode Heirweg

Reacties: 104, 223, 233, 291

Dit is een bevestiging van de opties uit het voorliggend mobiliteitsplan, behoudens de snelheidsbeperking op de N9 en op een aantal andere ontsluitingswegen (lokale wegen type II)

19) Vraag naar maatregelen in de Zwaantjesstraat

Reacties: 160

De Zwaantjesstraat (deel tussen Brusselsesteenweg en Nonnenwegel) is opgenomen in de lijst van woonstraten die in aanmerking komt voor zone 30-maatregelen (p.27 beleidsplan)

20) Vraag voor snelheidsbeperking tot 50 km/u op de N465 vanaf station Gontrode

Reacties: 212

Deze snelheidsbeperking is opgenomen in het voorliggend mobiliteitsplan.

21) Te hoge snelheden en zwaar verkeer in de Wautersdreef

Reacties: 219

In het zonaal veiligheidsplan van de lokale politie is het aanpakken van overdreven snelheid één van de prioritaire verkeersthema's (zie ook p. 48 beleidsplan). Het is de bevoegdheid van de lokale politie om de manier te bepalen waarop dit gebeurt.

22) **Zone 30 vereist aanpassingen in de weginfrastructuur**

Reacties: 270

Zoals het beleidsplan op p.27 stelt, vereist zone 30 inderdaad aanpassingen in de weginfrastructuur. Daarom de zone 30 gefaseerd worden ingevoerd in de verschillende woonwijken.

23) **Vraag tot verbreden van de Van Laetestraat**

Reacties: 294

De Van Laetestraat ligt op het grondgebied van de gemeente Merelbeke. Er zal over deze straat overleg zijn met de gemeente Merelbeke.

THEMA 3 : PARKEREN

24) Suggestie om winkelparkings (Aldi, Lidl, JBC,..) in te schakelen als P+R voor Melle Leeuw

Reacties: 72

De gebruikers van de tram aan Melle Leeuw laten meestal hun wagen achter voor een volledige dag. Indien zij zouden gebruik maken van de parkings van de winkels langsheen de N9 Brusselsesteenweg, dan nemen ze de plaats in van de klanten van deze winkels, die dan op hun beurt elders een plaats moeten zoeken.

25) Vraag naar een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens in woonstraten

Reacties: 78, 128

Ook op de N9 Brusselsesteenweg t.h.v. Collegebaan

Het parkeren van vrachtwagens in woonwijken wordt niet als een algemeen probleem ervaren dat zou nopen tot een algemeen verbod. Specifieke knelpunten dienen wel aangepakt te worden, los van het mobiliteitsplan.

26) Vraag tot strengere controles op parkeren op het voetpad in woonstraten en fietspad langs de N9

Reacties: 78, 247

In het zonaal veiligheidsplan van de lokale politie is het aanpakken van (wild)parkeren één van de prioritaire verkeersthema's (zie ook p. 48 beleidsplan).

27) Vraag om blauwe zone en een bewonerskaart in te voeren

Reacties: 125, 217, 253

- in de Vogelstraat
- in de Hoveniersstraat

Uit het parkeeronderzoek (zie synthesenota p. 40 is gebleken dat er enige parkeerdruk in de Hoveniersstraat (deel vanaf de Merelbekestraat) heerst, en met name vooral 's nachts (door de bewoners zelf). Er wordt voorgesteld om in de gehele Hoveniersstraat de blauwe zone (met bewonerskaarten) in te voeren.
In de Vogelstraat werd er geen parkeertelling verricht. Dit zal verder moeten onderzocht worden.

28) Blauwe zone en bewonersparkeren uitbreiden in het centrum (o.a. in de Kruisstraat)

Reacties: 133, 292

Uit het parkeeronderzoek (zie synthesesnota p. 29) is gebleken dat de parkeerdruk in het centrum van Melle binnen de perken blijft. Enkel in de Klinkerstraat is er sprake van enige parkeerdruk en met name vooral 's nachts (door de bewoners zelf). Er wordt voorgesteld om in de Klinkerlaan blauwe zone (met bewonerskaarten) in te voeren.

Een mogelijke uitbreiding van de blauwe zone in de stationsomgeving kant Kruisstraat is reeds opgenomen in het beleidsplan (p.29).

29) **Discussie omtrent P&R ter hoogte van de tuinbouwschool**

Reacties: 115, 247

- Extra parking voorzien voor auto's is een achterhaalde visie
- P&R mag niet leiden tot parkeerdruk in de Zwaantjesstraat

De P&R ter hoogte van de tuinbouwschool moet voldoende ruim zijn dat dit niet leidt tot parkeerdruk in de Zwaantjesstraat. De P&R is bedoeld om autoverkeer weg te nemen van de R4 en de N9 (promotie carpooling en gebruik van de tram), wat toch niet als een achterhaalde visie kan beschouwd worden.

THEMA 4 : OPENBAAR VERVOER

30) Pleidooi voor meer openbaar vervoer, in weekend, meer verbindingen naar Gent, tram doortrekken

Reacties: 223, 270

De gemeente staat volledig achter dit pleidooi. Alleen is zij hiervoor afhankelijk van externe partners (De Lijn, NMBS).

31) Toegankelijkheid sporen station van Melle

Reacties: 13

Is er geen gevaar voor spoorlopen, nu het perron richting Gent vanuit de Kruisstraat via een trap toegankelijk is gemaakt, maar niet het perron richting Wetteren/Zottegem?

Dit kan vermeden worden door duidelijke signalisatie, verder te bespreken met de NMBS

32) Aanpassing buslijn 49 naar 43

Reacties: 21, 42, 157, 257

Hierdoor werden heel wat ILVO-medewerkers die werken in de Scheldeweg en Burg Van Gansberghestraat gedwongen om niet meer met de bus te komen, maar de wagen te nemen. Vraag voor een extra halte en een verhoogde frequentie

Te bespreken met De Lijn. Deze bekommernis wordt ingebracht in de lopende discussies over het nieuwe busnetwerk in de vervoerregio.

33) Voorstel doortrekken tramlijn 2

Reacties: 52, 54, 140, 158, 173, 266, 296

Er worden verschillende alternatieven voorgesteld:

- tot aan Gemeenteplein
- via de Akkerstraat richting station
- enkel tot Tuinbouwschool (geen import grootstedelijke problemen)

In het mobiliteitsplan is opgenomen om tramlijn 2 zo dicht mogelijk tot aan het centrum van Melle te brengen (p. 31 beleidsplan). Dit moet verder bepaald worden door studiewerk. De suggestie om de tram via de Akkerstraat naar het station te brengen, komt wellicht in conflict met de gepland fietssnelweg langsheen het spoor.

34) Voorstel gehele spoorlijn ondertunnelen

Reacties: 136

Dit is een zeer drastische en dure operatie die buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan valt.

35) **Buslijn 20 rijdt niet 's avonds en in het weekend**

Reacties: 240

Te bespreken met De Lijn. Deze bekommernis kan ingebracht worden in de lopende discussies over het nieuwe busnetwerk in de vervoerregio.

THEMA 5 : FIETS EN VOETGANGER

36) Contradictie tussen fietssnelweg (max. 45 km/u) en fietsstraat (max. 30 km/u)

Reacties: 3, 182

- Vb in de Vijverwegel
- conflict tussen wandelaars en snelle fietsen op jaagpaden

Een fietsstraat heeft een welomschreven juridisch statuut, het is steeds onderdeel van een zone 30. De maximale snelheid in een fietsstraat is bijgevolg 30 km/u, ook voor speedpedelecs. Een fietssnelweg heeft geen juridisch statuut, maar is louter een functionele toewijzing van een bepaald traject. Fietssnelwegen komen voor onder de vorm van fietsstraten (max. 30 km/u) of afzonderlijke fietswegen (maximale snelheid afhankelijk van de aanwezige verkeersborden). De ontwerpsnelheid van fietssnelwegen is 30 km/u. Op jaagpaden bedraagt de maximale snelheid voor alle weggebruikers 30 km/u.

37) Ontbrekende voetpaden

Reacties: 7, 8, 9, 54, 118, 185, 269

- op de N9 , o.a. tussen Tuinbouwschool en Ringvaart
- Park ten Hove
- Platanendreef

In het beleidsplan op p. 41 is in algemene bewoordingen opgenomen dat in woonstraten voldoende brede voetpaden aan beide zijden van de weg vereist zijn.

38) Vraag naar voet- en fietspaden en voldoende parkeergelegenheid in nieuwe verkavelingen

Reacties: 97

In het beleidsplan op p. 41 is in algemene bewoordingen opgenomen dat in woonstraten voldoende brede voetpaden aan beide zijden van de weg vereist zijn. Indien alle straten in een nieuwe verkaveling aangelegd worden als zone 30-straten, dan zijn fietspaden overbodig. Het is uiteraard noodzakelijk om ook de parkeerbehoefte niet uit het oog te verliezen bij nieuwe verkavelingen.

39) Voetpaden bij voorkeur niet minimaal

Reacties: 223

In het beleidsplan op p. 41 is in algemene bewoordingen opgenomen dat in woonstraten voldoende brede voetpaden aan beide zijden van de weg vereist zijn (minimaal 1,50m).

40) Gebrek aan veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers

Reacties: 12, 16, 18, 32, 40, 42, 46, 49, 59, 73, 79, 86, 92, 93, 95, 98, 100, 113, 114, 119, 121, 129, 130, 135, 147, 148, 149, 181, 186, 195, 226, 234, 238, 239, 247, 252, 254, 256, 257, 261, 272, 283, 287, 298, 300

Dit betreft de volgende punten:

- N465 Geraardsbergsesteenweg (algemeen)
- N9 Brusselsesteenweg (algemeen)
- N465 – Eikerwegel
- N465 – Schauwegemstraat – Ovenveldstraat
- Kruispunt Akkerstraat – N9 Brusselsesteenweg
- T.h.v. brug over de Ringvaart
- Ter hoogte van ILVO op de N9 Brusselsesteenweg (voorstel stukje dubbelrichtingsfietspad)
- Ter hoogte van ILVO op de Scheldeweg
- N9 – Wautersdreef
- N9 – Tuinstraat (+voorstel voor verkeerslichten)

Het thema oversteekbaarheid komt in het beleidsplan aan bod op p. 40. Een aantal van de vernoemde kruispunten zijn hierin opgenomen. Voor de N9 is in algemene bewoordingen gesteld dat een betere oversteekbaarheid aangewezen is. AWV, de wegbeheerder, is geen voorstander van dubbelrichtingsfietspaden en soms conflicteert de vraag naar een betere oversteekbaarheid met de vraag naar een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Daarom wordt eerder geopteerd voor doorsteken naar de fietssnelwegen die parallel met de N9 Brusselsesteenweg lopen (vb. ten noorden of ten zuiden van de Ringvaart, tussen het ILVO en de fietssnelweg).

Welke maatregelen op de verschillende oversteekpunten noodzakelijk zijn, is onderwerp van verder onderzoek in overleg met de betrokken wegbeheerders.

41) Fietsdelen aan station : niet opgenomen in actieplan

Reacties: 32, 79, 111

Het concept van fietsdelen is een onderdeel van de uitbouw van een mobipunt aan het station (actie 47) en in die zin wel voorzien.

42) Gevaarlijk fietsen op de Scheldeweg

Reacties: 43, 58, 62, 98, 134, 157, 204

Het bestaand fietspad op grondgebied Merelbeke moet worden doorgetrokken

De aanleg van een veilig fietspad langsheen de Scheldeweg is opgenomen in het actieplan (actie 16).

43) Vraag naar aanleg fietspad langsheen de N465 Geraardsbergsesteenweg tot grens met Oosterzele

Reacties: 212

De aanleg van een veilig fietspad langsheen de N465 Geraardsbergsesteenweg tot de grens met Oosterzele is opgenomen in het actieplan (actie 15).

44) Aanleg fietspad langsheen N465 en Scheldeweg moeten op korte termijn worden aangepakt, niet op (middel)lange termijn

Reacties: 255

Het fietspad langsheen de N465 Geraardsbergsesteenweg ten zuiden van het station van Gontrode zal door het Vlaams gewest worden aangelegd, maar is niet voorzien in hun programmatie voor 2025. Het fietspad langsheen de Scheldeweg is nog voorzien tijdens deze legislatuur.

45) Fietspad langsheen de N9 tussen Tuinbouwschool en brug over de Ringvaart

Reacties: 4, 8, 9, 111, 112

Er is geen fysieke scheiding tussen het fietspad en de rijweg (i.t.t. fietspad tussen Ringvaart en Gemeenteplein

Een groene fysieke scheiding tussen rijweg en fietspad ontbreekt inderdaad op de N9 tussen de tuinbouwschool en de Ringvaart. Maar belangrijker nog is de slechte oversteekbaarheid op dat stuk. Het beleidsplan vermeldt op p. 37 dat hiervoor de nodige maatregelen (door het Vlaams gewest) dienen te worden genomen.

46) Akkoord met twee fietsdoorsteeken tussen N9 en de Schelde

Reacties: 85, 182, 201

Dit is een bevestiging van de opties uit het voorliggend mobiliteitsplan

47) Voorstel dubbelrichtingsfietspad op de N9 Brusselsesteenweg tussen Kapellestraat en Tuinbouwschool

Reacties: 50

Fietsers worden op die manier op een veilige manier vanuit het centrum via Zwanelos naar het jaagpad geleid.

Zie hierboven, AWW is geen voorstander van dubbelrichtingsfietspaden omwille van de verkeersveiligheid.

48) Niet akkoord met fietsdoorsteek tussen N9 en jaagpad Schelde t.h.v. R4

Reacties: 252

Dit creëert een bijkomende gevaarlijke oversteek over de N9

Voor de N9 is in algemene bewoordingen gesteld dat een betere oversteekbaarheid aangewezen is. Welke maatregelen op de verschillende oversteekpunten noodzakelijk zijn, is onderwerp van verder onderzoek in overleg met de betrokken wegbeheerder.

49) **De opschaling van de Akkerstraat naar een lokale weg type II vraagt fietspaden of ander fietsvoorzieningen in deze straat.**

Reacties: 66

Volgens tabel 2 p.25 beleidsplan moet voor lokale wegen type II B, zoals de Akkerstraat, gekozen worden voor gemengd verkeer. Indien het conflict met de fietsers te groot is, kan gekozen worden voor fietssuggestiestroken, of indien de ruimte aanwezig is, voor fietspaden. In de Akkerstraat is de ruimte niet aanwezig voor fietspaden, bijgevolg is het hoogst haalbare fietssuggestiestroken.

50) **Vraag tot opname Oude Brusselseweg als lokale fietsroute**

Reacties: 66

Deze vraag wordt opgenomen in het beleidsplan. De Oude Brusselseweg is een veilig alternatief voor de N9 Brusselsesteenweg (mits zone 30-maatregelen).

51) **Vraag naar alternatief fietspad in doortocht Gontrode**

Reacties: 101

De fietspaden in de doortocht Gontrode zijn volgens het huidige Vlaams Vademecum Fiets te smal en in die zin ook aangeduid op kaart 13. De fietssnelweg F417 langsheen de spoorweg naar Zottegem zal hiervoor een alternatief zijn.

52) **Vraag voor meer fietsenstallingen**

Reacties: 105, 109, 111, 218, 263

- Zorg voor voldoende fietsenstallingen aan station en bushalte en in straten met veel rijhuizen, en ook in het centrum
- Nu ontbreken fietsenstallingen aan studio M

In het beleidsplan is op p. 40 een algemene paragraaf opgenomen over fietsstallingen. Op alle plaatsen waar dit nodig blijkt te zijn, zullen die geplaatst worden. Expliciet zal hierbij Studio M vermeld worden.

53) **Vraag tot aanleg fiets- en voetpad in de Wauterdreef**

Reacties: 73, 218

De Wautersdreef blijft gecategoriseerd als lokale weg type II B (ontsluiting woonwijk tussen N9 en Merelbekestraat. Voor dergelijke wegen wordt gekozen voor gemengd verkeer, tenzij het conflict auto – fiets te groot is, dan kunnen fietssuggestiestroken of andere fietsvoorzieningen soelaas bieden, p. 25 beleidsplan). Op p. 41 is in algemene bewoordingen opgenomen dat in woonstraten voldoende brede voetpaden aan beide zijden van de weg vereist zijn.

54) **Alle knelpunten in de fiets/wandelinfrastructuur moeten systematisch aangepakt worden**

Reacties: 223

o.a. knelpunten schoolroutekaart

De schoolroutekaart is wel degelijk geraadpleegd bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan. Voor alle knelpunten die hierop zijn aangeduid, is getracht een oplossing te vinden.

55) **Bezwaar tegen de aanleg van de fietssnelweg F2 aan de noordzijde van de spoorweg**

Reacties: 228

De mogelijke aanleg is in strijd met het beschermde kasteeldomein de Potter d'Indoye. Voorstel om de fietssnelweg F2 aan de zuidzijde aan te leggen (kant Kruisstraat).

De deputatie van Oost-Vlaanderen heeft op 18 februari 2016 de spoorlijn 50 aangeduid als tracé voor de fietssnelweg F2 tussen Wetteren en Gent, zonder hierbij te beslissen aan welke zijde van de spoorweg de fietssnelweg zou komen te liggen. Inmiddels is de provincie bezig met de concrete uitwerking van dit tracé. Tussen het station van Kwatrecht en het station van Melle zal de fietssnelweg F2 aan de noordzijde worden aangelegd. Ten westen van de Varingstraat zal de Vijverwegel worden gevolgd en als fietssnelweg functioneren. Het is logisch dat tussen het station en de brug van de Varingstraat ook voor de noordzijde wordt gekozen, gezien de ruimte die aanwezig is aan die kant op de spoorwegbrug over de Ringvaart. Verder in detail werd nog niet gegaan. Het gemeentelijk mobiliteitsplan heeft deze vaststelling op de kaarten gewoon overgenomen, zonder daarover definitieve uitspraken te doen. Dat is onderwerp van actie 9 (initiatiefnemer Provincie Oost-Vlaanderen).

56) **Wanneer worden de fietssnelwegen F2 en F417 concreet aangelegd?**

Reacties: 273

Voor de fietssnelweg F2 tussen het station van Melle en het station van Kwatrecht zijn de uitvoeringsplannen in opmaak (actie 8). De realisatie van de fietssnelweg F417 (actie 12) is pas voorzien op lange termijn (na 2025), omwille van de problematiek van het Aalmoezenijebos (NATURA2000-gebied).

57) **Bezwaar tegen een mogelijke voetgangersonderdoorgang tussen K. Mercierlaan en station Merelbeke**

Reacties: 245

Een dergelijke tunnel zou veel verkeer aantrekken in een woonbuurt, waar thans amper verkeer komt.

Het is niet de bedoeling dat deze voetgangerstunnel autoverkeer zou aantrekken. De tunnel moet enkel aan de bewoners van de woonwijk tussen de N9 Brusselsesteenweg en de spoorweg (grotendeels grondgebied Gent) een kortere verbinding bieden naar het station van Merelbeke.

58) **Aansluiting jaagpad Schelde op Heusdenbaan aan Heusdenbrug**

Reacties: 267, 268

Voorstel voor bijkomende en veiligere doorsteek aan de zuidzijde van de N447 Heusdenbaan.

Deze suggestie moet verruimd worden naar een betere aansluiting van de volledige woonwijk ten zuiden van de N447 Heusdenbaan met het jaagpad. Verder in detail te bekijken met De Vlaamse Waterweg.

THEMA 6 : DORPSKERN MELLE

59) Éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat en Kloosterstraat

Reacties: 1, 2, 3, 11, 15, 17, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 44, 45, 48, 50, 52, 53, 56, 60, 62, 67, 68, 75, 81, 82, 83, 87, 96, 110, 111, 127, 128, 130, 132, 142, 144, 145, 150, 151, 159, 161, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 172, 175, 179, 180, 182, 183, 184, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 196, 197, 198, 203, 207, 215, 218, 229, 231, 232, 236, 243, 246, 258, 262, 270, 271, 275, 282, 284, 285, 288, 289, 290, 293, 296, 297, 303, 306, 307, 308

De bezwaren en suggesties betreffende de invoering van éénrichtingsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer in de Kerkstraat en de Kloosterstraat zijn velerlei. De meeste zijn wel akkoord met het éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat, maar niet ten koste van de Kloosterstraat.

- Kloosterstraat en Pontstraat zijn reeds sluiptwegen en er wordt nu al te snel gereden;
- In de huidige staat van de straten is dit niet verantwoord en leefbaar (lawaaï, luchtkwaliteit, files, onveiligheid voor fietsers en voetgangers, erbarmelijke voetpaden,
- Kan de Wezenstraat geen alternatief zijn voor de Kloosterstraat (eventueel enkel buiten begin en einde van de schooluren)?
- Hoe kan vermeden worden dat niet de Kloosterstraat maar wel de Wezenstraat wordt gebruikt richting N9?
- Wezenstraat wordt onbereikbaar vanuit Heusden : vraag voor dubbelrichtingsverkeer tussen brug en Wezenstraat
- Voorstel om van de Wezenstraat een fietsstraat te maken en de toegang tot de school te verleggen naar het kerkhof
- Is het kerkplein nog bereikbaar vanaf de brug?
- Voetbalclub Cercle Melle niet meer bereikbaar met de wagen vanuit Heusden
- Lichte toename in Pontstraat (Kloosterstraat is niet opgenomen in tabel 4 raming verkeersintensiteiten verkeerscirculatievoorstel dorpskern Melle) is een grove onderschatting
- Geen timing over de heraanleg van Kerkstraat en Kloosterstraat in het plan
- Dit voorstel zal de files op de N9 alleen maar vergroten
- Vrachtverkeer werven uit de dorpskern is voldoende, maar hoe zal dit gebeuren?
- Brugstraat wordt onbereikbaar : vraag om dubbelrichtingsverkeer tussen Pontstraat en Brugstraat of tussen Brugstraat en Dorpsplein
- Behoud huidige situatie in Kloosterstraat
- Voorstel is slecht voor de winkels
- Nudging ipv éénrichtingsverkeer
- Maak van de Kerkstraat een fietsstraat ipv éénrichtingsverkeer
- Onduidelijkheid over het éénrichtingsverkeer in de Kloosterstraat: volledig of enkel vanaf de Dageraadstraat?
- Voorstel voor een knip in de Wellingstraat (Heusden) en in de Bommels ipv éénrichtingsverkeer in Kerkstraat/Kloosterstraat
- Voorstel om Wezenstraat éénrichtingsstraat te maken richting Gent
- Voorstel voor éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat richting N9
- Vraag naar brede voetpaden in de Kloosterstraat
- Voorstel eenrichtingsverkeer op Mellebrug
- Betekent de nieuwe categorisering van de Kloosterstraat van type III naar type IIB ook dat de snelheid van 30 km/u naar 50 km/u verhoogt?

- Overleg met de buurgemeente Destelbergen is gewenst : verkeer over Mellebrug is niet lokaal
- Maak van Kloosterstraat en Pontstraat een fietsstraat
- Plaats verkeerslichten aan school in Wezenstraat
- Verbied rechtsafslaand en linksafslaand verkeer vanuit Kerkstraat
- Maak van het kruispunt N9 – Kerkstraat – Gemeenteplein een grote rotonde

Het STOP-principe noopt principieel tot het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat. Het alternatief om van de Kerkstraat een fietsstraat te maken (met behoud dubbelrichtingsverkeer voor auto's) is geen oplossing voor de voetganger. Uiteraard zal het éénrichtingsverkeer in de Kerkstraat een verschuiving van autoverkeer betekenen naar de Kloosterstraat. Het voorstel betekent echter niet dat de maximale snelheid in de Kloosterstraat wordt opgetrokken van 30 naar 50 km/u. Ook zal de parking op het kerkplein anders moeten worden georganiseerd. Aan de kant van de kerk moet inrijden en uitrijden mogelijk zijn.

Er wordt ingegaan op het voorstel om ook de Wezenstraat- Kapellestraat in te schakelen in het verkeerscirculatievoorstel, door het behoud van dubbelrichtingsverkeer tussen brug en de Wezenstraat (en met behoud systeem schoolstraat in de Wezenstraat). De huidige situatie in de Kloosterstraat kan dan behouden blijven (enkel enkelrichtingsverkeer tussen Brugstraat en Pontstraat).

Het circulatievoorstel zal via een proefopstelling geëvalueerd worden, voorafgaand aan de heraanleg van de Kerkstraat en de Kloosterstraat met bredere voetpaden (voorzien als actiepunten 6). Daarna zullen definitief knopen worden doorgesneden over de verkeerscirculatie in de Wezenstraat- Kapellestraat en de Kloosterstraat.

60) Vossenstraat versus Lindestraat/Kruisstraat

Reacties: 14, 20, 31, 50, 57, 61, 62, 63, 65, 66, 70, 87, 88, 89, 104, 111, 116, 117, 122, 123, 141, 143, 148, 159, 163, 174, 176, 184, 202, 205, 206, 208, 209, 211, 215, 216, 218, 221, 236, 237, 240, 242, 248, 251, 260, 265, 274, 283, 286, 304

Bezwaar tegen het voorstel van Lindestraat – Kruisstraat als hoofdas tussen Gontrode Heirweg en Gemeenteplein

- Nu al te veel en te snel verkeer die een kleuterschool, chiro, jeugdhuis passeert in Lindestraat/Kruisstraat
- Dit zal nog toenemen door de nieuwe gemeenteschool in de Beekstraat
- Zal leiden tot bijkomende hinder en schade (afrijden van spiegels)
- De onvermijdelijke toename van het verkeer wordt niet geraamd
- Lindestraat nu al populair bij het vrachtverkeer
- Lindestraat wordt gebruikt als parkeerplaats voor het station
- Vlotte doorgang noodzakelijk tussen de woonontwikkeling langsheen Gontrode Heirweg en de N9
- Knelpunt aan spoorwegtunnel (conflict met fietsoversteek Spoorlaan) wordt groter
- Aanleg fietspad in de Lindestraat zal ten koste gaan van het parkeren
- Voorstel voor éénrichtingsverkeer Vossenstraat – Lindestraat
- Voorstel om ook van de Lindestraat en Kruisstraat een fietsstraat te maken

- Vraag om van de volledige Lindestraat zone 30 te maken
- Voorstel van éénrichtingsverkeer in Beekstraat en de Kruisstraat tussen Lindenstraat en station
- Voorgesteld dwarsprofiel is onverantwoord want gebruikt de fietsers als levende snelheidsremmers
- Voorstel knip in de Vossenstraat
- Vraag tot behoud parkeergelegenheid in de Vossenstraat
- Vraag tot parkeerverbod in de Kruisstraat (kant woningen)

Het voorstel van de Lindestraat – Kruisstraat als hoofdas tussen de Gontrode Heirweg en het Gemeenteplein wordt behouden. Het zal niet leiden tot een substantiële verhoging van het autoverkeer op deze as, aangezien in de Vossenstraat geen onderbrekingen voor het autoverkeer worden voorzien. Het voorstel voor een éénrichtingscircuit Vossenstraat – Lindestraat zal alleen maar leiden tot grote omrijbewegingen voor de bewoners van deze straten en de tussenliggende straten, en in de huidige toestand van deze straten ook tot sneller verkeer.

Dit voorstel betekent ook niet dat de zone 30 in de Lindestraat t.h.v. de schoolomgeving verdwijnt. Integendeel, voor lokale wegen type II zoals de Lindestraat bestaat de mogelijkheid om over de volledige lengte zone 30 in te voeren, afhankelijk van de ruimtelijke haalbaarheid van volwaardige fietspaden in de Lindestraat.

61) **Beekstraat-Schauwegemstraat**

Reacties: 29, 51, 76, 77, 103, 111, 159, 163, 194, 218, 224, 225, 259

- Vraag om de volledige Schauwegemstraat fietsstraat te maken
- (tijdelijk) omdraaien éénrichtingsverkeer bij werken in de Beekstraat
- Busverkeer en fietsstraat gaan niet samen
- Vraag voor een knip in de Beekstraat thv de Berkenlaan
- Vraag voor een knip in de Schauwegemstraat
- Geen K&R aan de nieuwe gemeenteschool, maar wel aan station of kruispunt N465 – Schauwegemstraat
- Is er een alternatieve route voor de bussen onderzocht?
- Voorstel om camera's te gebruiken in de Beekstraat om sluipverkeer te vermijden
- Beekstraat moet bereikbaar blijven met de wagen
- Maak van de volledige Beekstraat een fietsstraat
- Gebrek aan parkeerplaatsen in de Beekstraat, door treinpendelaars, maar zeker na de komst van de nieuwe gemeenteschool
- Bussen horen niet thuis in de Beekstraat
- Vraag naar maatregelen en snelheidscontroles in de Beekstraat

De gemeente is van oordeel dat de plannen tot herinrichting van de Vossenstraat en Beekstraat als (feitelijke) fietsstraten zullen leiden tot een veilige schoolomgeving voor de nieuwe gemeenteschool, zonder de bereikbaarheid van de bewoners van deze straten te beperken.

De parkeerbehoefte van de nieuwe gemeenteschool wordt opgevangen aan de Spoorlaan, waardoor geen bijkomende parkeerdruk te verwachten valt in de Beekstraat.

De problematiek van de bestaande lijnbussen in de Beekstraat – Schauwegemstraat zal worden aangekaart in de lopende besprekingen over basisbereikbaarheid in de vervoerregio.

62) **Kruispunt Pontstraat – N9 - N465**

Reacties: 45, 46, 69, 111, 159, 190, 191

- Vraag voor betere wegmarkering
- Vraag voor éénrichtingsverkeer in de Pontstraat
- Snelheidsbeperking tot 30 km/u tussen N9 en Eikerwegel
- Pleidooi voor een vlottere doorstroming

Het inrichting van kruispunt Pontstraat – N9 – N465 en de verkeerslichtenregeling moet in het kader van het circulatievoorstel Kerkstraat- Kloosterstraat zeker herbekeken worden met de bevoegde diensten van het Vlaams gewest (cfr. p. 41 beleidsplan) i.f.v. een betere doorstroming op het kruispunt. Invoeren van éénrichtingsverkeer in de Pontstraat is niet aangewezen door de aanwezigheid van een bestaand bedrijf in de Pontstraat.

63) **Herinrichting Gemeenteplein**

Reacties: 13, 29, 50, 63, 66, 91, 92, 105, 107, 111, 133, 139, 159, 163, 182, 202, 236, 242, 259

- Wanneer wordt het Gemeenteplein heringericht?
- Fietspaden op het Gemeenteplein zullen ten koste van parkeerplaatsen zijn
- Voorstel zone 30 Gemeenteplein en aan één zijde parkeerplaatsen
- Voetpad herinrichten als fietspad
- Zijn er fietsvoorzieningen gepland onder het tunneltje aan het station? Over het kruispunt Gemeenteplein/Kruisstraat/Vossenstraat wordt niets vermeld in het plan
- Wordt er gedacht aan een afzonderlijke tunnel voor fietsers?
- Maak één grote parking + rest is plein
- Akkoord met mobipunt aan station
- Voorstel verbreden van onderdoorgang station

Het mobiliteitsplan voorziet de aanleg van fietspaden op het Gemeenteplein. Of deze kunnen worden doorgetrokken onder de spoorwegtunnel (eventueel na verbreden van de onderdoorgang) en de inrichting van het kruispunt Gemeenteplein/Kruisstraat/Vossenstraat, dat vraagt verder detailonderzoek, dat buiten het bestek van het mobiliteitsplan valt.

64) **Voorstel voor bijkomende onderdoorgang voor voetgangers en fietsers onder de sporen in het verlengde van de Lindenstraat**

Reacties: 54

Dit ingrijpend voorstel zou weliswaar voor fietsers en voetgangers komende van de Lindenstraat een interessante ingreep zijn, maar niet voor de fietsers die gebruik maken van de Vossenstraat.

65) **Voorstel bijkomende toegangswegen naar het station en N9**

Reacties: 137

Voorbeeld : achter kasteelpark De Potter van en naar N9, doortrekken Wezenstraat

Deze voorstellen zijn dermate ingrijpend en ruimtelijk moeilijk haalbaar, dat ze buiten het bestek van dit mobiliteitsplan vallen

66) **Suggestie voor éénrichtingsverkeer in Eikerwegel - Klinkerlaan**

Reacties: 115

Het voorstel van éénrichtingsverkeer in de Klinkerlaan wordt gevolgd, met name van de N9 naar de Eikerwegel toe. Hierdoor wordt sluipverkeer dat de lichten op de N9 ontwijkt, onmogelijk gemaakt. De Eikerwegel zelf moet dubbelrichting blijven, omwille van de aanwezigheid van een deel van de pendelparking voor het station.

THEMA 7: WIJK VOGELHOEK

67) Schoolomgeving Sint Franciscus Melle

Reacties: 47, 95, 120, 126, 153,154, 155, 162, 213, 218, 222, 227, 241, 247

- Het voorstel om de Nonnenwegel te onderbreken ter hoogte van de werkplaats van de NMBS leidt tot onveilige situaties in het stukje Nonnenwegel tussen de parking en de Tuinstraat.
- Geen knip in Nonnenwegel, wel gedeeltelijk éénrichtingsstraat
- Mogelijke andere inspanningen om de omgeving veiliger te maken : schoolstraat, meer controle, meer fietsenstallingen, auto's omleiden naar parking achter de school, afgescheiden fietspad,
- Fietsers gebruiken de suggestiestrook in de Tuinstraat in de verkeerde richting
- Voorstel zone 30 in de volledige Tuinstraat
- Voorstel Tuinstraat als fietsstraat
- Nonnenwegel moest al lang geknipt zijn
- Voorstel Nonnenwegel als fietsstraat

Het voorstel tot knippen van de Nonnenwegel t.h.v. de NMBS-werkplaats zal inderdaad leiden tot drukker verkeer in het stukje Nonnenwegel tussen de parking en de Tuinstraat (waar geen voetpaden voorhanden zijn), omdat de Tuinstraat in die situatie de enige toegangsweg is naar de parking in de Nonnenwegel. Dit heeft echter deels ook te maken met een onzekerheid over het behoud van de parking in de Nonnenwegel (eigendom NMBS), waardoor er tot op heden geen mogelijkheid is om vanuit de parking in de Nonnenwegel de kinderen direct toegang te verschaffen tot de school. Indien deze voorhanden zou zijn, dan hoeven de kinderen zich niet meer via de Nonnenwegel naar de Tuinstraat, waar de ingang van beide onderdelen van de school (lager + secundair) te verplaatsen.

Er wordt voorgesteld om de knip in de Nonnenwegel te vervangen door éénrichtingsverkeer (in de richting van de school) tot aan de werkplaats Infrabel en tegelijk het éénrichtingsverkeer in de Tuinstraat door te trekken tot aan de Begoniastraat, waardoor het kruispunt Tuinstraat – Nonnenwegel sterk vereenvoudigd wordt.

Omwille van het beperkt aantal fietsers behalve bij het begin en einde van de schooluren, is de kans om van de Tuinstraat tussen de Merelbekerstraat en de Nonnenwegel een succesvolle fietsstraat te maken, beperkt. Het duidelijk aangeven van de ruimte voor fietsers in de éénrichtingsgedeelte van de Tuinstraat via fietssuggestiestroken in beide richtingen zal evengoed de veiligheid van de fietsers ten goede komen.

De aanwezigheid van een dubbelrichtingsfietspad in de Tuinstraat is een belemmering om in de gehele straat zone 30 in te voeren. Fietspaden en zone 30 gaan principieel niet samen.

68) Schoolomgeving Sint Franciscus Melle

Reacties: 213

- vraag voor twee fietsparkeerplaatsen in vervanging van twee autoparkeerplaatsen aan schoolport lagere school

- vraag voor een voetpad in de Nonnenwegel tussen de Tuinstraat en de parking

Deze kleine infrastructurele maatregelen vallen buiten het bestek van het mobiliteitsplan, maar zijn wel zinvol. Te bekijken met de gemeentelijke technische dienst.

69) Vraag tot maatregelen om doorgaand verkeer door woonwijken onmogelijk te maken (o.a. in Vogelhoek

Reacties: 71

Door behalve de Merelbekerstraat en de Wauterdreef, alle andere straten in de wijk Vogelhoek het zone 30-statuuat te geven, wordt getracht het doorgaand verkeer door deze wijk te kanaliseren.

70) Akkoord met zone 30 in Palmstraat

Reacties: 22, 23

Dit is een bevestiging van de opties uit het voorliggend mobiliteitsplan.

71) Te hoge snelheden in Merelbekerstraat

Reacties: 47, 50, 111, 124, 247, 295, 302

Er wordt te snel gereden op de Merelbekerstraat : voorstel zone 30

De maximale snelheidslimiet in de Merelbekerstraat van 50 km/u wordt inderdaad slecht gerespecteerd (zie oriëntatienota, p. 16). In het zonaal veiligheidsplan van de lokale politie is het aanpakken van overdreven snelheid één van de prioritaire verkeersthema's (zie ook p. 48 beleidsplan). De Merelbekerstraat heeft een belangrijke verbindingfunctie. Omwille daarvan is het niet aangewezen om bijkomend de maximaal toegelaten snelheid nog te verlagen naar 30 km/u. Wel worden fietssuggestiestroken voorzien (beleidsplan p. 38).

72) Maatregelen in de Merelbekerstraat

Reacties: 126, 244, 218

Eerst zorgen voor een buurtparking en pas dan parkeerplaatsen wegnemen. Bovendien zal het wegnemen van de parkeerplaatsen de files in de Merelbekerstraat voor aanvang en na einde schooltijd niet afnemen. De maatregel van fietssuggestiestroken mag slechts een tussenoplossing zijn.

Dit is een bevestiging van de opties uit het voorliggend mobiliteitsplan (beleidsplan p. 38). Het (op termijn) wegnemen van de parkeerplaatsen heeft niet de bedoeling om de files op te lossen, maar wel om ruimte te creëren voor een veilig fietspad in de Merelbekerstraat.

73) Te hoge snelheden in Heusdenbaan

Reacties: 19, 146, 177, 267

Er wordt te snel gereden op de Heusdenbaan : vraag naar structurele aanpassingen, inhaalverbod en controles, zebrapaden thv Wevershof

De maximale snelheidslimiet in de N447 Heusdenbaan van 50 km/u wordt inderdaad slecht gerespecteerd (zie oriëntatienota, p. 16). In het zonaal veiligheidsplan van de lokale politie is het aanpakken van overdreven snelheid één van de prioritaire verkeersthema's (zie ook p. 48 beleidsplan). Ingrepen op de N447 Heusdenbaan dienen wel in overleg met het Vlaams gewest te gebeuren, aangezien het Vlaams gewest beheerder is van deze weg.

74) Vraag voor éénrichtingsverkeer in de Vogelstraat

Reacties: 220, 253

Deze vraag dient in overleg met de stad Gent te worden bekeken, aangezien het verlengde van de Vogelstraat (Jan van Ryswyckstraat) op het grondgebied van de stad Gent is gelegen.

75) Vraag voor fietspad in de Vogelstraat en Jan van Ryswyckstraat

Reacties: 263

De Vogelstraat (en ook de Jan van Ryswyckstraat in het mobiliteitsplan van de stad Gent) is geselecteerd als woonstraat (lokale weg type III). Voor woonstraten wordt expliciet gekozen voor gemengd verkeer (zone 30), dus geen fietspaden

THEMA 8 : FLANKERENDE MAATREGELEN

76) Suggestie tot gebruik van camera's om sluijverkeer te beboeten en vrachtverkeer van de N9 te houden

Reacties: 99, 101, 111, 223

Handhaving is belangrijk om doorgaand vrachtverkeer te bannen

Voor het weren van doorgaand vrachtverkeer voorziet het mobiliteitsplan de mogelijkheid om ANPR-camera's in te zetten (p. 26 beleidsplan). Deze camera's kunnen standaard ook ingezet worden voor sluijverkeer door personenwagens.

77) Gemeente dient het goede voorbeeld te geven

Reacties: 108, 111

Moedig het gemeentepersoneel aan om zelf met de fiets te komen en het schepencollege moet zeker het goede voorbeeld geven

Het gemeentepersoneel wordt nu al sterk aangemoedigd om de fiets te gebruiken (maximale fietsvergoeding)

THEMA 9 : OPMERKINGEN DIE BUITEN BESTEK MOBILITEITSPLAN VALLEN

78) Staat van de weg N9 Brusselsesteenweg tussen huisnr. 172 -186

Reacties: 4,8,9

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de wegbeheerder (AWV Oost-Vlaanderen).

79) Heidestraat is in slechte staat

Reacties: 10, 21, 98, 134, 186, 204, 294

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de eigen technische dienst.

80) Heraangelegde Gontrode Heirweg is te smal en parkeren dient te worden herbekeken

Reacties: 12, 50, 55, 87, 124, 236

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de eigen technische dienst.

81) Koekoekstraat

Reacties: 12

Koekoekstraat wordt gebruikt als parkeerterrein voor bedrijven in de Gontrode Heirweg.

Het parkeren in de Koekoekstraat vergt nader detailonderzoek (buiten het bestek van dit mobiliteitsplan).

82) Onveiligheid in Schuine Ree (Gontrode)

Reacties: 94

Fietsers negeren verkeersbord C1

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de lokale politie.

83) Waarom snelheidsbeperkingen 's nachts?

Reacties: 139

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Er is een rechtstreeks verband tussen snelheid en de ernst van de ongevallen. Hoewel de kans op ongevallen 's nachts kleiner is omwille van minder weggebruikers, is het risico op een zwaar ongeval even groot.

84) **Parkeeroverlast Heusdenbaan**

Reacties: 146

Voor bewoners is het moeilijk geworden om de eigen oprit op een veilige manier te verlaten. Vraag voor wegmarkeringen aan eigen oprit.

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de wegbeheerder (AWV Oost-Vlaanderen).

85) **Onvoldoende zichtbaarheid op kruispunt Gontrode Heirweg - Lindestraat**

Reacties: 199, 200

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de eigen technische dienst.

86) **Gevaarlijk kruispunt Proefhoevestraat - Sint-Bavostraat door betonnen hindernissen**

Reacties: 212

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de eigen technische dienst.

87) **Kruispunt Merelbekestraat - Wautersdreef niet leesbaar**

Reacties: 218

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de eigen technische dienst.

88) **Gevelbeschadiging in de Schauwegemstraat door heraanleg**

Reacties: 225

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de eigen technische dienst.

89) **Vraag voor een zebrapad**

Reacties: 265

- aan station Gontrode
- aan chiro Geertrui en jeugdhuis de Schorpioen

Dit onderwerp valt buiten het bestek van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Te bekijken met de bevoegde wegbeheerder (AWV Oost-Vlaanderen) en de eigen technische dienst.

90) **Geen dubbelrichtingsfietspad in een straat met dubbelrichting voor auto's**

Reacties: 299

Conform het Vlaams fietsvademecum moeten dubbelrichtingsfietspaden steeds vrijliggend zijn (nooit aanliggend).