

BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

23ste jaargang
nr. 34 – 20 november 2018

In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke briefschrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.

Vraag 902: Raadslid Sabine Helleputte (4/10/2018)

Betreft: Verkeerssituatie Doornstraat en Zeeweg

Momenteel wordt de verkeerssituatie in de Doornstraat en Zeeweg vooral gekenmerkt door onveiligheid en overlast.

De problemen worden vooral veroorzaakt door :

- Sluipverkeer
- Onaangepaste snelheid door lange rechte tracés
- Verscheidene smalle doorgangen



- zeer smalle doorgang waar 2-richtingsverkeer gevaarlijk is voor fietsers/voetgangers; zelfs voor 2 auto's (geen uitwijkingsmogelijkheden)
- zones met frekwent hoge snelheid van voertuigen

- Hoogteverschil aan bermen



- Gebrek aan gescheiden voet- en fietspaden op een al smalle rijbaan





Het STOP Principe (Stappers-Trappers-Openbaar Vervoer-Personenwagens) indachtig is een snelle en afdoende aanpak van deze problemen dringend.

De bewoners van deze straten hebben al regelmatig de koppen bijeengestoken om dit probleem te bespreken en reeds vruchteloos toenadering gezocht bij het huidige stadsbestuur.

Om deze reden stuur ik U deze schriftelijke vraag.

Wanneer kunnen we effectief voorstellen verwachten vanuit het bestuur om deze situatie te verbeteren. Maatregelen kunnen zijn : uitgezonderd plaatselijk verkeer, grasdallen in de berm, verkeersvertragende constructies, aparte voet- en fietspaden, aanbrengen van tractorsluizen op bepaalde toegangswegen die nu als sluiptweg worden gebruikt,...

De bewoners zijn natuurlijk vagende partij om samen te zitten met het stadsbestuur om deze mogelijkheden te bespreken. Als lid van de verkeerscommissie zal ik dit onderwerp in ieder geval op de agenda van december laten plaatsen.

Antwoord 902:

Doornstraat en Zeeweg

Het is opportuun om de wegcategory in ogenschouw te nemen. Zowel de Zeeweg als de Doornstraat zijn lokale wegen waar de erftoegangsfunctie primeert. Belangrijk is bovenal om ook op te merken dat de Doornstraat geselecteerd is als bovenlokale functionele fietsroute. De Zeeweg werd geselecteerd als lokale fietsroute. Dit maakt dat bovenal gestreefd dient te worden naar een verkeersveilige inrichting met bijzondere aandacht voor fietsers. Het handhaven van het snelheidsregime en het weren van sluiptverkeer zijn doelstellingen die hier evident bij aansluiten en kunnen dan ook als doelstelling onderschreven worden door ons stadsbestuur.

Over het door de omwonenden aangekaarte snelheidsprobleem werd en wordt actie ondernomen door onze lokale politie :

- in de Doornstraat werd reeds eind 2016 de projectmatige snelheidsprocedure opgestart waarbij n.a.v. het opstellen van een anoniem telapparaat een beperkt snelheidsprobleem werd vastgesteld waarop een preventief snelheidsindicatiebord ("smileybord") werd geplaatst om de bestuurders te sensibiliseren en zo een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen, met positief effect want het rijgedrag van de bestuurders verbeterde en kon als normaal bestempeld worden. Eind 2017 werd vervolgens een evaluatieprocedure opgestart en deze bewijzen dat de preventieve fase een duurzaam effect had op het verkeersgedrag. De projectmatige snelheidsprocedure werd daarom door de politie afgesloten.

Wat wel nog kan worden meegedeeld is dat de politie - naast de prioritaire aanpak van meldingen

over overdreven snelheid - ook jaarlijks een prioriteitenlijst opmaakt aan de hand van 7 objectieve en subjectieve indicatoren met betrekking tot verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Ook in het kalenderjaar 2018 komt de Doornstraat in de zone 50 naar voor als repressieve prioriteit. Dit niet zozeer door de gemeten snelheden, maar wel omdat het een straat is met sluipverkeer waar onveiligheidsgevoelens aanwezig zijn en er een kleine kans op ongevallen bestaat. In het kader van deze prioriteitenlijst werden er dit jaar al 3 repressieve snelheidscontroles georganiseerd in de Doornstraat in de zone 50.

- in de Zeeweg werden nog geen snelheidsmetingen uitgevoerd maar zal gelet op uw melding wel een projectmatige snelheidsprocedure opgestart worden.

Vanzelfsprekend zal de dienst Mobiliteit dit met bijzondere aandacht mee opvolgen.

We wensen hieromtrent wel reeds op te merken dat een smal wegprofiel en dit in bijzonder in een beboste omgeving betekent dat het wegbeeld visueel versmald is wat snelheidsremmend werkt. Al dient uiteraard gewaakt te worden over het comfort van fietsers.

We wensen niet voorop te lopen naar eventuele ingrepen maar willen wel al een (theoretische) reflectie te bieden op elementen uit de schriftelijke vraag :

- een instellen van een "uitgezonderd plaatselijk verkeer"-regime wordt in de regel niet weerhouden omdat dit moeilijk tot zelfs onmogelijk te handhaven is en omdat dit een intense inzet van politiemiddelen vergt waarbij bestuurders vaak een excuus-smoes gebruiken om als "plaatselijk verkeer" bestempeld te worden.

- uitwijkmogelijkheden in de berm via grasdallen, dit biedt een oplossing voor auto's niet voor fietsers en zou een vals uitwijkgevoel kunnen genereren bij bestuurders wat - ongewenst - snelheidsverhogend kan werken en wat daarom niet weerhouden kan worden, bovendien is een bosrijke omgeving een zone waar we sowieso een minimale verharding nastreven

- verkeersvertragende maatregelen zijn wel relevanter, denken we in het bijzonder aan versmallingen waarbij fietsers weliswaar een doorgang kennen, dit remt de snelheid en zal ook ontmoedigend werken naar sluipverkeer en is dan ook te weerhouden in het vervolgtraject.

- een tractorsluis is een drastischere ingreep die o.i. slechts relevant lijkt voor de Doornstraat gelet op het statuut BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) al dient dit intergemeentelijk besproken te worden met Jabbeke waarbij ook de provincie als trekker van het BFF-verhaal aan zet is, bovendien lijkt dit een ultieme maatregel en lijkt het ons opportuener om eerst andere (b.v.b. verkeersvertragende) maatregelen te treffen.

Of er een probleem is naar sluipverkeer kunnen we thans cijfermatig niet onderbouwen maar gevoelsmatig kunnen we dit probleem wel situeren. De gewestwegen die een verzamelende en ontsluitende functie kennen zijn immers op relatief grote afstand gesitueerd waardoor het verleidelijk kan zijn voor autobestuurders om deze lokale wegen te gebruiken. Dit is vanzelfsprekend gelet op de wegategorisering geen gewenste situatie. Onze dienst Mobiliteit zal daarom intensiteitstellingen organiseren op beide straten om zicht te krijgen op het aangekaarte probleem (de tellingen startten reeds op 15 oktober 2018).

Op basis van deze intensiteitstellingen alsook de (bijkomende) resultaten van de snelheidsprocedure van onze lokale politie, zullen we vervolgens onderzoeken of er maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke acties voorgesteld zouden kunnen worden.